

31936

Luchtvaartbeleid

Nr. 1178

**VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT**

Vastgesteld 28 november 2024

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 24 oktober 2024 overleg gevoerd met de heer Madlener, minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

**- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 14 mei 2024 inzake advies van de Commissie m.e.r. over de MER-beoordeling Groningen Airport Eelde (Kamerstuk 31 936, nr. 1154);**

**- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 16 mei 2024 inzake reactie op notitie ACN en meerdere organisaties over belang luchtvracht voor Nederland (Kamerstuk 31 936, nr. 1155);**

**- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 29 mei 2024 inzake cumulatie luchtvaartgeluid (Kamerstuk 31 936, nr. 1157);**

**- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 24 mei 2024 inzake stand van zaken Balanced Approachprocedure Schiphol en RBV-zaak (Kamerstuk 29 665, nr. 499);**

**- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 mei 2024 inzake voortgang meten en rekenen luchtverkeergeluid (Kamerstuk 31 936, nr. 1156);**

**- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 juni 2024 inzake verzamelbrief luchtvaart (Q2) 2024 (Kamerstuk 31 936, nr. 1168);**

**- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 juni 2024 inzake toezegging gedaan tijdens het tweeminutendebat Luchtvaart van 5 juni 2024 over het informeren vlootvernieuwing in de Balanced Approachprocedure (Kamerstuk 29 665, nr. 501);**

**- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 27 juni 2024 inzake achtste voortgangsbrief Programma Omgeving Luchthaven Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 514);**

**- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 december 2023 inzake voortgang Lelystad Airport (Kamerstuk 31 936, nr. 1138);**

- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 28 augustus 2023 inzake voortgang Lelystad Airport (herdruk) (Kamerstuk 31 936, nr. 1094);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 8 augustus 2024 inzake handhavingsrapportage Groningen Airport Eelde 2023 - 2024 (Kamerstuk 31 936, nr. 1173);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 8 augustus 2024 inzake halfjaarverslag milieu en externe veiligheid Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 516);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 4 september 2024 inzake stand van zaken Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 517);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 12 juli 2024 inzake uitspraak Hoge Raad in cassatieberoep kort geding IATA en anderen versus de Staat (Kamerstuk 29 665, nr. 515);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 28 augustus 2023 inzake afschrift reactie op een burgerbrief over de voorkeursbeslissing luchtruimherziening (2023Z14341);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 10 september 2024 inzake advies van Commissie m.e.r. voor de inhoud van het milieueffectrapport wijziging Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 518);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 september 2024 inzake verzamelbrief luchtvaart (Q3) (Kamerstuk 31 936, nr. 1174);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 23 september 2024 inzake uitkomsten KiM-onderzoek naar luchtvracht en vervolgacties (Kamerstuk 31 936, nr. 1175);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 16 oktober 2024 inzake negende voortgangsbrief Programma Omgeving Luchthaven Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 519).

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

De voorzitter van de commissie,

Peter de Groot

De griffier van de commissie,  
Schukkink

**Voorzitter: Graus**

**Griffier: Koerselman**

Aanwezig zijn elf leden der Kamer, te weten: Bamenga, Baudet, Boutkan, Ceder, Olger van Dijk, Graus, Peter de Groot, De Hoop, Kostić, Pierik en Stoffer,

en de heer Madlener, minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 16.01 uur.

**De voorzitter:**

Van harte welkom allemaal bij dit debat van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat. Vandaag gaan we het hebben over de luchtvaart. Van harte welkom aan de mensen op de publieke tribune, de mensen die thuis kijken en luisteren via het digitale kanaal, de minister en zijn team en de leden van de Tweede Kamer der Staten-Generaal. We gaan een spreektijd toekennen van vijf minuten per fractie. We beginnen met vier interrupties. Er zit namelijk ook nog een schorsing van een uur tussen voor de innerlijke mens. Meneer De Hoop, wilt u de dinerpauze graag overslaan?

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

Voorzitter, ik heb een punt van orde. Ik vind vier interrupties voor zo'n groot en beladen debat echt weinig. Als u het over vier interrupties heeft, betekent dat dan vier keer in tweeën of krijgen we er echt vier in totaal? Anders zou ik namelijk toch echt wel minimaal zes interrupties wensen.

**De voorzitter:**

Ik heb het over vier losse interrupties. Dat is heel weinig, maar ik weet uit ervaring dat we het anders niet gaan halen. Er zit ook nog een schorsing tussen voor de dinerpauze. Dit is geen debat van zes uur, hè? Dat is dus de reden. Maar ik zal er goed mee omgaan, meneer De Hoop. Als u in de knel komt, geef het dan aan. Als ik iemand een extra interruptie of twee extra interrupties toeken, dan doe ik dat ook bij de rest. Zullen we afspreken dat we met vier interrupties beginnen? Bedankt. Dan gaan we als eerste luisteren naar het lid Kostić, die namens de Partij voor de Dieren spreekt. Uw vijf minuten gaan lopen. Alstublieft.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Dank u wel, voorzitter. "Weer de een na de ander. Hopeloos. Radeloos. Een rotherrie met alle ramen dicht. Dat gaat weer de hele dag zo." Dat is een van de vele reacties op de website [www.vliegherrie.nl](http://www.vliegherrie.nl), waar burgers melding kunnen maken van de overlast. Deze was van 7.00 uur vanochtend. Tot nu toe zijn er ongeveer 100. De vrijheid van mensen wordt in hun eigen huis en tuin aangetast. Meerdere malen per uur krijgen burgers te maken met heftig geluid van vliegtuigen dat je elke keer door je lichaam kunt voelen. Dakpannen trillen soms letterlijk van de daken af. Mensen kunnen hun ramen vanwege de overlast niet openzetten en buiten zitten doen ze ook liever niet. Zelfs in hun eigen slaapkamer zijn ze niet veilig. Elke nacht krijgen ze te maken met slaapverstoringen. Laatst hoorde ik Sietske, een van de omwonenden met gezondheidsklachten, over het onderwerp praten. Ze woont sinds de jaren negentig in Aalsmeer en sindsdien is het aantal vliegtuigen alleen maar gegroeid. Op piekmomenten vliegt er om de 55 seconden een vliegtuig over. "Het vliegverkeer bepaalt mijn leven", zegt ze. Ze slikt een kalmeringsmiddel om de dag door te kunnen komen. In je eigen huis zou je je veilig en vrij moeten voelen, maar dat wordt haar nu ontnomen. Hoe normaal vindt de minister dit? Komen de partijen die "vrijheid" in hun naam hebben hier ook op voor de vrijheid van deze burgers? Of blijft het alleen maar bij de vrijheid van de CEO's van de luchtvaartsector?

We hebben het dan nog niet eens gehad over de schadelijke stoffen die Schiphol uitstoot. Naast Sietske zijn er nog honderdduizenden andere mensen met gezondheidsklachten. De groeiverslaving van Schiphol leidt tot mentale en fysieke klachten. Huisartsen zien die ook in hun eigen praktijk: van stressklachten en hart- en vaatziekten tot depressiviteit. Schoolprestaties van kinderen gaan achteruit. Terwijl de minister trots op de foto gaat met de luchtvaartbobo's, geeft hij nul aandacht aan omwonenden zoals Sietske. Schiphol en KLM blijven ondertussen de lasten afwentelen op de belastingbetaler. Ze hebben nog aangekondigd om in de zomer groot onderhoud te gaan plegen. Daarvoor hebben ze een ontheffing van de geldende vliegeregels aangevraagd, zodat de geluidsgrenzen rondom Schiphol zonder strafmaatregelen kunnen worden overschreden. De minister moet nog akkoord geven. Kan de minister toezeggen hier niet mee akkoord te gaan en te eisen dat er vliegbewegingen worden ingeleverd om extra herrie te voorkomen?

De minister probeert te doen alsof hij rekening houdt met omwonenden, maar omwonenden krijgen hooguit wat broodkruimels toegeworpen. Zelfs de in het regeerakkoord afgesproken geluidsreductie, wat in de praktijk tot niets zal leiden, probeert de minister af te zwakken. Opeens komt hij met 475.000 tot 485.000 vliegbewegingen. Ik heb meerdere vragen gesteld over wat het doet met de gezondheid, hoe we hiermee binnen de grenzen van natuur, klimaat en milieu blijven en op welke wetenschappelijke onderbouwing het is

gebaseerd. Ik krijg geen onderbouwing. Het is allemaal op basis van gevoel van de minister en op basis van de cijfers van de lobby. Dat is heel kwalijk, want we weten inmiddels dat dit al jaren de gangbare praktijk is. De rechter heeft ons nota bene op de vingers getikt omdat we al jarenlang mensenrechten schenden en de impact op de omgeving niet serieus hebben meegenomen. Is de minister bereid het voornemen om Schiphol verder te laten groeien naar 475.000 vliegbewegingen te schrappen? Is hij bereid om met een gedegen voorstel te komen waarmee recht wordt gedaan aan burgers en waarbij de maatschappij niet wordt opgezadeld met kosten? Is de minister anders bereid om een onafhankelijke maatschappelijke kosten-batenanalyse te laten uitvoeren voor zijn eigen plannen, waarbij hij ook de kosten voor de impact op het milieu, de natuur en het klimaat meeneemt? Kan hij ook per brief met wetenschappelijk onderbouwde rapporten aan de Kamer laten zien hoe zijn plannen binnen de klimaat-, natuur- en milieuafspraken passen? Wanneer komt de impactanalyse over de nachtsluiting? Kan de minister daar gewoon een keer voor kiezen, na alle jarenlange loze beloftes aan de omwonenden?

Voorzitter. De Partij voor de Dieren vindt het heel belangrijk dat we stoppen met het afschuiven van de kosten op de belastingbetaler. We hebben miljarden betaald aan Schiphol en KLM en we hebben er vooral heel veel kosten voor teruggekregen. Was KLM het waard om gered te worden? Die vraag is niet eens beantwoord. Dat onderzoek is niet eens gedaan. Mensenrechten zijn geschonden. Kan de minister toezeggen dat er nooit meer belastinggeld naar de luchtvaartsector zal gaan?

Voorzitter. Er komt een wijziging in de Algemene wet bestuursrecht, zodat mensen gewoon naar de bestuursrechter kunnen gaan en zodat er recht wordt gedaan aan de uitspraak van de rechter. Zo wordt de rechtszekerheid van mensen beschermd. Kan de minister toezeggen dat er geen luchthavenverkeersbesluiten worden gewijzigd of vastgesteld voordat die wetwijziging komt en in werking is getreden? Dat is wel belangrijk. Anders staan de omwonenden namelijk alsnog buitenspel.

Kan ik nog een laatste ...

De **voorzitter**:

U mag nog één zinnetje zeggen, als u dat heeft.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Ja, één zin. Ten slotte, voorzitter. Bij de Partij voor de Dieren gaat het er niet om dat we de luchtvaartmensen pesten. Wij waarderen het harde werk dat door heel veel mensen daar wordt gedaan, maar het is belangrijk dat we de

sector binnen de grenzen brengen van wat gezond is. Daar gaat de Partij voor de Dieren voorstellen voor doen.

**De voorzitter:**

Lid Kostić, dank u wel voor uw inbreng namens de Partij voor de Dieren. Ik heb nog even een vraag. Er zijn hier twee Kamerleden aanwezig die geen officieel lid zijn van de commissie, namelijk het lid Ceder en het lid Baudet. Normaal gesproken moeten de leden dan permissie geven en aangeven dat ze er geen moeite mee hebben dat ze zullen spreken. Het gebeurt vrijwel nooit ... Meneer De Hoop? Het gaat een leuk filmpje opleveren voor meneer Baudet als u dat doet.

**De heer Baudet (FVD):**

Het is één keer gebeurd, hè. Toen ging het over Oekraïne. De minister van Defensie van Oekraïne was er destijds. Toen werd er gezegd: nee, doe maar niet; het is heel onbeleefd als Baudet ook gaat spreken. Maar nu is het volgens mij oké.

**De voorzitter:**

Ik zie allemaal knikkende mensen. Dank u wel. Dan gaan we nu luisteren naar meneer Bamenga. Hij spreekt namens Democraten 66.

**De heer Bamenga (D66):**

Dank u wel, voorzitter. In het eerste halfjaar van 2024 leek de politiek eindelijk te luisteren naar de noodkreet van omwonenden van vliegvelden. Deze oproep, die vraagt om de vermindering van de vliegoverlast voor miljoenen mensen rond Schiphol, benadrukt de noodzaak om publieke waarden zoals een gezonde leefomgeving, voorop te stellen. De lange strijd voor een betere nachtrust en gezondere leefomstandigheden voor deze mensen begon eindelijk resultaten op te leveren. Omwonenden werden steeds serieuzer genomen. De opening van Lelystad Airport leek van de baan door de aangenomen motie-Teunissen c.s.

Hoe anders is dat nu, sinds deze minister van start is gegaan? Dit kabinet neemt namelijk een rigoureuze andere afslag. In de uitwerking van het regeerakkoord blijft de mogelijkheid om Lelystad Airport te openen nog steeds op tafel liggen. Waarom schuift de minister de definitieve beslissing over de opening van Lelystad Airport door naar 2025? Welke informatie verwacht de minister in 2025 te hebben die er nu niet is? Klopt het dat de minister op de hoogte is van het feit dat Schiphol Group helemaal geen

vakantievluchten vanaf Lelystad wil laten vliegen? Follow the Money schreef deze week dat Lelystad Airport helemaal niet geschikt is voor vakantievluchten. Waarom moet en zal dit vliegveld dan opengaan?

Voorzitter. Dan de plannen van de minister over het aantal vluchten op Schiphol. Ambtenaren en adviseurs hebben daar sterke twijfels bij en maken voorbehoud. Ze adviseren om de krimp niet terug te draaien. Maar deze minister geeft liever gehoor aan de lobby van de luchtvaartbranche. Waarom kiest de minister ervoor om de voorgenomen krimp terug te draaien? Op welke manier wordt de overlast van Schiphol nu daadwerkelijk teruggedrongen? Wat is de reactie van de minister op het rapport van het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum over controles, berekeningen en de Balanced Approach Schiphol, dat stelt dat de voorgenomen maatregelen eerder voor meer dan voor minder overlast zullen zorgen?

Voorzitter. Het handelen van deze minister is funest voor het vertrouwen van omwonenden. Ik heb het over omwonenden rondom Lelystad Airport die met angst en beven nog een jaar in onzekerheid zitten over de opening van het vliegveld. Ook heb ik het over omwonenden rond Schiphol die elke nacht rechtop in bed zitten door vliegtuiglawaai. De vorige minister, Schiphol en de gemeente Amsterdam bewogen richting een nachtsluiting, maar deze minister stampt daar dwars doorheen. Waarom keert deze minister zich tegen de nachtsluiting? Waarom gunt u de bewoners rondom Schiphol geen goede nachtrust? Hoe gaat de minister het vertrouwen van de bewoners rondom Schiphol terugwinnen? Kan de minister bijvoorbeeld bewoners ondersteunen die bezig zijn met het opzetten van een netwerk van geluidsoverlastpunten, zodat de overlast objectiever gemeten kan worden?

Voorzitter. Wat D66 betreft is het duidelijk dat er iets moet gebeuren vanwege de gezondheid van bewoners en vanwege het milieu en het klimaat. We moeten toe naar zero-emissievluchten. Daar ligt wat D66 betreft de toekomst. Het biedt Nederland ontzettend veel kansen. Wij willen niet dat het gebrek aan ambities ervoor zorgt dat wij de boot hierop missen. De vorige minister was positief, maar nam weinig concrete acties. Daarom heb ik de volgende vraag aan de minister. Steunt de minister de moonshotmissie van D66 om van elektrisch vliegen zo snel mogelijk een serieus alternatief te maken? Wat zijn de concrete ambities en acties van dit kabinet als het gaat om elektrisch vliegen? Hoe gaat de minister Nederlandse bedrijven en kennisinstellingen ondersteunen om de ontwikkeling in elektrisch vliegen te ondersteunen? Nederland loopt voorop op het gebied van innovatie en technologie. Wat D66 betreft maken we van Nederland nu ook de koploper als het gaat om elektrisch vliegen.

Dank u wel.

De **voorzitter**:



Meneer Bamenga, dank u wel voor uw inbreng namens D66. Dank dat u netjes binnen de tijd bent gebleven. Dan gaan we nu naar meneer Ceder van de ChristenUnie. O, er is nog een interruptie voor meneer Bamenga van meneer De Groot.

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

Ik woon om de hoek bij Lelystad Airport, maar ik zit thuis niet te bibberen. Dat wil ik als eerste gezegd hebben over de opening. Maar daar gaat mijn vraag niet over. Mijn vraag gaat over de opmerkingen die de heer Bamenga namens D66 maakte over dat er een nachtsluiting moet komen en dat er gekrompen moet worden op Schiphol. Is de heer Bamenga het met de VVD eens dat je eerder zou moeten toewerken naar een doel, zoals geluidsreductie, minder vluchten in de nacht en minder geluidsoverlast van lawaaiige toestellen, en dat je dát voorop zou moeten stellen in plaats van blind "sluiten" en "krimpen" te zeggen? Het gaat toch om dat doel? Het gaat er toch om dat we juist de overlast verminderen? Het lijkt wel alsof het een doel op zich geworden is om de luchtvaart te laten krimpen.

De heer **Bamenga** (D66):

Nee, dat zijn we niet met de VVD eens. Wat D66 betreft moet het schoner, stiller en minder. Daar willen wij voor gaan.

De **voorzitter**:

We gaan naar meneer Ceder. Hij spreekt namens de ChristenUnie.

De heer **Ceder** (ChristenUnie):

Voorzitter. Ik vervang mijn collega Grinwis die nu bij het debat over het Belastingplan aanwezig moet zijn. Ook hij kan niet op twee plekken tegelijkertijd zijn.

Voorzitter. Minister Madlener is een groot liefhebber van de luchtvaart. Dat is geen geheim. Maar liefde maakt soms blind, lijkt het wel. Daar lijkt ook de minister last van te hebben. Kijk namelijk maar naar het nieuws. De zorgvuldige Balanced Approach wordt zomaar met 10.000 vluchten verhoogd en de minister zegt plompverloren dat hij hoopt dat Lelystad Airport opengaat. Er wordt vooral met de luchtvaartsector gesproken. Ik begreep zelfs dat de minister een modelletje van de A321neo kreeg. Ik wil de minister vragen om hier serieus op te reflecteren. Is er nog wel een balans in zijn aandacht voor verschillende belangen rondom de luchtvaart? De eerste indruk van onze fractie is van niet. Wil hij juist daarom gaan spreken met

overbelaste omwonenden, verduurzamende partijen en bewoners van Gelderland en Utrecht, waar nieuwe overlast dreigt?

Wat deze minister betreft moet Lelystad Airport open. Dat is een onverstandig besluit. De Kamer heeft al uitgesproken af te willen zien van dit vakantievliegveld. Voer die motie uit. Er is ook nog helemaal geen natuurvergunning. Hoe staat het daarmee? Laagvliegroutes kunnen nog altijd niet uitgesloten worden, aldus LVNL. Kan de minister garanderen dat het schrappen van de route boven Lemelerveld niet elders tot overlast gaat leiden? Bovenal, Lelystad Airport moest een overloopluchthaven van Schiphol worden zonder autonome groei. Op basis van Europese regelgeving lijkt dit onmogelijk. Kan de minister garanderen dat er geen autonome groei op Lelystad Airport plaatsvindt? Minister, verlaat deze doodlopende weg. Kom met een alternatief economisch pakket voor Lelystad. Geef de ruimte aan bijvoorbeeld het COA of aan Defensie. Leg de Lelylijn aan in plaats van je bezig te houden met een overbodige luchthaven. Dat zijn wél oplossingen.

Voorzitter. De Staat handelt onrechtmatig door het geldende wettelijke kader voor de geluidshinder rond Schiphol al bijna anderhalf decennium niet te handhaven. Over 147 dagen moet de Staat voldoen aan het vonnis. Er is echter nog geen begin van een antwoord. Sterker nog, de minister bereidt een hoger beroep voor om een nieuw luchthavenbesluit te kunnen opstellen. Maar dat gebiedt de rechter helemaal niet. Die wil juist dat de Staat zich aan het bestaande LVB van 2008 houdt. Daarom is mijn vraag: waarom doet de minister dat niet? Welke maatregelen zouden daarvoor genomen moeten worden? Wat de ChristenUnie betreft begint dat door het achtpuntenplan van Schiphol af te stoffen. Dat betekent: nachtsluiting, geen privéjets, geluids- en CO<sub>2</sub>-plafonds enzovoort. Is de minister bereid om dat plan op te pakken? Voor een nieuw LVB wil ik de minister ook wijzen op artikel 8.17, lid 7 van de Wet luchtvaart, dat stelt dat elk opeenvolgend LVB gelijkwaardige of betere bescherming moet bieden wat betreft externe veiligheid, geluidsbelasting en lokale luchtverontreiniging. Hoe gaat de minister gelijkwaardige of betere bescherming bieden, terwijl hij een LVB opstelt dat ruimte biedt voor 85.000 extra vluchten?

Voorzitter. De minister maakt van zijn hart geen moordkuil. Daarom heb ik een vraag over de vierde aanvliegeroute. Durft hij toe te geven dat deze aanvliegeroute nauwelijks CO<sub>2</sub>-winst oplevert, maar vooral de toekomstige groei van Schiphol moet gaan faciliteren? Durft hij toe te geven dat enorme overlast op de Utrechtse Heuvelrug en de Gelderse Vallei geaccepteerd wordt? Vanochtend nam ik met een aantal Kamerleden het manifest Stop4deroute in ontvangst. Ik heb toen kort en krachtig gezegd dat dit plan wat ons betreft van tafel moet. Dat wil ik hier ook herhalen. Minister, haal alstublieft dit voorstel van tafel.

Voorzitter. De luchtvaart moet een been bijtrekken en eerlijk gaan bijdragen in de vermindering van de uitstoot van stikstof, CO<sub>2</sub> en zorgwekkende stoffen. Erkent de minister dat? Al een jaar geleden werd de motie-Van der

Graaf aangenomen, waarmee de luchtvaartsector een reductie van 25% van de stikstofuitstoot moet realiseren. Waar blijven die plannen? De nieuwe regering wil sturen op milieunormen. Hoe staat het met de ontwikkeling van die normen? Gelden die normen ook voor CO<sub>2</sub>? Volgt de wetgeving voor de CO<sub>2</sub>-plafonds dus ook snel?

Voorzitter. Ik rond af met het ingewikkelde brandstofdossier. Brandstof moet vergroenen door de bijmenging van biobrandstof. Maar de verplichting van 14,5% emissiereductie wordt in Nederland niet in alle sectoren opgelegd. Voor de luchtvaart is dit namelijk slechts 5,3%, doordat de Europese richtlijn en de ReFuelEU Aviation niet goed op elkaar lijken te zijn afgestemd. Het heeft alleen wel grote gevolgen. Door onze enorme luchthaven verbruiken we immers veel bunkerbrandstoffen. De minister lost dat op door bij de autobrandstoffen meer te laten bijmengen. Wat is het resultaat? De gewone automobilist gaat vanaf 2030 €0,09 extra betalen aan de pomp. Ondertussen gaat de staatssecretaris wel een uitzondering in Europa regelen voor frituurvet, maar niet voor deze ongelijkheid. Wat onze fractie betreft is dat onuitlegbaar.

Ik heb nog twee vragen, voorzitter. Wat vindt de minister ervan dat de automobilist €0,09 per liter extra moet gaan betalen om de luchtvaart de hand boven het hoofd te houden? Wil hij een uitzondering gaan regelen zodat Nederland van de luchtvaart mag eisen dat deze evenredig bijdraagt aan de verduurzaming van brandstoffen?

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Meneer Ceder, dank u wel voor uw inbreng namens de ChristenUnie. Dan gaan we nu naar het lid Olger van Dijk. Hij spreekt namens Nieuw Sociaal Contract.

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

Dank u wel, voorzitter. Mijn collega Daniëlle Jansen is sinds de zomer de woordvoerder Luchtvaart voor NSC, maar aangezien zij vandaag bij de begrotingsbehandeling VWS zit, vervang ik haar. Zij maakt zich daar overigens sterk voor Health in All Policies en daarom wil ik graag beginnen met het thema gezondheid. Onderzoek naar de gevolgen van vliegtuigen op de gezondheid van omwonenden leidt namelijk tot verontrustende inzichten. Zo wordt in een recent advies van de Belgische Hoge Gezondheidsraad gewezen op een verhoogd risico van negatieve gezondheidseffecten, zoals een verstoorde slaap, verminderende longfunctie en veranderingen in het hartritme. In antwoord op vragen van het lid Kostić lezen we dat het kabinet erkent dat slaapverstoring een negatief effect heeft op de gezondheid van

mensen. Maar welk effect is dat dan precies? Dat is mijn eerste vraag aan de minister. Is het inderdaad zo dat dit bijvoorbeeld ook leidt tot leerachterstanden bij kinderen? Als dit onduidelijk is, is de minister dan bereid om zelf onderzoek te doen naar de precieze effecten?

Voorzitter. Ik vraag dit natuurlijk ook vanwege een mogelijke vorm van nachtsluiting van Schiphol. De impactanalyse kan de minister pas in december leveren. Worden daar dan ook gezondheidseffecten van nachtvluchten in meegewogen? Zijn in dit debat niet al enkele voorlopige resultaten met de Kamer te delen? We zien namelijk dat dit voor omwonenden een belangrijk punt is. Zij ervaren juist ontzettend veel hinder van nachtvluchten. Wat dat betreft is het mooi dat de minister inzet op een reductie van nachtvluchten: van 32.000 naar 27.000. Maar Nieuw Sociaal Contract snapt dat omwonenden hier weinig vertrouwen in hebben. In 2019 werd namelijk ook al een reductie beloofd. In 2020 werd er over het steunpakket van KLM gecommuniceerd dat het aantal nachtvluchten omlaag zou gaan naar 25.000. Wat is er met deze afspraken gebeurd? Hoeveel nachtvluchten vinden er nu daadwerkelijk per jaar plaats? Waarom wordt er in de Balanced Approach nu niet voor 25.000 of een lager aantal gekozen? Is de minister het met NSC eens dat juist het verminderen van het aantal nachtvluchten en een stilteperiode in de nacht effectieve maatregelen zijn om overlast te verminderen?

Voorzitter. Dan de vierde aanvliegroute. Mijn collega die naast me zit, had het er al over. Maar liefst 1,3 miljoen Nederlanders krijgen te maken met overlast van die aanvliegroute. Met de aangenomen motie van mijzelf en de heer Grinwis heb ik gevraagd om een externe commissie, bestaande uit omwonenden en experts, de nut en noodzaak van de vierde aanvliegroute te laten bekijken. Tijdens de begrotingsbehandeling gaf de minister aan dat de plannen voor de herindeling van het luchtruim, inclusief de aanvliegroutes voor Schiphol, aan het einde van het jaar gepubliceerd zullen worden. Tegelijkertijd zei hij dat de Kamer rond die tijd geïnformeerd zou worden over de invulling van die externe commissie. Die timing is dan wel heel bijzonder, want nu lijkt het erop alsof het besluit al wordt genomen voordat er wordt gekeken naar het advies van de externe commissie. Kan de minister daarom schetsen hoe dit proces verloopt en waarom die commissie niet nu gewoon kan starten, zoals de motie vraagt? Hoe worden omwonenden betrokken in die commissie? Het kan wat NSC betreft niet zo zijn dat er alleen óver in plaats van mét de mensen wordt gesproken die het betreft. Hoe ziet de minister zelf nut en noodzaak van deze vierde aanvliegroute, die zo veel onrust geeft?

Voorzitter. In het kader van het principe "de vervuiler betaalt" vindt NSC het goed om te zien dat de regering per 1 november een geluidsheffing gaat invoeren. Kan de minister echter uitleggen waarom de geluidsheffing slechts doorloopt tot wanneer de beoogde 25,5 miljoen is opgehaald? Houdt de geluidshinder op dat moment dan op? Bent u bereid de heffing structureel te

laten zijn en de opbrengsten te benutten voor de bestrijding van geluidsoverlast?

Voorzitter. Wij zijn blij dat de regering met een voorstel komt voor een afstandsafhankelijke vliegtuigbelasting. In het regeerprogramma staat dat nog wordt gekozen tussen een apart wetsvoorstel of het opnemen in het Belastingplan 2026. Zoals u weet, hecht Nieuw Sociaal Contract aan goede wetgeving. Dat vraagt om een zorgvuldig wetgevingstraject. Hoe kijkt de minister hiertegen aan? Deelt hij de voorkeur van NSC voor een apart wetstraject?

Voorzitter. Dan toch nog even de berekeningen die ten grondslag liggen aan de bandbreedte van 475.000 à 485.000 vluchten die de minister voorstelt. Ze zijn niet stabiel. De herziene berekeningen worden na controle ergens dit najaar afgerond. Hoe zit het precies met die controle? Kan de minister aangeven wie die uitvoert? Is dat een onafhankelijke partij of zijn het meer partijen?

Voorzitter, tot slot heb ik nog een vraag over de RBV-uitspraak van maart dit jaar. Die zegt onder andere dat een fair balance tussen de verschillende belangen -- het gaat om de belangen van omwonenden en die van de economie -- ontbreekt. Sterker nog, de belangen van de economie hebben de afgelopen jaren de boventoon gevoerd. Dat brengt mij op de kernvraag: hoe gaat de minister op korte termijn deze fair balance, en daarmee het vertrouwen van omwonenden, herstellen?

Dank u wel.

**De voorzitter:**

Meneer Olger van Dijk, dank u wel voor uw inbreng namens Nieuw Sociaal Contract. Er is nog een aantal interrupties. We beginnen met meneer De Hoop en dan is het lid Kostić aan de beurt.

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

Ik vind dat de heer Van Dijk een goede bijdrage heeft. Ik vind dat hij dat vaak heeft op het gebied van luchtvaart. Het probleem is alleen dat alle zaken die hij aanstipt en belangrijk vindt -- dat schetst hij tenminste in zijn bijdrage -- zoals een eerlijke balans voor omwonenden, geluidsreductie en dat het toch wel heel apart is hoe de minister het gedaan heeft met de berekeningen van Schiphol ... Alle punten waarvan hij zegt dat het eigenlijk anders moet, komen natuurlijk niet overeen met wat de minister doet. Het is precies het tegenovergestelde van hoe NSC schetst dat het zou moeten. Ik zou de heer Van Dijk dan ook willen vragen wat voor conclusies hij daaruit trekt. Het prediken is fijn, en ik weet ook zeker dat de heer Olger van Dijk dat meent, alleen ervaren omwonenden het niet omdat de minister een totaal andere

koers vaart. U zit wel in de coalitie. Ik vraag u dan ook: wat zijn de conclusies die u daaruit trekt?

De **voorzitter**:

Als er zulke lange vragen worden gesteld, gaan we die zes interrupties nooit halen, meneer De Hoop.

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

Zo is het, voorzitter. Deze telt vast als twee. Maar ik wil er graag op reageren. Deze minister is gebonden aan het hoofdlijnenakkoord en daar hebben wij ook voor getekend. Dat hoofdlijnenakkoord is volstrekt helder. De rechtspositie van omwonenden moet op orde worden gebracht. Dat is het allereerste belang. Daar gaan wij deze minister ook op aanspreken. Ik heb daar een aantal vragen over gesteld. Hoe gaat hij dat doen? Dat kan met concrete maatregelen. Een aantal daarvan wordt al wel genoemd. We hebben eerder een debat gevoerd over hoe we recht doen aan de uitspraak over 20% geluidsbelasting in deze kabinetsperiode. De minister presenteert nu een plan met een reductie van 17%. Ik ben heel benieuwd hoe deze minister de overige 3% concreet gaat invullen. Wij kijken dan inderdaad nadrukkelijk naar de nacht.

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

Met alle respect, maar de minister houdt zich toch niet aan het hoofdlijnenakkoord als hij recht moet doen aan die RBV-zaak? Hij wijkt af van de koers van Harbers, die wel zorgde dat de 20% geluidsreductie gehaald zou worden en dat de belangen van omwonenden beter gehoord werden. Het was nota bene deze minister die in de eerste weken dat hij aantrad al die berekeningen aan de kant schoof, met Schiphol en de luchtvaartmaatschappijen aan tafel ging en zelf opeens creatief andere cijfers naar boven toverde. Dan houdt hij zich dus toch niet aan het regeerakkoord? Dat is mijn vraag aan de heer Olger van Dijk van NSC.

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

Ik verwacht dat deze minister dat wel doet en dat hij dat ook doet door te laten zien dat hij deze kabinetsperiode serieus werk maakt van die 20%. We hebben een motie ingediend om te zorgen dat de 20% uiterlijk al in 2026 wordt gehaald. Dat is niet gehaald. Dat betekent effectief dat deze minister ervoor zal moeten zorgen dat die reductie uiterlijk in maart 2028 wél wordt behaald. Ik ben heel benieuwd hoe hij dat denkt te gaan invullen. Volgens mij kun je er niet omheen om maatregelen in de nacht te nemen. Daar heb ik

vragen over gesteld. Dat zijn maatregelen die effectief wat gaan betekenen voor omwonenden. Ik hoop dat de minister zich daarachter gaat scharen.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Ik deel de mening van de heer De Hoop dat de heer Olger van Dijk altijd heel mooie woorden deelt, maar ik mis toch echt wel daden. Hij lijkt zich alleen maar te richten op het geluid en wat daar in het regeerakkoord over staat. We weten dat dat onvoldoende doet voor de omwonenden. Zij hebben nodig dat hun gezondheid in de breedst mogelijke zin wordt beschermd en dat dus ook de uitstoot van Schiphol wordt beperkt. Ik ben benieuwd of NSC bereid is om te kijken naar de krimp van de luchtvaart. Is NSC het met ons eens dat de huidige plannen van de minister nooit de juiste bescherming van de gezondheid kunnen borgen en dat deze niet binnen de klimaat- en natuurgrenzen kunnen blijven?

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

Het doel moet schone en stillere luchtvaart zijn. Maar dat doel wordt al jaren beleden en daar zullen resultaten op moeten worden geboekt. Het gaat erom dat er daadwerkelijk minder hinder is voor mensen die daar wonen en nu slecht slapen en voor blinde mensen -- dat punt heb ik weleens benoemd -- die op straat lopen en simpelweg moeten stoppen omdat er zo veel overlast is. We moeten dus echt gaan kijken hoe er daadwerkelijk resultaat gaat zijn. Dat betekent dat je niet alleen moet zorgen voor minder geluidsoverlast -- 20% minder gehinderden in een etmaal en 15% minder in de nacht -- maar dat je ook gaat kijken naar de gezondheidseffecten. Wij hebben daarom ook de motie van het lid Kostić gesteund die daar onderzoek naar wilde doen. Ik ben daar niet voor niets mijn bijdrage mee begonnen. Het lid Kostić vindt NSC aan haar zijde als het gaat om het daadwerkelijk willen verbeteren van de gezondheid, maar het begint wel met zicht hebben op de effecten. Daarover heb ik een aantal vragen gesteld.

De **voorzitter**:

De heer De Groot. O, u wilde nog een vervolgvraag stellen, lid Kostić? Dat mag zeker.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Het is inderdaad goed nieuws dat NSC het gezondheidsonderzoek wil steunen. Maar ik begrijp niet zo goed waar NSC het vertrouwen vandaan haalt dat de plannen rond 475.000 vliegbewegingen überhaupt ooit, met welk onderzoek dan ook, in de buurt zullen kunnen komen van bijvoorbeeld de

klimaatdoelen. Daarvan weten we namelijk dat er al onderzoek naar gedaan is. De luchtvaart moet flink krimpen en de plannen van de minister zorgen daar niet voor. Ik wil heel graag van de heer Olger van Dijk weten hoe hij erbij komt dat dit überhaupt kans maakt. Dit is toch gewoon uitstel van executie, waardoor de omwonenden nog langer lijden onder het geweld van de luchtvaart?

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

Ik denk dat de omwonenden vooral iets hebben aan concrete maatregelen. Ik heb de nachtvluchten genoemd. Ik denk dat dat heel veel doet. Ik ben benieuwd of de minister dat ook vindt. Zo ver is hij namelijk nog niet. Daarom krijgen we ook eerst de impactanalyse. Andere concrete maatregelen die door deze Kamer zijn verzocht en die ik onder andere zelf eerder heb bepleit, zijn gelukkig wél overgenomen door deze minister. Ik heb het onder andere over het versneld eruit halen van de lawaaiige jumbo's, juist in de nacht. Dat gaat echt iets betekenen voor mensen in die omgeving. Ik denk dat dat een route is waarop deze minister door moet gaan. Daartoe wil ik hem aanmoedigen.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Nu we het over concrete maatregelen hebben, wil ik het volgende vragen. Kan NSC toezeggen dat ze de komende tijd wel gaan stemmen voor de motie die voorstelt om de vierde aanvliegeroute van tafel te vegen, in plaats van nog een gesprekstafel op te tuigen? We weten uit het verleden dat een gesprekstafel voor geen meter werkt en dat het de belangen van burgers weer ondergeschikt maakt aan de economie. Waarom zou u nu niet durven zeggen: die vierde aanvliegeroute is een heilloze weg? We kunnen daar al meteen een streep zetten en zekerheid geven aan omwonenden. Is NSC daartoe bereid?

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

Wij willen wel een zorgvuldige route lopen. Het is duidelijk dat wij als NSC grote twijfels hebben over nut en noodzaak van de vierde route. Collega Ceder heeft zojuist ook wat gezegd over de positieve effecten. Tegelijkertijd staat dat wel in het kader van een bredere herziening. Ik heb begrepen dat we daar voorstellen voor krijgen aan het einde van dit jaar. Daar heb ik ook naar gevraagd. Ik wil wel dat de zorgen, inclusief die van NSC, ook door deze minister serieus worden genomen. Ik verwacht dat als er door deze Kamer een motie is aangenomen die vraagt om het instellen van een externe commissie met omwonenden en experts, dat niet nog een jaar vooruit wordt geschoven, maar dat we er serieus werk van maken. Op het moment dat dat



niet het geval is, zullen we ons opnieuw moeten beraden op voorstellen die door deze Kamer worden ingediend.

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

Ik heb een vraag aan de heer Olger van Dijk over het gepresenteerde pakket van de minister. De VVD is het helemaal met Nieuw Sociaal Contract eens dat de rechtspositie van omwonenden weer moet worden hersteld. De minister heeft aangegeven dat hij eind volgend jaar het luchthavenbesluit kan vaststellen waarin het allemaal geregeld wordt. Ik kom daar straks in mijn eigen bijdrage nog op terug. Ik hoor de heer Olger van Dijk van Nieuw Sociaal Contract iets heel interessants zeggen, wat toch uitstraalt dat hij er niet zo heel erg in gelooft. Hij zegt namelijk: de berekeningen die zijn gemaakt die ten grondslag liggen aan het pakket van 17% of 20%, zijn instabiel. Dan zeg je toch wel iets over het werk dat het ministerie en de minister hebben gedaan wat betreft het herstellen van de rechtspositie van de omwonenden. Kan de heer Olger van Dijk uiteenzetten wat hij precies bedoelt met die opmerking?

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

Dat doe ik graag. Ten behoeve van de begroting en in de stukken van 4 september hebben we heel veel kunnen lezen over hoe het is gelopen en wat daar allemaal aan ten grondslag ligt. In de stukken van het ministerie zelf staat het woord "instabiel". Dat komt dus niet van mij, maar van het ministerie en deze minister. Daarom worden er ook herberekeningen uitgevoerd. Als er zo'n keuze wordt gemaakt, leidt dat bij mij wel tot heel veel vragen. Hoe krijgen wij het vertrouwen dat de volgende berekeningen daadwerkelijk stabiel zijn? Daar heb ik een vraag over gesteld. Hoe ga je die berekeningen controleren? Hoe kun je dat onafhankelijk doen? Ga je een second opinion vragen? Ik wil namelijk het gevoel hebben, juist als ik dat zwart-op-wit in de stukken van het ministerie lees ... Hoe kunnen wij dan het vertrouwen hebben dat de berekeningen zo dadelijk wel stabiel zijn? Daar moeten we wel van op aan kunnen. Dat vertrouwen moeten we ook hebben als wij het voorstel bij Europa indienen.

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

Betekent het dan dat als Nieuw Sociaal Contract de definitieve berekeningen ontvangt, die stabiel blijken te zijn en het pakket blijkt te kloppen, jullie op dat moment zeggen: het is voor nu even voldoende en goed, we hebben een mooi pakket, we kunnen vooruit, we kunnen het luchthavenbesluit straks gaan vaststellen en dan moeten we ook gaan meten, zodat de mensen in de omgeving ... Ik ben bij de Maatschappelijke Raad Schiphol geweest. Die zegt

dat meten heel erg belangrijk is. Dan kunnen we ook zeggen: kijk, er is in de praktijk daadwerkelijk geluidsreductie. Is Nieuw Sociaal Contract dan ook tevreden? Ik hoor de heer Olger van Dijk namelijk in dit debat tegelijkertijd allemaal extra pakketten op tafel leggen aan wat er allemaal nog meer moet gebeuren. Er zitten dus eigenlijk twee boodschappen in.

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

Dan komen we toch terug op de afspraken in het hoofdlijnenakkoord, die heel duidelijk bepleiten, net zoals afspraken die al eerder zijn gemaakt, om tot 20% reductie te komen van de geluidsbelasting. Daar hebben we een kabinetsperiode voor. De minister heeft gezegd hoe hij dat gaat duiden. Ik denk dat het krap wordt om dat te halen. Daar ga ik deze minister wel aan houden, want het gaat om een afspraak in het hoofdlijnenakkoord. Ik ben met dit pakket, wat een totaalpakket is, in die zin tevreden omdat het wel iets doet voor de overlast van omwonenden. Daar zal ik naar kijken. Ik heb daar net een voorbeeld van genoemd. Ik ben ook tevreden met de maatregel. Maar ik constateer ook dat met dit pakket 17% wordt gehaald, dat je een lange procedure moet doorlopen en dat we op korte termijn echt iets moeten doen aan de fair balance. Ik denk dat je andere betekenisvolle stappen moet zetten. De vorige minister van de VVD was van plan om dat in 2026 te gaan doen met maatregelen voor de nacht. Ik denk dat je daar niet aan ontkomt. Ik hoor graag van de minister hoe hij dat ziet en wat daar eventuele alternatieven voor zijn, want als je geen maatregelen voor de nacht neemt, kom je volgens mij weer uit bij het aantal van 475.000 à 485.000. Ik zie het dus ook als een combinatie. Hoe kom je uiteindelijk tot de doelstelling van 20% geluidsbelastingreductie?

De **voorzitter**:

Er zijn geen interrupties meer. O, het lid Kostić heeft er nog een. Dit is meteen uw laatste, hè?

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Ik wil weten hoe NSC over het volgende denkt. De focus op geluid blijft heel sterk. Daar maak ik me heel erg zorgen over, zeker gezien de woorden van net dat het pakket van de minister iets goeds doet voor de omwonenden. Ik wil het volgende aan NSC vragen. Gaan zij het pakket van de minister niet alleen maar op die 20% geluid beoordelen, maar ook op de gezondheid in bredere zin? Gaan zij het pakket dus ook beoordelen op wat het doet met de uitstoot, met de schade voor de gezondheid van de omwonenden, met de natuur, met onze milieuafspraken en op of het voldoet aan wat we hebben

beloofd qua klimaatafspraken? Gaat NSC het aan al die aspecten toetsen of blijven ze alleen maar hangen bij het geluid?

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

Dan ga ik toch weer terug naar het hoofdlijnenakkoord. Daarin staat heel bewust de relatie met geluidsbelasting tussen haken. Daar begint het mee en daarom is dat voor ons de kern. Als je met omwonenden gaat praten, wat we vandaag weer hebben gedaan, hoor je in eerste instantie vooral verhalen over geluid. Vincent Bijlo was erbij. Het is volstrekt helder waarom dat voor hem een groot punt is. Dat geldt ook voor vele andere mensen. Ik sprak iemand die op de Utrechtse Heuvelrug constateert hoe veel meer vluchten er nu overkomen en hoe je daar op die afstand van Schiphol al last van kan krijgen. Het is voor ons een heel belangrijke afspraak, waar wij in eerste instantie naar zullen kijken bij dat pakket. Daarnaast zijn wij ook benieuwd naar wat de effecten zijn van de luchtvaart in den brede. Daar gaan wij onze ogen niet voor sluiten. Maar als je het puur hebt over waar we bij dat pakket in eerste instantie naar gaan kijken, dan gaat het inderdaad over de reductie van geluid. Dat doet namelijk het meeste voor de omwonenden.

De **voorzitter**:

Dank u wel voor uw beantwoording. Dan gaan we nu naar de geachte afgevaardigde De Hoop. Hij spreekt namens de Partij van de Arbeid en GroenLinks.

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

Dank u wel, voorzitter. Mijn fractie is verbijsterd over de manier waarop minister Madlener met omwonenden omgaat in het luchtvaartdossier. Eindelijk kregen zij in het RBV-vonnis erkenning. De belangen van de luchtvaartindustrie hebben onterecht zwaarder gewogen dan het welzijn van omwonenden. En wat doet deze minister? Hij laat zich door de veroorzakers van diezelfde overlast ompraten en geeft nota bene zijn eigen ambtenaren de opdracht om zó lang en creatief te gaan rekenen dat krimp niet meer hoeft. Ik zie dat hij voor vandaag speciaal zijn KLM-blauwe das heeft omgedaan.

Schiphollen, het goochelen met berekeningen, is weer helemaal terug en het vertrouwen van omwonenden is weg. Wat de minister nu aan Brussel heeft gemaild, is onvoldoende om de door de rechter bevolen geluidsreductie te realiseren. Het is een pakket boterzachte afspraken zonder sterke definities, zonder afrekenbare resultaatsverplichtingen of sanctiemogelijkheden, gebaseerd op cijfers van de te sanctioneren partijen, zonder plan B, zonder wetenschappelijke onderbouwing en zonder overleg of inspraak van de

omwonenden of de Maatschappelijke Raad. Het telt zelfs in de beste omstandigheden niet op tot de 20% reductie. De minister schrijft weliswaar dat het allemaal niet vrijblijvend is. Hij moet nog wel een convenant overeenkomen over eventuele aanvullende maatregelen en sancties als het resultaat tegenvalt. Nou, ik verwacht er weinig van. Ik heb er ook schriftelijke vragen over gesteld. Wat gebeurt er dan als men zich er niet aan houdt?

Er wordt momenteel overlegd over de inhoud en naleving van de afspraken. Dan gaat er mogelijk misschien een nieuwe Balanced Approachprocedure volgen. Dat is stevig, zeg ik tegen de minister. De kern van het plan is de vlootvernieuwing van KLM die moet leiden tot minder decibellen, terwijl we weten dat het aantal vliegtuigen dat overkomt veel bepalender is dan het jaargemiddelde geluid. De hele kern van de Programmatische Aanpak van het Meten van Vliegtuiggeluid is in de prullenbak beland. Ik zie het niet meer terug als afrekenbaar doel. Mijn vraag aan de minister is: wat is nu het beleidsdoel? Het minimaliseren van de hinderbeleving of het minimaliseren van de afname van het aantal vliegbewegingen ten bate van de hub? Ik zie alleen initiatief op dat laatste punt.

Dan de vlootvernieuwing. KLM heeft een van de oudste en meest lawaaiige vloten van alle grote carriers. Het gaat om afgeschreven vliegtuigen van gemiddeld veertien jaar oud die ergens in de vorige eeuw zijn ontworpen. De hele vervangingspiek die KLM zo ontzettend lang voor zich heeft uitgeschoven, wordt nu geboekt als geluidsmaatregel. Dat is ongelofelijk. In de beantwoording van Kamervragen wordt het door de minister ontkend, maar nergens wordt duidelijk wat additioneel is aan het vervangen van economisch afgeschreven toestellen. Ik wil graag meer toelichting. Wanneer is het additioneel? De minister schrijft ook niets over de manier waarop hij de rechtspositie van omwonenden wil herstellen. Ook schrijft hij niets over het oordeel van de rechter dat het beschermen van de hubfunctie ten koste van de omwonenden in strijd is met het EVRM. Mijn fractie verwacht een uitgebreide toelichting van de minister over hoe hij de rechtspositie wil verbeteren. De minister schrijft ook niks over de andere milieueffecten van de luchtvaart. Afgesproken was om de milieueffecten van 2022 te bevrozen op die van 440.000 vliegbewegingen en om deze daarna te laten dalen. CO<sub>2</sub>, ultrafijnstof, stikstof, zwavel, vluchtige stoffen: ze tellen allemaal even zwaar als geluid. 485.000 vluchten met de CO<sub>2</sub>-emissie van 440.000 in 2022? Ik vraag de minister hoe dat er dan uitziet. Los hiervan, hoe staat het eigenlijk met het CO<sub>2</sub>-plafond en dat van zwavel, stikstof en fijnstof?

Voorzitter. Lelystad Airport kan niet open voor vakantievluchten. De minister weet dat dondersgoed. Tenminste, als hij zijn eigen stukken leest. Daarin staat namelijk: "Lelystad wordt beoogd als luchthaven voor vakantievluchten, terwijl de luchthaven vanwege de korte landingsbaan en nachtsluiting niet geschikt is voor vakantie maatschappijen. Ook kunnen maatschappijen op Schiphol niet gedwongen worden om gebruik te maken van Lelystad." In antwoord op mijn vragen verwijst hij naar MKBA's uit 2012 en 2018, die uitgingen van 750.000 vluchten op Schiphol, 100.000 op Eindhoven, geen

CO<sub>2</sub>-plafond en geen stikstof- of geluidsreducties. Voor u ooit weer zo'n besluit zou willen nemen, vraag ik u om dan weer een nieuwe MKBA te nemen met realistische randvoorwaarden.

Voorzitter. Dan mijn laatste twee punten. Eerst de bagageafhandelaren op Schiphol. Ons is beloofd dat de werknemers meegaan naar de nieuwe afhandelaren, maar ik begreep van de betrokkenen dat er alleen garanties zijn over de werkgelegenheid en dat er geen garanties zijn voor de werknemers zelf, hun rechten en hun contracten. Hoe zit dat?

Het laatste punt is natuurlijk de vierde naderingsroute voor Schiphol. We gaan de ellende van Schiphol niet uitsmeren over het hele land, niet via Lelystad en niet via de vierde route. Minder luchtvaart is gewoon beter: voor de omwonenden, het klimaat, de natuur en de economie.

Dank.

De **voorzitter**:

Meneer De Hoop, dank u wel voor uw inbreng namens GroenLinks en de Partij van de Arbeid. Ik wil voor de duidelijkheid nog iets zeggen. Er werd heel vlug een afkorting genoemd, namelijk EVRM. Dat staat voor het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens. Dat wilde ik even zeggen voor degenen die dat niet wisten. Meneer Baudet gaat daar dadelijk op terugkomen, begrijp ik. We gaan nu luisteren naar mannenbroeder Stoffer van de Staatkundig Gereformeerde Partij. Aan u het woord.

De heer **Stoffer** (SGP):

Dank, voorzitter. Luchtvaart verbindt Nederland met de wereld, van Australië tot Canada. Dat belang moeten we zeker niet onderschatten. Tegelijkertijd moeten we wel met beide benen op de grond blijven staan. Ook de SGP wil een aanpak tegen milieuvervuiling en geluidsoverlast. De vakantievlucht van de een mag namelijk niet de nachtmerrie worden van de ander. De rechter trok een streep. De positie van luchtvaartmaatschappijen mag niet voor die van omwonenden van Schiphol gaan. De vorige minister zette een serieuze stap voor de inperking van geluidshinder. Het lijkt erop dat deze minister een draai terug maakt. Daar zet de SGP vraagtekens bij. Ik wil graag meer inzicht in de nieuwe geluidsberekeningen. De minister rekent met stillere vliegtuigen, maar welke garanties heeft hij? Airbus kampt met leveringsproblemen, wat zich doorvertaalt in langere levertijden. Hoe kan de minister garanderen dat convenantafspraken geen recept voor vertraging worden? Halvering van gecertificeerde geluidsproductie betekent nog geen halvering van de gemeten geluidsbelasting, laat staan van de ervaren geluidshinder, omdat de gevoeligheid van het menselijk oor een logaritmische schaal volgt. Metingen kwamen in het verleden hoger uit dan

berekeningen. Mijn vraag is: hoe gaat de minister overschatting van stillere vliegtuigen voorkomen? Het is goed dat er een geluidsheffing komt met tariefdifferentiatie ten faveure van stillere vliegtuigen. Vrachtvliegtuigen worden echter bevoordeeld ten opzichte van passagiersvliegtuigen die vracht meenemen, terwijl vrachtvliegtuigen vaak meer herrie maken. Mijn vraag is: zou dat anders kunnen? De meest lawaaiige vliegtuigen mogen niet meer tussen 23.00 uur en 7.00 uur starten of landen. Mijn vraag is: waarom is er gekozen voor die tijdperiode en waarom bijvoorbeeld niet voor de tijdperiode vanaf 22.00 uur of tot 8.00 uur?

Voorzitter. De vorige minister wilde geen rekenregels actualiseren. Het zou alleen de berekening van de feitelijke geluidsbelasting veranderen, terwijl de normstelling gebaseerd zou blijven op verouderde rekenregels. Mijn vraag is: waarom negeert de minister dat? Verder begrijp ik dat de herberekeningen optimistisch zijn en de resultaten instabiel. Ik moet zeggen dat ik daar niet direct een heel goed gevoel bij krijg. Ik heb een heel concrete vraag aan de minister, namelijk: waarom heeft hij hiervoor gekozen? Geluidsoverlast kun je namelijk op papier wegkalken, maar daar krijgen mensen in Aalsmeer hun nachtrust natuurlijk niet mee terug. Ik verwacht dus echt een goede uitleg.

De referentie wordt november 2024. Dat is dus een referentie in de toekomst. Nodig je dan niet uit om juist de volgende maand de geluidsbelasting op te krikken? Waarom is er niet gekozen voor een referentie uit het verleden? Het huidige luchthavenbesluit biedt strikt genomen zelfs minder ruimte.

De minister komt niet aan de afgesproken 20% hinderreductie. De vorige minister keek naar een mogelijke vorm van nachtsluiting vanaf eind 2026. Ik heb de indruk dat de uitstraling van deze minister is: laten we eerst het onderzoek eens afwachten, dan evalueren we en dan kijken we verder naar actie. Dat betekent denk ik wel dat we dan jaren verder zijn. Laat ik heel helder zijn: je mag best ergens goed naar kijken, maar je moet niet onnodig gaan vertragen. Dat zeg ik er nadrukkelijk bij. De aanpak van geluidshinder in de nachtelijke uren moet echt prioriteit krijgen. Het regeerprogramma wil herstel van de rechtspositie van omwonenden, maar de vraag is hoe. Het hoofdlijnenakkoord wil een aanpak van geluidshinder, maar het regeerprogramma lijkt zich te beperken tot geluidsbelasting. Erkent de minister dat het niet alleen moet gaan over decibellen, maar ook over de tijdstippen, de rustperiodes en ga zo maar door?

Het kabinet wil sturen op milieunormen die zorgen voor reductie van de negatieve gevolgen van de luchtvaart. Het betreft dus niet alleen geluid, maar ook de uitstoot van schadelijke stoffen. De ontwikkeling van een nieuw normenstelsel loopt al langer. Mijn vraag is: wordt die in deze kabinetsperiode dan ook afgekaart? Je weet natuurlijk nooit hoelang het duurt. Ik ga in totaal uit van een jaar of vier. Dat wil de minister ook graag, heb ik begrepen.

Voorzitter. Wat betreft Lelystad Airport heeft de SGP altijd gezegd: we willen alleen openstelling als er sprake is van daadwerkelijke verplaatsing van vluchten van Schiphol en van minder geluidsoverlast. We willen geen onwenselijke laagvliegroutes of autonome groei van Lelystad. Die garanties zie ik nog niet. Mijn vraag is: wat is mogelijk via een convenant met vliegmaatschappijen? Ik heb hierbij een vraag over een alternatief: hoe kijkt de minister naar het verplaatsen van de privéjets van Schiphol naar Lelystad? Dan hebben we wel een invulling voor de gebouwen, maar hoeft wellicht niet alles wat nu voorgesteld wordt. Misschien zou dat wel een heel goed gebruik kunnen zijn, ook van Lelystad. Ik hoor daar graag een reactie op.

Voorzitter. Ik heb nog twee puntjes. Omwonenden van regionale luchthavens geven vaak aan dat afgeweken wordt van overlastbeperkende standaardroutes. De luchtverkeersleiding stuurt vliegtuigen via de kortste route, terwijl die juist over bewoond gebied gaan. Mijn vraag is: gaat de minister ervoor zorgen dat de uitzondering niet de regel wordt?

Tot slot het volgende. Europese vliegmaatschappijen kunnen niet over Rusland vliegen, maar Chinese wel. Zo concurreren Chinese vliegmaatschappijen de onze weg. Mijn vraag is: gaat de minister ervoor zorgen dat ze hiervoor aangeslagen worden? Ik zie namelijk liever een Hollandse zwaan dan een Chinese draak.

Dank u wel.

**De voorzitter:**

Kijk eens aan. Dank u wel, meneer Stoffer, voor uw inbreng namens de Staatkundig Gereformeerde Partij. Er zijn vooralsnog twee interrupties, allereerst van de heer Ceder.

**De heer Ceder** (ChristenUnie):

De heer Stoffer stipt het punt rondom Lelystad aan. Daar hadden wij ook wat vragen over. Wij hebben niet alleen vragen, maar eigenlijk ook een duidelijk standpunt: doe het niet, al is het maar omdat Lelystad ooit bedoeld was als overloopluchthaven. Dat staat even los van dat wij de opening sowieso onwenselijk vinden. Nu hoorde ik mijn collega vragen stellen over de overloop en hoe we kunnen garanderen dat het alleen een overloopluchthaven blijft. Kan ik hieruit concluderen dat het standpunt van de SGP is dat Lelystad alleen maar open kan gaan als het een overloopluchthaven is?

**De heer Stoffer** (SGP):

Ik kijk de heer Ceder even aan. Bedoelt u daarmee dat er vluchten van Schiphol verplaatst worden naar Lelystad?

De **voorzitter**:

Dat tel ik niet mee als een interruptie, meneer Ceder.

De heer **Ceder** (ChristenUnie):

Dank u wel. Het is inderdaad goed dat ik het verhelder. Het antwoord is ja, en dat er dus geen autonome groei plaatsvindt. Kan de minister gelijk meenemen wat hij überhaupt vindt van Lelystad Airport? Dat is mijn vraag.

De heer **Stoffer** (SGP):

Dat is het exact. Wat ons betreft is er überhaupt alleen over te spreken als het om overplaatsing gaat en niet om nog eens een autonome groei. Lelystad mag daarna dus niet ook nog eens gaan groeien. Voor de rest heb ik, volgens mij, in mijn bijdrage wel laten blijken dat we nu niet enorm staan te juichen. Dat hebben we nooit gedaan. Aan de andere kant moet ik wel concluderen dat er een heleboel gebouwen staan. Die stonden er al toen ik in de Kamer kwam. Daar heb ik me destijds best over verbaasd. Je moet wel iets met die gebouwen. Vandaar mijn voorstel: zou je bijvoorbeeld niet iets kunnen met privéjets die niet passen op Schiphol en die daar misschien wel naartoe zouden kunnen? Dan heb je volgens mij een aardige bestemming voor Lelystad en voor die gebouwen. Dan heb je misschien wel van één en één drie gemaakt.

De heer **Ceder** (ChristenUnie):

Over de herbestemming zijn wij het ook eens, want wij vinden dat er een volwaardig economisch en aantrekkelijk alternatief moet komen voor Lelystad en omgeving. We hebben Defensie genoemd en COA. U zegt dat het op een andere manier kan. U weet dat wij geen voorstander zijn van privéjets, maar wel van een andere bestemming. Het is goed om even te markeren dat de SGP aangeeft dat het alleen zou kunnen als het om overloop gaat. Ik ben blij dat de SGP dat aangeeft. Dat staat los van dat ze nooit heel happig waren op de opening van Lelystad, als dat het geval zou zijn. De minister lijkt wel die kant op te willen gaan. Betekent het ook dat de SGP het respecteert als blijkt dat het niet gaat, dat het niet de intentie is van de minister of dat het überhaupt niet kan? U weet misschien ook hoe er in Europa naar gekeken wordt. Zegt de SGP dan: er rest dan voor ons geen andere keuze dan dat Lelystad dicht blijft en we op zoek gaan naar een ander economisch aantrekkelijk alternatief?



De heer **Stoffer** (SGP):

Je moet nooit antwoorden op als-danvragen. Dat heb ik gister ergens bij een debat nog een keer gezegd. Ik denk dat ik genoeg heb gezegd. Ik doe natuurlijk niet voor niets voorstellen om ook te kijken naar alternatieve invullingen. Weggooien wat daar allemaal gebouwd is enzovoort, moet je niet doen. Voor mijn gevoel staat het nu al jaren een beetje te wachten. Ik zou dus zeggen: laat dat allemaal niet te lang wachten en bungelen en kies voor iets verstandigs. Voor ons is het inderdaad alleen bespreekbaar als het echt om overloop gaat, dus verplaatsing van vluchten van Schiphol naar Lelystad. Als ik heel eerlijk ben, denk ik dat het verstandiger is om te kijken naar een alternatieve invulling. Dat heeft wel onze voorkeur. Laat ik dat hier maar benoemen.

De heer **Ceder** (ChristenUnie):

Ik heb inmiddels een derde interruptie. Dat komt omdat ik de heer Stoffer zeer waardeer en de SGP ook een belangrijke partij is als het gaat om de vraag of Lelystad Airport opengaat of niet. Mijn collega Grinwis heeft een tijdje terug met een aantal collega's een motie ingediend die zei "maak nou het besluit". Op diezelfde manier zegt u "geef duidelijkheid; sluit Lelystad Airport." Toentertijd heeft de SGP volgens mij nog tegen gestemd. Misschien had u daar goede redenen voor. Dit is niet mijn hoofdportefeuille, maar als u zegt dat het belangrijk is om duidelijkheid te geven, wil ik u toch het volgende vragen. Het is geen als-danvraag. Mocht onze partij of een andere fractie opnieuw duidelijkheid vragen aan de minister over het sluiten van Lelystad Airport, kan de SGP nu dan wel voor zo'n motie stemmen? Als ik het zo hoor, neigen zij naar sluiten en herbestemmen.

De heer **Stoffer** (SGP):

Moties zijn natuurlijk makkelijk in te dienen en er zit een hele wereld aan belangen achter. Mijn oproep aan de minister is: geef eerst duidelijke antwoorden op mijn vragen. Als er een kort-door-de-bochtmotie komt, denk ik niet dat ik zeg dat het nooit open moet. Dat is me te snel. Ik zou de minister willen uitdagen om zo snel mogelijk met zaken rond Lelystad te komen. Als er dus een motie zou komen die de richting opgaat van "minister, kom zo snel mogelijk met zaken rondom Lelystad", dan zou ik die kunnen steunen. Ik heb te weinig informatie om nu de motie te maken van "en we doen helemaal niks". Ik zou het te gemakkelijk vinden van mezelf om dat te doen. Dat is eigenlijk ook een beetje populistisch en zo ben ik niet. Er moet wel inhoud onder liggen, dus wat dat betreft is het helder. De procedureafspraken is: kom zo snel mogelijk. Ik heb ook aangegeven hoe we tegenover Lelystad staan. Dat is volgens mij helder. Ik ga geen motie steunen door hier te zeggen: sluit

de boel maar direct. Ik denk dat dat geen recht doet aan de hele discussie die er de afgelopen jaren is geweest.

De **voorzitter**:

Allereerst geef ik het woord aan meneer De Groot en dan aan het lid Van Dijk.

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

Dank aan de heer Stoffer voor de vraag rondom de vracht. Hij heeft een vraag gesteld over de differentiatie van luchthavengelden. Die hoef ik dan niet meer te stellen. Ik heb daarover wel een andere vraag aan de heer Stoffer. Er worden namelijk behoorlijk wat maatregelen op Schiphol getroffen voor de nacht. Er is een flinke krimp van het aantal vluchten. Het gaat om 15%. Er zijn stillere vliegtuigen door de differentiatie. De meest lawaaiige Boeings moeten eruit. Dat is een behoorlijk pakket. Als jij een vrachtmaatschappij bent en je doet bijvoorbeeld vier of vijf vluchten in een avond of in een ochtend of misschien in delen van de nacht, dan kan het weleens zo zijn dat je er eentje moet inleveren. Dat heeft natuurlijk weer een hele grote impact op die vracht. Hoe kijkt de heer Stoffer van de SGP daartegen aan? Zouden we er niet aan moeten werken om dat juist te voorkomen? Die impact is namelijk enorm.

De **voorzitter**:

Dat was uw laatste interruptie. De heer Stoffer.

De heer **Stoffer** (SGP):

Ik hoop dat de heer De Groot in mijn bijdrage mijn worsteling, de worsteling van de SGP, meemaakt. Aan de ene kant zie je het economisch belang van Schiphol nadrukkelijk in. Schiphol en Rotterdam zijn nog altijd onze mainports. Daar ben ik mee opgevoed. Ik ben dit jaar 50 geworden, maar ik ben er van jongs af aan mee opgevoed dat dat heel belangrijk is. Op de lagere school werd dat al elke keer ... Ik zie dat nog zo voor me. Het economisch belang van Schiphol vind ik echt enorm. Dat moet je niet zomaar met een makkelijke streep in één keer weggooien. Dat is de ene kant. Aan de andere kant moet dit land natuurlijk leefbaar zijn, ook voor de mensen die onder Schiphol wonen. Er is dus telkens dat evenwicht. Ik vind ook echt dat we de minister uit mogen en moeten dagen om met maatregelen te komen waardoor de omwonenden dadelijk fatsoenlijk kunnen leven. De rechter heeft daar zelfs nog uitspraken over gedaan. Blijf echter ook heel strak kijken naar dat economisch belang.

Ik worstel met dat evenwicht. Gelukkig zit er een minister met veel meer mensen achter zich die veel meer verstand hebben van luchtvaart dan, ik denk, wij allemaal bij elkaar. Ik leg de verantwoordelijk dan ook echt daar neer. Kom met goede plannen. Als hij daar namelijk niet mee komt, moeten we, als je niet uitkijkt, op een gegeven moment invulling geven op een kort-door-de-bocht-manier die je als politiek niet zou moeten willen. Ik hoop dat ik echt mijn worsteling heb laten merken in mijn bijdrage. Ik leg die hier -- dank voor de vraag die u stelt -- nadrukkelijk nog een keer op tafel. Ik kijk dan goed naar de minister en naar de ambtenaar daarachter: neem dit serieus, want hier moeten we echt wat mee. Helemaal geen activiteiten in een land betekent zware armoede, maar je wilt ook niet in een land zijn waarin je wel kunt leven maar waarin zo veel activiteit is.

De **voorzitter**:

Meneer De Groot, u heeft geen interrupties meer. Als ik u die nu toeken, dan wil het lid Kostić dadelijk een vraag over de draken gaan stellen en weet ik het allemaal. Dat schiet allemaal niet op. U wilde een punt van orde maken?

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

Ik stelde eigenlijk een vraag over de vracht. Ik snap de worsteling, maar ik stelde een punt over de nachtvluchten in de vracht. Dat wilde ik graag nog even meegeven.

De heer **Stoffer** (SGP):

Of we eraan moeten werken om dat te voorkomen? Jazeker, dat is natuurlijk een hele belangrijke economische activiteit. Alleen houdt het een keer op als het uiteindelijk niet lukt om het leefbaar te maken voor de omwonenden als die vlucht er niet afgaat. Over de vracht is het dus helder. We moeten eraan werken om het te voorkomen, maar als dat echt niet gaat lukken, houdt het ook een keer op. Zo scherp wil ik het hier dan maar neerleggen.

De **voorzitter**:

Meneer De Groot knikt tevreden. Dank u wel. De heer Olger van Dijk.

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

Ik ben blij met het verhaal van de heer Stoffer. Ik voel ook wel mee met zijn worsteling en de balans die we moeten zoeken wat betreft het belang van de mainport Schiphol. Ik ben op dezelfde manier opgevoed en heb het op

dezelfde manier meegekregen, alsook de omwonenden. Het is natuurlijk wel bekend dat hoe meer we weten, hoe meer we een verantwoordelijkheid hebben om ook dat te wegen. De rechterlijke uitspraak vraagt ook om het zoeken van de fair balance. Ik ben blij dat de heer Stoffer zegt dat hij ook zelf nadrukkelijk blijft kijken naar de maatregelen voor de nacht, omdat daarbij inderdaad echt wel wat te doen is aan overlastreductie voor omwonenden. Hij maakte de belangrijke opmerking dat vertraging niet zomaar het geval kan zijn. Mag ik hem ook zo begrijpen dat hij, net als de vorige minister en NSC, zich blijft inzetten om uiterlijk in 2026 de maatregelen voor de nacht te willen nemen?

De heer **Stoffer** (SGP):

Ik neem de maatregelen natuurlijk niet zelf. Ik ben ten eerste maar een partijtje met drie zetels. U gaat op het luchtvaartdossier wat dat betreft best wel een stevige positie innemen. Wat de SGP betreft doet u dat liever nog eerder. Ik wil die uitdaging ook echt bij de minister leggen. Ik heb hem bij de begroting goed beluisterd. Ergens hoor ik in zijn woorden dat er enige intentie ligt dat die 17% in 2026 waarover wordt gesproken, maar zo veel meer kan zijn. Ik heb de afgelopen weken ook gesproken met een aantal mensen. Je hebt natuurlijk altijd mensen die in het ene of in het andere kamp zitten, maar het zou ook best kunnen zijn dat het op 22% uitkomt, vandaar nu de uitdaging in mijn vragen. Minister, ga er alsjeblieft op in en laat zien waar je naartoe werkt. Dat "we zien het wel aan en we schuiven het een paar jaar vooruit en misschien is het dan mis", is me veel te makkelijk. We moeten daar dus met elkaar aan werken. Ik zou vandaag vooral de minister aan het werk willen zetten. Ik wil vragen of hij wil laten zien waar hij uiteindelijk op uitkomt en of hij het niet maar een beetje laat voortduren. Dat is namelijk te makkelijk. Dat is veel te lang gebeurd.

De **voorzitter**:

Meneer Stoffer, die bescheidenheid sierde u, maar lid van de Tweede Kamer der Staten-Generaal is het hoogste ambt in Nederland. U mag daar dus niet te bescheiden over doen. Meneer Van Dijk.

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

Dank, voorzitter, ook voor de aansporing die ik zelf ook ter harte zal nemen. Ik ben erg blij met de voortvarendheid die de heer Stoffer hier namens de SGP laat zien. Volgens mij is de SGP ook een partij die net als NSC is van de zorgvuldige procedures en van de informatie op tafel. Die informatie hopen we natuurlijk met de impactanalyse over de nachtsluiting voor de kerst te krijgen. Mag ik de heer Stoffer dan ook begrijpen dat hij snel daarna, net als

NSC, met de Kamer en de minister wil kiezen voor een vorm van nachtsluiting?

De heer **Stoffer** (SGP):

Dit is het afgelopen jaar best een enorm vraagstuk geweest. We zien enorm uit naar die impactanalyse. Laat die eerst komen, zou ik zeggen. Met wat daar uitkomt, gaan we met elkaar verder kijken. Vandaag dagen we de minister uit om antwoorden te geven op de vragen die we als collega's allemaal stellen. Ik heb net van de voorzitter begrepen dat wij zo belangrijk zijn. Ik heb ook begrepen dat dit het belangrijkste is dat je kan doen in Nederland. Nee, voorzitter, ik vind het ambt van Kamerlid echt zeer essentieel, maar er zijn 150 leden. Daarmee moet je 3 niet belangrijker maken dan de andere 147, al zeg ik natuurlijk wel dat wij het beste programma hebben enzovoorts. Dat is wel waar, op allerlei gebieden.

Terugkomend op de vraag van de heer Olger van Dijk: eerst de impactanalyse en dan gaan we verder. Ik kan nu wel allerlei dingen gaan roepen terwijl ik die impactanalyse niet gezien heb, maar we moeten er echt serieus naar kijken. Als daaruit echt blijkt dat het nodig is, moet je op een gegeven moment met elkaar de stappen gaan durven nemen. Dat moet altijd overwogen en goed doordacht. We moeten ook de minister, de ambtenaren en het veld de kans geven om daarin naar alle redelijkheid te kunnen opereren. Ik zei daarstraks al: we moeten echt die goede balans zoeken tussen economie en omwonenden. Dat vind ik echt essentieel. Als er namelijk uiteindelijk geen luchtvaart ... Ik ben te veel in landen geweest waar heel weinig economische activiteit is. Dat maakt me nog meer doordrongen van het feit dat we echt heel erg zuinig moeten zijn op onze economie. Dat is echt essentieel.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Stoffer. Er zijn geen interrupties meer. Lid Pierik van de BoerBurgerBeweging, uw vijf minuten lopen.

De heer **Pierik** (BBB):

Dank, voorzitter. Een debat over luchtvaart zonder dat de Kamer beschikt over de impactanalyse over nachtsluiting van Schiphol is best ingewikkeld. Een goed beeld van de economische, sociale en ecologische effecten van nachtsluiting is echt cruciaal om de belangen goed te kunnen wegen. Het lijkt onze fractie verstandig om op basis van de conclusies uit de impactanalyse die eind dit jaar zal verschijnen, verder te werken aan hoe we omgaan met de activiteiten op Schiphol en de lokale vliegvelden zoals Eindhoven en Eelde-Groningen. Nu denken jullie misschien: je mist vliegveld Lelystad. Dat

is correct. Ik wil dit debat dan ook benutten om wederom, net zoals in het debat over de IenW-begroting van twee weken geleden, te herhalen dat de BBB tegen het openen van Lelystad Airport is voor commerciële luchtvaart. Volgens de laatste informatie zijn er geen harde garanties dat de laagvliegroutes niet over Gelderland en Overijssel gaan. Bovendien zijn de problemen rond de huidige stikstofwet en de gevolgen hiervan voor de boeren en de PAS-melders in de wijde omgeving nog lang niet opgelost. Daarom is het meer dan logisch om heel voorzichtig om te gaan met dergelijke belangrijke keuzes. Ik refereer dan ook weer even aan mijn eerste onderwerp, namelijk de impactanalyse van Schiphol over de mogelijk nachtsluiting. Ook dat is belangrijk om mee te nemen in het beleid rondom de lokale vliegvelden. Voor Lelystad Airport komt dit dus nog boven op het daadwerkelijk uit de knel helpen van de PAS-melders en het voorkomen dat laagvliegroutes in gebruik genomen worden boven Gelderland en Overijssel. De stille Veluwe willen we graag stil houden. Het is echt rampzalig als daar Boeings op maximaal 1.800 meter overheen vliegen. We zijn zeer huiverig voor het effect op de burgers en de bedrijven in de provincies Flevoland, Gelderland, Friesland en Overijssel.

Voorzitter. We willen onze waardering uitspreken voor het feit dat lange vluchten extra belast gaan worden. We vinden het logisch dat de wereldreizigers die verantwoordelijk zijn voor een forse uitstoot van stikstof en broeikasgassen, daar ook extra voor gaan betalen. Tegelijkertijd moeten we ervoor waken dat we het bedrijfsleven en de reizigers het niet te lastig maken om hier in Nederland te ondernemen en te reizen. Als de reizigers zich simpelweg verplaatsen naar een vliegveld net over de grens en dezelfde vlucht gaat wel over Nederland, dan schieten we er nog niet zo veel mee op, in ieder geval niet financieel, maar ook niet milieutechnisch. Vandaar mijn vraag aan de minister of hij kan aangeven in hoeverre deze tariefsverhoging past in de Europese context. In hoeverre heeft het als neveneffect dat Nederlandse reizigers of bedrijven voor luchthavens in het buitenland gaan kiezen?

Voorzitter. Uit het onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid blijkt waar de luchtvrachtsector allang voor had gewaarschuwd: de rol van Schiphol als luchtvrachthub staat onder druk staat en deze druk zal de komende tijd verder toenemen. De luchtvracht op Schiphol is van grote economische betekenis voor de bv Nederland, terwijl de vrachtvliegtuigen het afgelopen jaar maar 2,5% tot 3% van de slots hebben gebruikt op Schiphol. Voor vrachtvliegtuigen is het om uiteenlopende redenen moeilijk om te voldoen aan de strenge slotregulering. Hierdoor is het aantal vrachtvliegbewegingen de afgelopen jaren sterk gedaald. Dit is slecht voor het vestigingsklimaat en de werkgelegenheid rondom Schiphol. Daarom vraag ik de minister ten slotte: kan hij ervoor zorgen dat er meer regieruimte komt bij de slotcoördinator om de luchtvracht als aanvullend criterium in de secundaire allocatiecriteria op te nemen?

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Pierik namens de BBB. Meneer Ceder, uw laatste interruptie.

De heer **Ceder** (ChristenUnie):

Ten aanzien van Lelystad Airport heb ik de volgende vraag. BBB heeft volgens mij in de afgelopen jaren een aantal punten gemaakt. Ik zou tijdens dit debat willen horen hoe zij in haar nieuwe rol aankijkt tegen de opening van de airport, in reactie op de uitgesproken plannen van de minister. Ik zou ook graag willen horen of zij van mening is dat, mocht het om welke reden dan ook toch opengaan, overloop het doel is en er dus geen autonome groei kan plaatsvinden. Ik ben benieuwd of mijn collega op die twee punten zo concreet mogelijk kan aangeven wat BBB vindt.

De **voorzitter**:

Meneer Pierik, concreet, kort en puntig.

De heer **Pierik** (BBB):

Dank voor de vraag. Het is een hele logische vraag, maar het is natuurlijk ook weer een als-danvraag: wat gebeurt er als ...? We wachten nog even op de resultaten van die impactanalyse. We kunnen er niet op vooruitlopen. We hebben in ieder geval ons standpunt heel erg duidelijk gemaakt. Lelystad Airport blijft dicht voor commerciële vluchten, omdat de PAS-melders en de laagvliegroutes ... Die zijn allemaal genoemd, al drie keer. Dat is ons standpunt vandaag. Ik zie geen reden waarom we met de feiten die er nu liggen, morgen een ander standpunt zouden moeten innemen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Het lid Peter de Groot. Hij spreekt namens de Volkspartij voor Vrijheid en Democratie.

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

Dank u wel, voorzitter. Luchtvaart gaat over een bereikbare wereld. Het gaat over een welverdiende betaalbare vakantie. Het gaat over zakendoen in het buitenland. Het gaat ook over het aantrekkelijk zijn als land om hier grote bedrijven te vestigen. De luchtvaart zorgt voor veel banen in Nederland en

niet in de minste plaats in de luchtvaartsector zelf. Toeleveranciers werken volop aan innovaties die wij wereldwijd kunnen verkopen.

In deze inleiding wil ik het ook graag hebben over de rol van luchthavens en de ontwikkeling van het vliegen met drones of duurzame vliegtuigen. Het gebeurt allemaal, mensen, in Nederland. Ik wil dit debat graag gebruiken om drie onderwerpen aan te kaarten: het nieuwe luchthavenbesluit, de operationele kansen voor Schiphol en het belang van regionale luchthavens. Ik begin met het nieuwe luchthavenbesluit.

De VVD onderschrijft de doelen om de geluidsoverlast op Schiphol te verminderen en om omwonenden beter te beschermen. Er is een nieuw en geactualiseerd luchthavenbesluit op basis van stillere vloot en het actualisatiebeeld van de woningbouw. Dat is nodig. De VVD heeft hierover een vraag. Die gaat met name over de handhaving van het nieuwe luchthavenbesluit, omdat er veel wantrouwen bij omwonenden is. Dat vertrouwen moet echt worden hersteld. Is de minister het ermee eens dat we uiteindelijk uit de modellen moeten en naar de praktijk van geluid door te meten? Zou het voor de uitvoerbaarheid niet goed zijn dat de monitoring en handhaving van het nieuwe luchthavenbesluit bij een onafhankelijke partij komt te liggen? Ik noem zomaar even de slotcoördinator. Het gaat uiteindelijk om een partij die bij wet neutraal is, veel aanzien geniet en veel kennis heeft van de vlootinzet. Het kan ook een andere onafhankelijke partij zijn. Ik vraag dit omdat de ILT niet op convenanten kan toezien omdat het privaatrechtelijk is.

Voorzitter. Dan ga ik verder met mijn tweede punt, de operationele kansen op Schiphol, oftewel het bereiken van de geluidsreductie door zaken in de dagelijkse praktijk verder aan te pakken. De overlast in bijvoorbeeld de zuidoosthoek, met dichtbevolkte gebieden, is namelijk enorm toegenomen. Wat is eigenlijk de reden dat er zo veel gebruik kan worden gemaakt van de secundaire banen, zoals de Zwanenburgbaan? Waarom is de minister niet scherper op de inzet van primaire en secundaire banen? Waarom gaat de minister niet veel verder in zijn aanpak rondom isolatie?

De VVD maakt zich ook zorgen om in hoeverre de minister echt oog heeft voor de vrachtsector. Ik heb het net al genoemd. Die is enorm belangrijk voor onze economie. De VVD wil niet dat partijen in de problemen komen en uitwijken naar Luik, Brussel of Düsseldorf, met alle gevolgen van dien. Ik kan me scharen achter de vraag van BBB over meer regieruimte voor de slotcoördinator. De minister heeft ook aangegeven dat hij hoopt dat Lelystad Airport volgend jaar open kan. Dat hoopt de VVD ook, omdat zo de hinder evenrediger over Nederland kan worden verdeeld. Daarom wil ik graag van de minister weten hoe hij ertegen aankijkt om de vluchten in eerste instantie echt te verplaatsen. Hoe denkt hij dat te bewerkstelligen in de Balanced Approach-aanpak? Graag een reactie.

Voorzitter. Mijn derde en laatste punt gaat over het belang van regionale luchthavens. Tijdens de begrotingsbehandeling heb ik door middel van een



abonnement extra aandacht gevraagd voor de rol van deze regionale luchthavens in het ontplooiën van duurzaam vliegen. Er liggen enorme kansen voor de economie en de werkgelegenheid omdat grote bedrijven zoals Fokker Next Gen zich hier willen vestigen om vliegtuigen te ontwikkelen die vliegen op waterstof of elektriciteit. Elektrisch vliegen is hier een bijzondere tak van sport, omdat het kansen biedt op kortere afstanden in het binnenland en op wat langere afstanden naar het buitenland. Het is eigenlijk een hele nieuwe modaliteit van vervoer. Daarom vraag ik: is de minister bereid om elektrisch vliegen ook echt als nieuwe modaliteit te gaan toevoegen aan het luchtruim? Ik zou graag een plan van de minister willen over wat daar dan dus echt voor nodig is. Hoe kijkt de minister vanuit zijn rol binnen Infrastructuur en Waterstaat aan tegen het faciliteren van elektrisch vliegen? Het gaat dan bijvoorbeeld om infrastructuurbeslissingen, de benodigde certificering of het in Europa pleiten voor eenduidiger beleid om elektrisch vliegen een echte plaats te geven in dit luchtruim. De VVD ziet namelijk dat dit alles ook weer heel veel kansen met zich meebrengt voor de economie en voor partijen die bijvoorbeeld werken in de toeleverantie voor de luchtvaart, elektrisch vliegen en waterstofvliegen.

Voorzitter. Dit was het voor nu.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer De Groot. Er is een interruptie van meneer De Hoop voor u.

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

Ik heb goed geluisterd naar de bijdrage van de heer De Groot. Ik vond dat hij één merkwaardige suggestie deed, namelijk dat de ILT geen onafhankelijke slotcoördinator zou zijn en dat de slotcoördinator dan zelf die slots zou moeten verdelen. Volgens mij is die juist minder afhankelijk omdat die er voor en namens de sector zit, vanuit de vliegvelden. Ik snap de suggestie niet helemaal. De indruk die de heer De Groot daarmee wekt, vind ik ook wat vreemd, alsof de ILT daar niet onafhankelijk in is.

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

Het zal nog even een zoektocht zijn welke partij dat precies moet gaan doen. Het was een suggestie. Ik heb daarna gezegd dat het ook een andere onafhankelijke partij mag zijn uit het veld die dat meetwerk in de praktijk doet en bijvoorbeeld rapportages kan opleveren aan de ILT. Die zou dat dan kunnen beoordelen en acties nemen in de handhaving of signalering. Het is de VVD te doen om het volgende. Het zou GroenLinks-PvdA of de heer De Hoop eigenlijk heel erg moeten aanspreken dat er in de praktijk veel minder

gemeten wordt. We gaan uit de modellering en naar meting in de praktijk. Zo kunnen we er echt voor zorgen dat de geluidsreductie in de praktijk -- daar gaat de VVD van uit -- gehaald wordt. Dat moet dan ook aantoonbaar op papier gebeuren. Metingen die vastgelegd worden op papier worden dan ook aantoonbaar gehaald. Ik heb niet de indruk willen wekken dat de slotcoördinator een niet-onafhankelijke partij is. Dat heb ik niet willen doen.

De **voorzitter**:

Oké. Het lid Boutkan van de Partij voor de Vrijheid.

De heer **Boutkan** (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Over het gemeenschappelijk Europees luchtruim wordt al sinds 2013 gesproken. Er wordt dit jaar eindelijk een knoop doorgehakt. Het kabinet heeft na aanpassingen het voorstel ondersteund. Ik vraag de minister: klopt het dat de Europese Commissie via deze wetgeving de Europese klimaatpolitiek, zoals CO<sub>2</sub>-doelstellingen, alsnog via de achterdeur kan uitvoeren?

Voorzitter. Dan ga ik verder met de overstap van Brussel naar Den Haag. De minister werkt aan een verbeterde indeling van het luchtruim, om hiermee meer ruimte te creëren voor Defensie en de civiele luchtvaart. In de nieuwe indeling moet sprake zijn van zo kort mogelijke routes en minder omvliegen, waardoor er ook minder brandstof wordt verbruikt. Hierover wordt ook al sinds 2009 gesproken. De vraag aan de minister is: waar haalt de minister het optimisme vandaan dat het nu wel gaat lukken?

Het huidige systeem van het aanvliegen van de luchthaven Schiphol gebeurt middels een getrapt systeem. De PVV-fractie wil graag het volgende aan de minister meegeven. In diverse landen gebeurt het naderen van luchthavens op grote hoogte en zet men de daling pas op het laatste moment in. Kan de minister toezeggen dat deze methode wordt onderzocht, om daarmee geluidshinder en het aantal gehinderden aanzienlijk te verminderen?

Voorzitter. Ik heb nog een punt van aandacht over de huidige aanvliegeroutes van Schiphol. Sinds 2015 is de nachtelijke naderingsroute op de Polderbaan buiten gebruik gesteld in verband met veiligheidsproblemen. Sinds die tijd vliegt al het verkeer uit het oosten een langere route en vliegt Schiphol voorbij richting Noordzee, maakt daar een bocht en vliegt dan weer via het westen terug naar Schiphol. Dit betekent een hoger brandstofverbruik, hogere emissies en een langere vliegduur en -afstand. In 2021 werd erover gesproken dat er een oplossing mogelijk was na ingebruikname van het nieuwe verkeersleidingsysteem van LVNL.

De PVV vraagt ook aandacht voor de inzet van de banen die in de volksmond de "barbecue-indicator" worden genoemd. Hiermee wordt bedoeld dat het

baangebruik een dag van tevoren wordt vastgesteld en daardoor flexibiliteit niet aan de orde is bij veranderende weersomstandigheden of andere omstandigheden.

Voorzitter. Het gebruik van de secundaire banen -- mijn buurman zei het net ook al -- nadert bijna het gebruik op de primaire banen. Hiervoor zullen ongetwijfeld allerlei plausibele verklaringen zijn, zoals de veiligheid. Maar de PVV vraagt aandacht voor het inzetten van de secundaire banen. Hierdoor is het aantal klachten gestegen, ook vanuit nieuw aangelegde woonwijken. De PVV maakt zich met de komende wijziging van het hoogbouwbeleid rondom luchthavens zorgen dat wij ons hiermee in de vingers snijden. De vraag aan de minister is welk zicht en welke tijdsindicatie hij heeft om tot een oplossing te komen van de zojuist genoemde voorbeelden.

Voorzitter. De PVV is verheugd dat de minister zich inzet voor het op orde brengen van de rechtsbescherming van omwonenden en de regelgeving met behoud van de netwerkkwaliteit van Schiphol. De herziening van het Luchthavenverkeersbesluit speelt hierin een belangrijke rol en daarin worden allerlei toetsbare zaken opgenomen. Gelijktijdig worden een aantal zaken niet in het Luchthavenverkeersbesluit vastgelegd, maar in ministeriële regelingen en in een bindend convenant met de sector. Mijn vraag aan de minister is welke looptijd deze regelingen en het convenant hebben. Zijn deze afspraken handhaafbaar?

Voorzitter. Volgens mij tipte mijn collega Ceder ook al aan dat er momenteel een aanbesteding loopt bij de afhandelaars. Wij willen graag aan de minister meegeven dat dit uiteindelijk niet moet leiden tot een verslechtering van de arbeidsomstandigheden. In het busvervoer liggen daar helaas voorbeelden genoeg van.

Voorzitter. Er zijn plannen om te onderzoeken of er gevlogen kan worden met één piloot in de cockpit. De PVV vindt dit een slecht plan en twee piloten moet het uitgangspunt zijn.

De Kamer is recentelijk geïnformeerd over het Stappenplan ordeverstoringe passagiers. De PVV vraagt aan de minister om op korte termijn met concrete maatregelen te komen. Volgens de signalen die wij ontvangen, loopt het namelijk de spuigaten uit.

Voorzitter. Vooruitkijkend vindt in 2025 in het hoogseizoen baanonderhoud aan de Buitenveldertbaan plaats, gelijktijdig met de NAVO-top eind juni. Door deze samenloop van omstandigheden zullen er op diverse tijdstippen minder banen in gebruik kunnen worden genomen. Mijn vraag is of er al meer bekend is over het tot een minimum beperken van de overlast die reizigers en omwonenden op de luchthaven Schiphol hiervan kunnen ervaren.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Uw tijd is om.

De heer **Boutkan** (PVV):

Oké, dan doe ik het zo in tweede termijn.

De **voorzitter**:

Prima. Dat is goed. Dank je wel.

De heer **Baudet** (FVD):

Voorzitter, ik heb een vraag aan de vorige spreker.

De **voorzitter**:

Meneer Baudet, meneer De Hoop is eerst en dan bent u aan de beurt. Het lid Van Dijk komt na meneer Baudet.

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

De heer Boutkan is in een vorig leven handhaver geweest van de milieuregels. Ik kan mij voorstellen dat de heer Boutkan, toen nog niet namens de PVV maar vanuit zijn vorige functie, dacht: we gaan handhaven op het moment dat iemand de regels overtreedt. Je moet je namelijk gewoon aan de regels houden. Nu is het zo dat Schiphol zich eigenlijk al sinds 2008 niet meer aan de regels houdt, doordat er geen geldig LVB meer is. Ondertussen heeft de rechter de uitspraak gedaan dat de rechten van omwonenden zwaarder moeten wegen. Dan zou je zeggen: dan wil je toch dat men zich aan de wet houdt. Maar de eigen minister van de PVV zegt nu: we geven ze toch nog meer ruimte. Ik ben dus benieuwd hoe de heer Boutkan als oud-handhaver daarnaar kijkt en wat hij doet op het moment dat Schiphol en de luchtvaartmaatschappij zich wederom niet aan afspraken houden.

De heer **Boutkan** (PVV):

Ik dank de heer De Hoop voor deze vraag. Na mijn aantreden als Kamerlid en het verkrijgen van dit dossier heb ik mij erin verdiept. Ik heb me er eerder openlijk over uitgesproken, ook in de Kamer zelf. Het heeft mij namelijk verbaasd dat in 2008 met het Luchthavenverkeersbesluit alle plannen klaarlag om aangenomen te worden in de Kamers, waarin dus afrekenbare

doelen stonden vermeld. Nogmaals, het heeft mij verbaasd. Eigenlijk kun je dus ook niet verrast zijn dat de rechter vervolgens in een gerechtelijke procedure zegt: "Ja, minister, ik heb hier gewoon rekening te houden met de wet. Ik zie hier alleen maar een gedoogconstructie en daarom wijs ik u terug naar enzovoort." Ja, ik ben dus van de handhaafbaarheid. Daarom zou het ook ons een groot goed zijn als dadelijk wederom die emmertjes in het nieuwe Luchthavenverkeersbesluit worden opgenomen; het liefst meer emmertjes dan voorheen. Je kunt dan zeggen: dit zijn de emmertjes. Je kunt er dan middels een meetsysteem controles op zetten. Als het emmertje vol is, meneer De Hoop, is het wat ons betreft ook vol, en dan gaat er een deksel op.

De **voorzitter**:

We spreken via de voorzitter.

De heer **Boutkan** (PVV):

Sorry, het gaat uiteraard via de voorzitter. In antwoord op de vraag van meneer De Hoop: dan zal er dus ook een instantie moeten zijn die dat controleert en kan handhaven. Vandaar dat ik net de vraag stelde hoe het met de ministeriële regelingen en convenanten zit. Want inderdaad, de Partij voor de Vrijheid -- het werd eerder al genoemd -- heeft het naleven van de rechtsbescherming hoog in het vaandel staan, ook van die omwonenden. Ik hoop dat dat voldoende voor u is, zeg ik via de voorzitter richting meneer De Hoop.

De **voorzitter**:

Meneer De Hoop heeft geen interrupties meer, dus die kan niks meer zeggen in deze ronde. De heer Baudet.

De heer **Baudet** (FVD):

De heer Boutkan wilde nog een punt maken waar geen tijd meer voor was. Ik wil hem vragen wat dat punt was. Ik zou dat graag willen weten.

De heer **Boutkan** (PVV):

Ik dank de heer Baudet natuurlijk hiervoor. Ik kan het niet laten, maar het gaat over vliegveld Lelystad.

De **voorzitter**:

Houd u het dan wel kort en puntig.

De heer **Boutkan** (PVV):

Ik heb aan de voorganger van de huidige minister gevraagd wat er nodig is om vliegveld Lelystad te openen. Het antwoord was: een natuurvergunning en goedkeuring van de ...

De **voorzitter**:

Nu gaat u de spreekteksten oplezen. Het gaat erom dat u even kort een antwoord geeft aan meneer Baudet.

De heer **Boutkan** (PVV):

Meneer Baudet, het antwoord was ...

De **voorzitter**:

Baudet spreek je uit zonder t.

De heer **Boutkan** (PVV):

Ja. Het antwoord is: een natuurvergunning en goedkeuring van de vliegroutes. Daar is het wachten nu op. Ik verwacht dat die allebei verlengd gaan worden.

De **voorzitter**:

Dank u wel voor uw medewerking, meneer Boutkan.

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

Over het einde denken wij als NSC wezenlijk anders dan de PVV. Dat is bekend. Maar ik zag wel aansluiting bij het eerste deel van de bijdrage van de heer Boutkan. Daar ben ik blij mee. Hij geeft daarin aan hoe we de reductie kunnen beperken door een andere manier van aanvliegen. Ook noemt hij het baangebruik. Ik versta dat als: laten we de groep gehinderden vooral zo klein mogelijk houden.

Dan ga ik toch even naar de vierde aanvliegeroute. Hoe je het ook wendt of keert, daar zijn grote, nieuwe groepen mensen die ineens met overlast worden geconfronteerd. Mijn vraag is: vind ik de heer Boutkan aan de zijde van NSC om de overlast te beperken, in ieder geval goed te kijken naar hoe noodzakelijk de route is en om deze niet door te laten gaan als het niet noodzakelijk blijkt?

De heer **Boutkan** (PVV):

Over de vierde aanvliegeroute wordt heel veel gezegd en geschreven. Er zijn allerlei plaatjes en dergelijke, maar er ligt ook een verzoek vanuit Defensie. Defensie vraagt om meer mogelijkheden in het Nederlandse luchtruim om te kunnen oefenen. Heel veel partijen in deze Kamer zijn er een groot voorstander van om die ruimte te creëren, maar helaas zullen we daarvoor toch moeten nadenken over de herziening en hoe we het gaan doen. Ik ben heel blij dat de minister daar een commissie voor aan het werk zet. Vanmiddag tijdens het verkrijgen van het manifest is ook gesproken over hoe omwonenden daarin een plek kunnen krijgen. Ik verwacht daar dus een antwoord op van de minister, zeg ik via u, voorzitter. Er is op dit moment dus nog niets bekend over hoe de route gaat lopen, waar die gaat lopen en hoe hoog ze gaan vliegen en dergelijke. Daar moeten we dus allemaal rekening mee houden. Maar als u echt vraagt wat de PVV nu zegt over de aanvliegeroute, dan kan ik gerust zeggen: ja, het moet onderzocht worden.

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

Ik begrijp dat ook de PVV als uitgangspunt heeft om het aantal nieuwe gehinderden zo klein mogelijk te houden. Er zijn natuurlijk veel belangen in dit land. Als die commissie kan laten zien -- u noemt zelf Defensie -- dat dat op een andere manier kan worden ingevuld, dan gaat de PVV ook mee in het kiezen van een alternatief in plaats van via de aanvliegeroute.

De heer **Boutkan** (PVV):

Volgens mij gaat het in een van de uitgangspunten die is genoemd over de vierde aanvliegeroute over minder hinder. Door een betere hoogte aan te houden heb je minder uitstoot et cetera. Als men op 1.800 meter zit in plaats van op 500 voet -- ik zeg meter, maar het zijn voeten -- dan zal dat inderdaad een behoorlijk effect hebben.

De **voorzitter**:

Meneer Boutkan, dank u wel voor de beantwoording en ook voor uw inbreng namens de PVV. Tot slot geef ik in deze eerste ronde van de Tweede Kamer

het woord aan het lid Baudet, zonder t. Je schrijft het met een t, maar je spreekt die niet uit.

De heer **Baudet** (FVD):

Als ik nu iets zeg, gaat mijn spreektijd in, dus ik hou wijselijk mijn mond.

De **voorzitter**:

U mag beginnen, namens Forum voor Democratie.

De heer **Baudet** (FVD):

Voorzitter. Leve de homo volans, de vliegende mens, het ultieme symbool van het vernuft en vermogen om onze dromen te vertalen in daden. Al sinds Leonardo da Vinci, en eigenlijk al ver daarvoor, al sinds het schitterende verhaal van Icarus, zoon van Daedalus, die met kaarsvet vleugels maakte en naar de zon oprees, is vliegen, zweven en naar de sterren reiken de diepste wens van de Europese mens.

Het is ons gelukt. We hebben de vaste grond achter ons gelaten en zijn werkelijk vrij geworden, als vogels, als sterrenkinderen. Nooit eerder in de menselijke geschiedenis bestond er een generatie die de wonderen van onze planeet met eigen ogen kon aanschouwen, die de woeste gebergtes van Nepal, de diepe junglegeuren van Afrika, de reuzesteden van Latijns-Amerika en de zwarte wonderparels uit Tahiti allemaal met eigen zintuigen kon ervaren.

Voorzitter. Hulde aan de Europese mens. Hulde aan de technologische vooruitgang. Hulde aan onze voorouders die ons in staat hebben gesteld deze verrukkelijk genoegens te smaken. Ja, Forum voor Democratie denkt dus fundamenteel anders over luchtvaart en überhaupt over technologie dan verreweg de meesten hier in de Kamer. Wij geloven niet in de zogeheten schaarste van zogeheten fossiele brandstoffen. Wij geloven niet dat CO<sub>2</sub> slecht zou zijn voor de natuur. We zijn geen neomalthusianen die grenzen aan de groei zien. Wij vinden de hele milieubeweging en de Club van Rome allemaal charlatans en we geloven niet in minder vliegen, maar juist in veel meer vliegen. Wij willen daarom een grootse luchthaven in de Noordzee met minstens 1 miljoen vluchtbewegingen per jaar. We willen de Concorde terug en trouwens ook de zeppelin. Wij willen een netwerk van ondergrondse hyperloops door heel Nederland en ook dwars door de Noordzee, die naar die hypermoderne luchthaven leiden waarvan de investering overigens zonder enig probleem alweer zou kunnen worden terugverdiend in een paar jaar tijd.

We dachten dat de PVV het op veel punten met ons eens was op dit onderwerp. Maar de maatregelen die door eerdere kabinetten zijn getroffen



om vliegen duurder te maken en de luchtvaart te doen krimpen, worden door dit kabinet niet of nauwelijks teruggedraaid. Nu al betalen Nederlanders meer voor een vliegticket dan Duitsers, Belgen en Fransen. Het kabinet heeft dit jaar de vliegbelasting verhoogd naar ruim €29 per ticket. Dat is bijna twee keer zo veel als Duitsland, terwijl Belgen €10 per ticket belasting betalen en Fransen maar €5. De vliegbelasting op langeafstandsvluchten wordt ondertussen ook nog eens een keer hoger dan aangekondigd, wat ook weer prijsverhogingen en dus krimp tot gevolg zal hebben. Volgens onderzoeksbureau SEO stonden er met de plannen van het vorige kabinet al zo'n 13.000 banen in het Schipholcluster op de tocht. Wat verwacht de minister dat de economische impact zal zijn van zijn nieuwe plannen?

Ik kan het gezeur en gemakker over geluidsoverlast letterlijk niet meer horen. Allereerst wordt hiervan gesproken vanwege rekenmodellen -- het is heel belangrijk om dat te blijven benadrukken -- en niet vanwege metingen. Zoals we bijvoorbeeld hebben gezien bij stikstof, komt de politiek nogal eens in een modellenwerkelijkheid terecht die volstrekt niet strookt met de waarheid. Er is inmiddels ook helemaal niemand meer in Nederland, behalve in politiek Den Haag, die nog gelooft dat er überhaupt een stikstofprobleem in de natuur in Nederland zou zijn. Dat is louter en alleen een boekhoudkundig probleem, veroorzaakt door malafide rekenmodellen. Is de minister dus bereid om systematisch, empirisch onderzoek te laten doen naar de feitelijke geluidsoverlast en al die door linkse activisten opgestelde modellen lekker te laten voor wat ze zijn? Mocht er dan hier en daar inderdaad een probleem zijn en mochten er mensen zijn die daadwerkelijk zo ongelooflijk veel geluid horen en overlast hebben, dan moeten we de omvang van dat probleem niet overdrijven. Het gaat om maximaal enkele tienduizenden huishoudens, terwijl we de hele Nederlandse economie hiervoor op het spel zetten. Is de minister bereid om te onderzoeken of het mogelijk is om die specifieke groepen en die specifieke huizen te isoleren, of om die mensen aan te bieden om ze uit te kopen? Dan kun je daar weer boerenland van maken of je kunt er een nieuwe landingsbaan neerleggen. Dan is iedereen blij, toch? Dat zouden wij ook willen doen bij de mensen die overlast ervaren van de gasboringen in Groningen.

Stop in dit land toch eens met het rantsoeneringsdenken. Hou eens op met al dat gezeur en dat afstemmen van de hele samenleving op een kleine groep slachtoffers. Dat is een kleine groep mensen die dan misschien een keertje pech heeft, een kleine groep mensen die zielig is en waar heel Nederland dan voor zou moeten boeten. Wie Schiphol vergelijkt met zijn internationale gelijken, ziet dat het niet alleen een extreem efficiënte, slimme en prachtige luchthaven is, maar ook dat het aantal vliegbewegingen per 1.000 inwoners eerder aan de lage dan aan de hoge kant ligt. Schiphol doet jaarlijks zo'n 25 vluchten per 1.000 Nederlanders. New York doet er 35 per 1.000 inwoners. Singapore doet er 42 per 1.000 inwoners en Dubai en Los Angeles doen respectievelijk 126 en 151 vliegbewegingen per 1.000 inwoners. Dat zijn plekken waarmee ik ons zou willen vergelijken. Dat zijn plekken die

inspirational zijn. Dat zijn plekken waar Nederland wat van kan leren. Geef Schiphol dus de ruimte. Laat de luchtvaart lekker verder groeien en bloeien en laat al die linkse mensen zoals Paul Rosenmöller, die zogenaamd heel Nederland willen opleggen dat vliegen zo gevaarlijk is, lekker zelf het goede voorbeeld geven in plaats van stiekem Platinum for Life te zijn, zoals hij.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Meneer Baudet, het is in de Tweede Kamer gebruikelijk geen namen te noemen van mensen die zich niet kunnen verweren. Ze mogen weleens naar functies en zo verwijzen, maar ...

De heer **Baudet** (FVD):

Dat heb ik nou nog nooit gehoord als het over Poetin of Zelensky ging.

De **voorzitter**:

Als ik voorzitter ben, waak ik daarvoor. Het is aan iedere voorzitter wat hij daarmee wil doen. Ik zeg alleen: als mensen zich hier niet kunnen verdedigen, is het ook niet goed om over diegene te spreken. Dat zou u zelf ook niet prettig vinden. Dank dat u dat respecteert. Was u klaar?

De heer **Baudet** (FVD):

Ik ben uitgesproken.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dank u wel. Even kijken. We gaan schorsen tot 18.15 uur. Dat is dan meteen de schorsing voor de dinerpauze. Redt u dat allemaal? Want ik zie u benauwd kijken, meneer Ceder.

De heer **Ceder** (ChristenUnie):

Dan geen dessert, voorzitter.

De **voorzitter**:

Geen dessert! De minister vraagt om een uur. De minister wil het toetje niet overslaan. We zijn weer terug om 18.30 uur.

De vergadering wordt van 17.32 uur tot 18.33 uur geschorst.

De **voorzitter**:

Welkom terug allemaal. We beginnen aan de termijn van de minister van dit commissiedebat Luchtvaart. Minister, u ook welkom terug. U hebt waarschijnlijk nog wel een toetje kunnen pakken. Wij waren op tijd terug, dus wij hebben geen toetje gehad. Toch hoop ik dat het u heeft gesmaakt. Ik wil de minister vragen of hij, mocht hij in blokjes werken, even de blokjes noemt. Dan sta ik altijd interrupties toe. Aan het eind van ieder blokje orden ik het allemaal. Ik stel vier interrupties voor per fractie. Meneer de minister, aan u het woord.

Minister **Madlener**:

Voorzitter. Het eerste blokje zal zijn Schiphol. Het tweede blokje Lelystad. Het derde blokje luchtruimherziening. Het vierde blokje milieu, klimaat en vliegbelasting. Het laatste blokje is overig.

Ik zou graag eerst willen zeggen wat een mooi debat dit is. Het debat ging van de gezondheid van mensen -- dan kijk ik vooral naar de linkerkant van de tafel -- tot aan Icarus en de geneugten die we allemaal beleven aan de luchtvaart. Het is natuurlijk allemaal waar. Luchtvaart is prachtig. Het brengt ons allemaal bij elkaar. We zijn er allemaal blij mee en we vliegen ook bijna allemaal weleens, of het nu op vakantie is of naar familie of vrienden.

Luchtvaart is ook zeer belangrijk voor de economie van ons land. Gezondheid en overlast vormen natuurlijk een belangrijk onderwerp, want daarbij gaat het om het welzijn van mensen. Dit hele debat draait natuurlijk om de balans tussen economie en welvaart enerzijds en gezondheid en hinder anderzijds. Alle leden vragen aandacht voor die balans. De belangrijkste vraag is natuurlijk waar die balans ligt. Daar gaat het om in dit debat. Waar leggen we de nadruk op? Ik vind de balans tussen economie en welvaart aan de ene kant en gezondheid en hinder aan de andere kant heel belangrijk. Ook ik heb een warm hart voor de luchtvaart en voor de voordelen die ze biedt, net als voor het belang voor de Nederlandse economie.

Ook de omwonenden hebben alle aandacht. De hinder die zij ervaren is mij goed bekend. Ik heb deels in Brussel verbleven, eigenlijk onder de startbaan van Zaventem. Ik heb de overlast van de luchtvaart dus zelf ervaren. Ik kan u vertellen: het is daar niet beter dan rond Schiphol. Dit hele debat draait dus om de vraag waar de balans ligt. Met het geluidsdoel dat het kabinet voor

Schiphol heeft vastgesteld, 20% minder ernstig gehinderden, heeft het voor ons besloten waar de komende tijd die balans ligt. Dat gaan we vastleggen via de Balanced Approachprocedure. Daar zit het woord "balanced" in, balans. Dat gaan we vastleggen in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol. Daarmee herstellen we de rechtspositie van omwonenden, precies zoals deze regering dat samen heeft afgesproken. Ook bij het programma Luchtruimherziening zoekt het kabinet naar die balans, zowel middels kortere routes, minder uitstoot als het zo veel mogelijk verminderen van hinder. Twee vliegen in één klap. Balans is waar dit debat om draait.

Dat was mijn inleiding, voorzitter.

#### De **voorzitter**:

Dat was uw inleiding en daar heeft meneer Baudet vast een opmerking over. Die noemde ook dat mooie van Icarus, maar u weet dat de beste man de zee instortte en verdronk. Zo mooi is het allemaal niet volgens de mythe.

#### De heer **Baudet** (FVD):

De minister zegt: 20% minder hinder. Ik vroeg mij af in aanvulling op mijn bijdrage hoe de minister dat wil gaan vaststellen. Het is natuurlijk heel belangrijk om niet alleen naar de modellen te kijken en niet te vertrouwen op actiegroepen die met metingen komen. Daar werd door de heer Stoffer eerder in het debat naar verwezen. Het is belangrijk om dat juist zelf te doen. Ik denk namelijk dat je op heel andere data uitkomt.

#### Minister **Madlener**:

Dat is natuurlijk een terechte vraag. Het is ook een vraag van de bewoners. Hoe doe je dat nu? Het is niet zo'n eenvoudige vraag. Op dit moment doen we dat met berekeningen en met modellen. Ik kom er later in mijn beantwoording uitgebreider op terug als u dat goedvindt.

Ik begin met het blokje Schiphol waar dit ook over zal gaan. Eerst de vraag van de leden Kostić en Ceder of er aandacht is voor alle belanghebbenden. Ja, het kabinet heeft oog voor alle belangen rond Schiphol en daarom hebben we gekozen om vast te houden aan 20% reductie van ernstig gehinderden. Dat is een forse stap; dat is niet niks. 20% minder ernstig gehinderden in de komende jaren. Ik ben er trots op dat we dat kunnen bereiken. Dat gaat niet makkelijk, want het doet wel pijn bij de luchtvaartsector. We moeten niet doen alsof ik een soort spokesman van de luchtvaartsector ben. Dat ik een blauwe das heb gekozen, heeft in dit geval niets te maken met de KLM. We moeten wel de balans vinden, want de belangen van de luchtvaartsector zijn ook heel groot, niet alleen voor de omwonenden maar ook voor de rest van

Nederland en voor alle bedrijvigheid. Ik weet dat het voor veel omwonenden niet genoeg zal zijn, maar 20% minder ernstig geluidgehinderden is toch een hele forse stap die forse maatregelen tot gevolg heeft. Ik bespreek dit met alle belanghebbenden. Ik was gisteren nog op bezoek bij de BRS en de MRS, met de besturen en de omwonenden rond Schiphol. Het heeft dus alle aandacht van dit kabinet.

Het lid Bamenga vroeg hoe we het vertrouwen gaan terugwinnen. Dat is een hele goede vraag, want het vertrouwen is ernstig geschaad. Ik heb bij mijn aantreden al gemerkt dat heel veel bewoners geen vertrouwen meer in de overheid hebben. De rechter heeft de overheid terechtgewezen en gezegd: "U moet het anders gaan doen. Het gedogen van al die jaren kan niet doorgaan. U moet de rechtszekerheid herstellen." Dat heeft deze regering ook gedaan. Dat heb ik opgeschreven in het gedoogakkoord en dat ga ik dus uitvoeren. Dat doen we door de belangenafweging goed gemotiveerd en navolgbaar te vertellen en op te schrijven. Ik kan natuurlijk niet zeggen dat iedereen daarmee tevreden zal zijn. Dat is niet mogelijk. We moeten vaststellen dat ik niet iedereen kan blij maken. Het gaat om de balans. Het is wel belangrijk dat we onze beloftes waarmaken, namelijk het herstellen van de rechtszekerheid. Dat is precies wat we gaan doen.

We laten dus het eerder gestelde geluidsdoel van de vorige regering, 20% minder geluidgehinderden, in stand. We hebben dat niet verminderd of veranderd. In dat opzicht ben ik dus consequent met dit besluit. Het besluit dat we nemen, zal de rust moeten herstellen rond Schiphol. Dit is echt een dossier waarbij onderling tussen de luchtvaartsector en omwonenden heel veel wantrouwen zit. Niemand vertrouwt elkaar meer. Er was echt een heel giftige atmosfeer ontstaan, kan ik zeggen. Ik hoop dat we dat kunnen herstellen. Dat moet wel van twee kanten komen, dus ook van de kant van de luchtvaartmaatschappijen. Ik heb gemerkt dat alle partijen ontzettend veel behoefte hebben aan opnieuw rust in dit dossier. Niemand wordt er, denk ik, blij van als je zoveel wantrouwen hebt naar de toekomst en constant bezig bent elkaar te bevechten tot in de rechtszaal toe. Ik ben blij dat ik namens deze regering de rust kan herstellen en dat ik kan zorgen voor een stuk zekerheid, ook rechtszekerheid, in de komende jaren.

Ik kom bij de vraag van het lid De Hoop wat het beleidsdoel is. Minimaliseren van de hinderbeleving of minimaliseren van de afname van het aantal vliegbewegingen? Ja, de heer De Hoop suggereert hiermee weer dat de balans niet goed zou zijn. Ik heb al gezegd dat deze regering de reductie van 20% van het aantal ernstig gehinderden overneemt. Dat is precies waarom het gaat. Het gaat niet om krimp van de luchthaven. Dat is niet ons doel. Ons doel is 20% minder geluidgehinderden. 17% daarvan wordt nu ingevuld met de voorgestelde geluidreducerende maatregelen. 3% blijft nog over. In het jaar 2026 gaan we evalueren en kijken waar we staan.

Het is niet zo gek dat we dat in twee fasen doen. De Europese Commissie heeft namelijk gevraagd niet alles in een keer te doen, maar te kijken naar

een weg daar naartoe. Dat mag je wel vragen van een sector, want het zijn niet de minste maatregelen. Het raakt direct aan de economische belangen van alle bedrijven die ervan afhankelijk zijn. Ik realiseer me dat dat niet betekent dat alle hinder weg zal zijn. Dat is niet zo. Maar 20% minder ernstig gehinderden is een enorme opgave. In die opgave zit bijvoorbeeld het weren van de meest lawaaiige toestellen in de nacht en het stimuleren van stillere toestellen. Ik vind het echter wel belangrijk dat de hubfunctie blijft bestaan, want dankzij die hubfunctie -- er is al veel over gesproken -- is Schiphol de luchthaven die ze is. Nederland heeft de unieke positie om zoveel verbindingen met de rest van de wereld te hebben. Het is economisch erg belangrijk dat we die directe verbindingen op Schiphol hebben. Ik wil daar zuinig mee omgaan, want het is precies zoals de heer Stoffer zei. We hebben de wederopbouw na de oorlog gehad. Ik kom ook van ouders die dat hebben meegemaakt en ik ben ook opgegroeid met die trots voor de welvaart die we hebben bereikt. Dat moeten we niet zomaar in de waagschaal stellen. De hubfunctie heeft daar echt alles mee te maken.

Het lid Kostić vraagt of de minister bereid is het voorstel van 475.000 vliegbewegingen te schrappen. Dat is eigenlijk stoppen met wat we aan het doen zijn. Ik wil allereerst zeggen dat er geen sprake is van groei. We gaan krimpen, wel minder dan het vorige kabinet van plan was, maar er is nog steeds een krimp voorzien. Van de 500.000 vluchten nu gaan we naar 475.000 tot 485.000 vliegbewegingen straks. We gaan dus niet groeien maar we gaan krimpen.

Daarnaast is er een pakket met verschillende geluidbeperkende maatregelen. Dat leidt tot die 17% geluidsreductie. Een belangrijk onderdeel daarvan is een enorme beperking van nachtvluchten met maar liefst 15%. Dat gaat dus van 32.000 naar 27.000 nachtvluchten. Dat is een forse reductie en dat heeft een enorme impact op de luchthaven en al die bedrijven. We gaan bovendien de lawaaiige toestellen uit de nacht weren. Die lawaaiige toestellen zorgen voor de meeste klachten. Dat kunt u zich voorstellen. Als je wakker wordt door een herrietoestel, word je niet blij. Het is goed daarmee te beginnen. Dat vormt dus nadrukkelijk onderdeel van dit pakket.

We gaan ook door middel van tarieven sturen op het inzetten van stillere toestellen. Dat gaat om een andere tarievenstructuur waardoor de herrietoestellen duurdere landingsrechten krijgen en de betere, de stillere toestellen bevoordeeld worden. We hopen natuurlijk dat maatschappijen die op Schiphol vliegen, hun stillere toestellen naar Nederland zullen sturen. Dat effect verwachten we hiervan.

**De voorzitter:**

Meneer de minister, ik ga toch even een knip maken. U heeft namelijk nog een vrij dikke stapel papier voor u liggen. Ik ga wat interrupties toestaan.

Anders gaan de vragen te ver weg staan van de antwoorden. Allereerst het lid Olger van Dijk, dan meneer Baudet en vervolgens de rest.

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

Op het gevaar af dat we het debatje tijdens de begroting over gaan doen, vind ik het wel belangrijk om helder te krijgen wat deze minister nu wil met die doelstelling van 20%. Ik hoor de minister zeggen dat hij het in tweeën gaat doen. Zo heeft hij het over 3% en in 2026 gaat hij het evalueren. De doelstelling van het hoofdlijnenakkoord is heel helder: 20% in deze kabinetsperiode. Op het moment dat we in 2026 gaan evalueren, gaan we in 2027 eens een keer een keuze maken en dan gaan we een keer notificeren bij de Europese Commissie. Dat moet namelijk ook allemaal. Dus als we daar al voor kiezen, zit je niet meer in deze kabinetsperiode. De minister schetst het als iets serieels maar volgens mij moet je het parallel doen. Je moet nu al gaan nadenken over die laatste 3%. Mijn vraag aan de minister blijft dus: hoe denkt hij deze kabinetsperiode die 20% ingevuld te krijgen? Ik heb het nog even nagezocht. De nieuwe Kamerverkiezingen zijn in maart 2028. Hoe krijgt hij dan vóór maart 2028 die maatregelen ingevuld?

De **voorzitter**:

Dat hoopt u, maart 2028 inderdaad. Meneer de minister.

Minister **Madlener**:

We hebben zojuist gehoord dat we nog even mogen blijven bestaan als kabinet, dus wie weet wordt het nog waarheid ook. Ik hoor dat de coalitie er nog niet helemaal uit is, maar ik kan u vertellen dat het kabinet blij is dat het nog even door mag. In 2026 gaan we evalueren, maar het nadenken staat natuurlijk niet stil. 2026 is een heel jaar. 2027 is ook nog eens een heel jaar. Ik denk zeker dat we erin kunnen slagen extra maatregelen te nemen als het nodig is. Die moeten dan begin 2028 ingaan. Ik denk niet dat dat onhaalbaar is. Dat suggereert de heer Van Dijk een beetje. Ik denk dat het kan. Het ligt er natuurlijk wel aan welke maatregelen je neemt. Als het via een Balanced Approachprocedure moet -- dat is het geval als je nog verder wil krimpen -- heb je daarvoor die procedure nodig. Die duurt ongeveer een halfjaar. Ik hoor nu dat het een jaar duurt. Oké. Dat betekent dus dat je daar begin 2027 mee moet starten. Ik denk echt dat het mogelijk is. Het is nog helemaal niet gezegd dat het een Balanced Approachprocedure moet zijn. Je kunt natuurlijk ook aan andere maatregelen denken. Kijk, we krijgen ook nog een vliegticketbelasting. Die zal ook impact hebben. In die zin denk ik dat het wel goed is om te kijken waar we staan in 2026. Of dat begin of eind 2026 is? Laten we maar met elkaar kijken hoe het gaat. Als we begin 2026 zien dat

het allemaal niet gaat lukken, kunnen we alsnog snel gaan kijken wat we aanvullend kunnen doen. Ik denk dat het zeker niet onmogelijk is.

De heer **Baudet** (FVD):

Ik hoorde de minister net zeggen dat zijn doelstelling is om 20% minder ernstig gehinderden te hebben. Dat vind ik een briljante vondst, want tot voor kort werd altijd gesproken over 20% minder ernstige hinder. Als je het tot personen terugbrengt, gehinderden, kun je ook zeggen dat je voor 20% van de mensen hun huis fantastisch gaat isoleren of dat je mensen gaat uitkopen. Dat is volgens mij nog steeds een prima rendabel model. Je geeft mensen gewoon ongeveer €500.000 om te verhuizen en dan is het prima. Dat is net als met Groningen. Het is een hele makkelijke rekensom. Ik wilde even verifiëren of dat inderdaad de trouvaille van de minister is. Ik vind het een briljante vondst om die truc uit te halen.

Minister **Madlener**:

Zo is het helaas niet helemaal. Er is altijd sprake geweest van 20% minder ernstig gehinderden. Dus dat gaat echt om aantallen mensen die wonen binnen die contour waar je spreekt over ernstig gehinderden. Daar gaat het hier om. Ik kom nog terug op het isoleren van woningen, maar deze aanpak gaat om de contour van die ernstig gehinderden. Die moet 20% kleiner worden, waardoor 20% minder mensen binnen die contour wonen. Het isoleren van een huis zal daar niet direct invloed hebben, maar het helpt natuurlijk wel. Het gaat om de contour van het geluid dat je ervaart als je in feite buiten de woning staat. Het is een gemeten geluidsbelasting in de omgeving. Of je buiten bent, of het een windstille dag is of dat je binnen zit met oordoppen op, scheelt natuurlijk nogal. Het gaat dus om de berekende contour van ernstig geluidgehinderden.

De heer **Baudet** (FVD):

Dat is eigenlijk ook wel een hele interessante, want als het gaat om nachtvluchten, kun je natuurlijk niet volhouden dat het in de open lucht moet worden gemeten. Het hele veronderstelde probleem van nachtvluchten is dat mensen niet goed kunnen slapen. Er zijn natuurlijk maar heel weinig mensen die in de buitenlucht slapen. Het punt is dat mensen in hun huis daar last van hebben. Dat zou ik de minister willen aanreiken. Is dat nog een manier om de norm op redelijke gronden aan te passen? We meten verkeerd. We gaan kijken op straat, maar er is om vier uur 's nachts helemaal niemand op straat. Ja, misschien een enkeling die zo dronken is dat het toch allemaal niet uitmaakt dat er een vliegtuig overheen komt. Normaal gesproken liggen mensen in bed. Daar moet het geluid dan ernstig zijn. Als je de norm op die



manier bijstelt, zou je misschien het probleem in één keer hebben opgelost. Misschien is dit hele probleem met een pennenstreek te vervagen.

Minister **Madlener**:

Dan los je het op papier op, maar in de praktijk natuurlijk niet. Dan verander je de spelregels tijdens het spel en dat zijn we hier niet aan het doen. We willen de mensen duidelijk een rechtszekerheid bieden en dat betekent niet dat we ineens binnen gaan meten in plaats van buiten. Dan ben je mensen gewoon voor de gek aan het houden. Heel veel mensen willen 's nachts wel een raampje openzetten om wat frisse lucht hun slaapkamer binnen te halen. We hebben dit zo afgesproken; dit is dus wat we doen. We gaan geen truc uithalen en zeggen dat we het anders gaan berekenen zodat het probleem weg is. Het probleem is dan natuurlijk niet weg. Het is serieus waar dat mensen hier ernstige hinder van ondervinden, vooral 's nachts en als je met een open raam slaapt. Je kunt je huis niet helemaal potdicht isoleren. Je zult altijd via de ramen of hoe dan ook geluidsbelasting naar binnen krijgen. Mensen hunkeren naar rechtszekerheid, maar als we het zo gaan doen, genereer je nog meer wantrouwen en dat vertrouwt niemand meer de overheid. Dit is hoe we het gewend zijn; dit is hoe we het doen. Dit is ook hoe we verder kunnen. Dit heeft draagvlak in de maatschappij, dus laten we niet nu de spelregels veranderen. We doen het gewoon zoals we het hebben gedaan. We geven de mensen de zekerheid die ze verdienen.

De **voorzitter**:

De heer De Hoop, dan de heer Stoffer en dan komt de rest.

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

Ik vind het toch wel wat wonderlijk dat de minister in zijn bijdrage zegt het belangrijk te vinden en er oog voor te hebben dat de omwonenden zich gezien voelen en dat hij tegelijkertijd zelf tijdens de wedstrijd de spelregels heeft veranderd door andere berekeningen te gebruiken om toch af te stappen van die 20% reductie. Ik verbaas me erover dat de minister die woorden in de mond neemt. Als het specifiek om die 20% gaat, dan vindt mijn fractie het belangrijk dat daar zo snel mogelijk aan voldaan wordt. Dat kan natuurlijk gewoon met een nachtsluiting; dat kan natuurlijk als de minister vasthoudt aan de Balanced Approachprocedure zoals die bedoeld was. Als de minister zegt zo snel mogelijk te willen zorgen dat de hinder voor mensen minder wordt, begrijp ik niet dat hij daarvan afgeweken is. Ik zou van hem een uitgebreidere toelichting willen hebben waarom hij nu specifiek voor die 17% heeft gekozen. Hij wil toch daadwerkelijk dat omwonenden minder hinder ervaren?

Minister **Madlener**:

We hebben gekozen voor 20%, voor het handhaven van de 20%-doelstelling. Dus het gaat om 17% en dan nog 3%. Dat is het traject daarnaartoe. Daar hecht ik aan. 20% is het doel. Dat blijft overeind staan. In die zin moet de heer De Hoop niet doen alsof er in dat opzicht iets is veranderd. Ik weet niet hoelang deze kabinetsperiode -- dat is de omschrijving -- zal duren, maar laten we ervan uitgaan dat het kabinet de rit uitzit. Dan hebben we nog tot 2028 om dat doel te halen. Daarmee denk ik dat we ook eerlijk zijn naar de bewoners. Ik denk zelfs dat heel veel bewoners opgelucht waren dat we die 20%-doelstelling hebben gehandhaafd. Dat geluid heb ik ook gehoord. Deze regering heeft heel duidelijk gekozen voor het herstellen van de rechtspositie. Dat ga ik u straks nog verder vertellen. Die 20%-doelstelling voor minder ernstig gehinderden staat geheel en al overeind.

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

Ik heb hier de brief van minister Harbers uit juni. Er staat in dat het 2026 zou zijn. Er is dus wel van afgeweken. Of lees ik dat dan verkeerd, vraag ik de minister.

Minister **Madlener**:

Dat leest u dan verkeerd, want 20% is 20%. U heeft er gelijk in dat het een jaar lang meer respijt biedt, meer tijd, om het te halen. Dat is veranderd. Maar die 20% staat. U heeft gelijk als het gaat om de tijd die dat duurt. Maar goed, we zijn nu ook al weer een jaar verder. We hebben verkiezingen gehad en deze regering is net gestart. We moeten niet het onmogelijke vragen van de luchtvaartmaatschappijen. Die moeten ook de tijd krijgen om dit allemaal te kunnen doen. Ik vind dat er echt maximaal wordt gewerkt om die 20% te bereiken. Kan het sneller? Natuurlijk kan het sneller. Je kunt nog sneller vluchten schrappen. Maar dat heeft dan niet meer die balans die ik zoek. Dat is de balans tussen welvaart en economie aan de ene kant en de belofte van 20% minder ernstig gehinderden aan de andere kant. Ik denk dat dit een goed besluit is van deze regering.

De **voorzitter**:

Allereerst de heer Stoffer, dan De Groot, dan Pierik en dan komt u weer, lid Kostić.

De heer **Stoffer** (SGP):

Ik heb de afgelopen weken een hele hoop mensen gesproken uit de luchtvaartwereld. Er zijn ook mensen bij die zeggen zwaar gemotiveerd te zijn voor die 17%. Ze zeiden: reken er maar op, meneer Stoffer, dat het wellicht wel 22% wordt in 2026. Dat hopen we natuurlijk met elkaar, maar ik vind altijd dat je ook naar de andere kant moet kijken. Het zou natuurlijk ook zo kunnen zijn dat we op 15% uitkomen. Stel nu eens dat het dat is. Wat gaat de minister doen als blijkt dat die 17% in 2026 niet wordt gehaald? Heeft hij meerdere scenario's voor ogen?

Minister **Madlener**:

Dan zullen we inderdaad moeten kijken hoe we die 20% gaan halen. Dan hebben we een nieuw gesprek met elkaar over hoe we dit gaan doen. U zult dan voorstellen van mij kunnen verwachten om alsnog die 20% te halen. Dat is immers de belofte. Die belofte staat. Wij gaan er vervolgens alles aan doen om alsnog die 20% te halen. Het kan inderdaad meevallen, maar het kan ook tegenvallen. Het is toch allemaal ingewikkelde materie om dat te berekenen. We hebben de twee beste bureaus ingeschakeld om te kijken of het nu reëel is. We verwachten binnenkort een definitief aantal vliegtuigbewegingen. Maar goed, het moet allemaal nog in praktijk worden gebracht. Ik denk dat het heel goed is om kritisch te volgen hoe de maatregelen uitpakken, wat goed werkt, wat niet werkt en wat we nog moeten bijstellen. Dat kan natuurlijk allemaal. We kunnen in de tarieven nog van alles doen. We zouden in de nachtvluchten nog iets kunnen doen. We hebben nog Lelystad te bespreken. De hele luchtruimherziening speelt nog. Er komt nog een vliegticketbelasting aan. Die zal ongetwijfeld ook impact gaan hebben. Er gaan dus nog heel veel dingen gebeuren. De meeste van die zaken zullen eerder wel dan niet helpen om de geluidsreductie te halen. Ik wil het graag bekijken. Binnen niet al te lange tijd hebben we een gesprek over waar we staan en wat we nog extra kunnen doen.

De heer **Stoffer** (SGP):

Dat is goed. Over niet al te lange tijd. Ik hoor wel graag van de minister wanneer dat dan zou zijn. Mijn vraag is of hij voor ons scenario's kan klaarleggen. Het scenario dat het 22% of 21% wordt of die 20% precies in plaats van 17%, dat is best. Dan zijn we allemaal gelukkig. Stel nu dat het minder wordt, zou de minister ook een scenario kunnen maken van wat hij extra laat zien als het op 14% of 15% uitkomt? Dan weten we met elkaar waarop we kunnen rekenen om te doen. Dat hoeft niet te betekenen dat hij het heel precies aangeeft, maar we zien graag een lijst met maatregelen van de extra inzet om toch die stap te kunnen zetten. Bij mij speelt nu een beetje het gevoel van "we zien wel waar we in 2026 uitkomen en we hopen dat het dan goed is". Dat gevoel is wellicht niet terecht, maar dat laat ik graag wegnemen door de minister, want ik geloof echt dat het ministerie goed zijn

best doet, net als de luchtvaartmaatschappijen. Ik zou graag nu al de worstcasescenario's uitgewerkt zien. Wat ga je extra doen als het onverhoopt toch tegenvalt?

Minister **Madlener**:

Het lijkt mij dus heel onverstandig om te doen, want we weten niet wat voor scenario er dan ligt. Je zou heel veel scenario's kunnen bedenken van 15%, 16%, 17%, of 25%. We weten dat nog niet. We weten ook nog niet hoe effectief de maatregelen zullen zijn. Het kan best zijn dat de tariefmaatregel aan de ene kant wel wat sterker werkt dan voorzien, maar het kan ook zijn dat andere maatregelen iets minder uitpakken. Het gaat om het geheel. De maatregelen die we nu nemen, kun je allemaal nog sterker inzetten. Je kunt meer differentiëren in tarieven, je kunt nog meer nachtvluchten schrappen en je kunt de vliegticketbelasting aanpakken. Ook de hele luchtruimherziening zal impact hebben op het aantal ernstig gehinderden. Er komt nog heel veel beleid aan dat invloed zal hebben op dat cijfer. Het heeft nu dus niet veel zin om te zeggen dat we dit scenario gaan uitwerken. Ik wil eerst kijken hoe effectief de maatregelen zijn en wat we met elkaar gaan beslissen over bijvoorbeeld Lelystad. Het lijkt me heel zinnig om dat af te wachten alvorens allerlei doemscenario's te gaan uitwerken. Ik zie daar echt het nut niet van.

De heer **Stoffer** (SGP):

Daar zijn we het niet over eens, want je kunt best een scenario voor 14% uitwerken. Als ik dit nu hoor, denk ik: waar baseert de minister die 17% op? Als je namelijk niet weet hoe je op 14% uitkomt ... Als je geen enkel idee hebt waar we waarom op uitkomen, vind ik het wel heel mager worden. Ik hoor dus graag van de minister waarop hij die 17% baseert. Ik moet heel eerlijk zeggen: als dit het antwoord is, begin ik daar ook aan te twijfelen.

Minister **Madlener**:

Dit verzinnen we niet zelf. Wij hebben opdracht gegeven om 17% geluidsreductie te bereiken. De twee beste bureaus van Nederland die hier verstand van hebben, zijn nu aan het rekenen om te kijken welke maatregelen genomen moeten worden en hoeveel vluchten je dan kunt uitvoeren op Schiphol. Die berekeningen krijgen we hopelijk binnen twee weken. U krijgt ze ook en iedereen op de tribune krijgt ze eveneens. We kunnen allemaal meekijken hoe ze daaraan komen. Het is niet zo dat het zomaar een vrijblijvend getal is. Het is een opdracht van ons aan die bureaus geweest om de maatregelen door te rekenen. Dat hebben we niet door één bureau, maar door twee bureaus laten doen. Dat deden we juist om de

discussie kwijt te raken waarin er wordt gesproken alsof er een beetje in het wild wordt gerekend en wordt getwijfeld of dat ene bureau wel betrouwbaar is. Nee, we hebben de twee beste bureaus in de arm genomen en die moeten het samen eens zijn. Dat is wat er nu gebeurt. Ik wil dat u en alle mensen hier op de tribune ervan overtuigd zijn dat dit hele serieuze schattingen zijn van de mate van effectiviteit van de maatregelen. Het beeld dat de heer Stoffer hier schetst dat we zomaar wat doen, wil ik echt wegnemen.

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

Het herstellen van de balans in een systeem van rechtszekerheid is de VVD een lief ding waard. Dat heb ik al betoogd in mijn eerste termijn. Daarom moet die 20% uiteindelijk echt worden gehaald. Ik heb zelf al aan de minister gevraagd hoe hij straks in de praktijk gaat meten. Ik ga ervanuit dat de minister op dat punt nog terugkomt. Ik heb wat over isolatie gevraagd. Ik wil nu in eerste instantie inzoomen op de 17% geluidsreductie. De minister zei daar net iets over in zijn introductie. Hij zei te hopen dat stillere vliegtuigen ingezet worden. Ik ga even heel expliciet naar het stukje dat gaat over dat onderdeel van de 17%, namelijk de gedifferentieerde tarieven die ervoor moeten gaan zorgen dat die stillere vliegtuigen op Schiphol gaan komen. Ik heb gezien dat de KLM een soort van commitment letter heeft neergelegd, maar er zijn nog heel veel andere gebruikers van Schiphol. De tarieven moeten nog komen. Ik zou de minister graag willen vragen hoeveel commitment er eigenlijk op de gedifferentieerde tarieven van Schiphol zit. Dat traject moet namelijk nog komen. Het is een heel belangrijk onderdeel om die eerste 17% te gaan bereiken. Er moet wel enig zicht op zijn, zodat er straks niet allerlei rechtszaken gaan ontstaan wanneer een of twee luchtvaartmaatschappijen zeggen hier niet mee akkoord te gaan. Ik wil echt van de minister weten of hij dat afgetast heeft en of hij de Kamer kan garanderen dat het een vast gegeven is in de 17%.

Minister **Madlener**:

Het is aan Schiphol zelf om de tarieven vast te stellen, maar wij hebben wel duidelijk een afspraak met hen gemaakt. Die afspraak wordt nu doorgerekend. Daarvan wordt door die twee bureaus de impact geschat. Er worden goede inschattingen gemaakt van de impact die dat gaat hebben. Geeft dat honderd procent zekerheid? Nee, want als andere luchthavens dit ook gaan doen, zal het effect minder zijn. Je kunt er dus niet zeker van zijn dat dat gebeurt, maar de inschattingen hebben we naar beste vermogen gedaan. Schiphol heeft beloofd de tarievenstructuur zo te hanteren. Dat wordt nu doorgerekend en dat wachten we af. Over twee weken heeft u hopelijk de cijfers. Dan kunnen we er met elkaar naar kijken. In 2026 kunnen we evalueren of dit inderdaad het gewenste effect heeft gehad. Ik ga er wel van uit, omdat het door de twee beste bureaus wordt doorgerekend.

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

Dat is één deel van het antwoord, denk ik. Het is zeker belangrijk dat we weten dat de 17% er komt als we die doorberekenen. Ik gaf net al aan dat het mooi zou zijn als we volgend jaar het nieuwe Luchthavenverkeerbesluit hebben en dat we kunnen meten dat het daadwerkelijk zo is. Ik denk dat de mensen die hier vandaag zijn of die nu misschien over straat lopen of heel erg veel last hebben van het geluid van vliegtuigen, dan kunnen zien dat er daadwerkelijk wat gebeurt. Mijn vraag was eigenlijk niet of de berekening klopte vanuit de prijsdifferentiatie, maar of u kunt zien of de luchtvaartsector zich daaraan gecommitteerd heeft. Dan bedoel ik niet alleen de KLM, maar juist de bredere luchtvaartsector, de bredere partijen in de luchtvaart. Ik zie het anders al gebeuren dat er straks allerlei rechtszaken komen om het aan te vechten en dat we dan die 17% niet halen.

Minister **Madlener**:

Het is aan Schiphol om de tarieven vast te stellen. Dat gaan ze dus ook doen. Ik hoor net dat dit 31 oktober wordt vastgesteld. Het is vervolgens echt aan de luchtvaartmaatschappijen. Die moeten de tarieven betalen. Het gaat om een vast tarief en daar wordt geen korting op gegeven. Het is echt een vast tarief en daarmee wordt het onaantrekkelijker om met herrietoestellen op Schiphol te landen en op te stijgen. Dat is hoe het werkt. Als een benadeelde maatschappij naar de rechter stapt omdat ze toevallig veel herrietoestellen heeft, is dat natuurlijk haar goed recht. Maar het is ook het recht van Schiphol om die tarieven vast te stellen. Dat is de afspraak die we hebben gemaakt en dat wordt nu doorgerekend. De luchtvaartmaatschappijen hebben het gewoon te doen met die tarieven.

De heer **Pierik** (BBB):

Het woord "balans" is al een aantal keren gevallen. De minister neemt het ook veelvuldig in de mond. Ik denk dat de minister daar heel serieus in is. De belangen van de omwonenden en de belangen van de luchtvaart zijn al heel vaak genoemd. Ik denk dat die zoektocht bij de minister heel helder tussen de oren zit. De minister noemt ook dat hij vertrouwen moet winnen. Mijn vraag is of de minister de laatste maanden enigszins heeft ontdekt waar het wantrouwen in het verleden precies vandaan gekomen is. Als je dat weet, kun je ook werken aan het vertrouwen.

Minister **Madlener**:

Dat is een goede vraag, want wat is nou de kern van dat wantrouwen? Ik ben natuurlijk een nieuwe minister, maar ik heb al wel veel met bewoners en luchtvaartmaatschappijen gesproken. Dat wantrouwen is natuurlijk een beetje wederzijds. De relatie was verzuurd. Het heeft natuurlijk ook te maken met toezeggingen die niet worden nagekomen. Als je als kabinet al zo lang gedooft -- het is al sinds 2015 -- ben ik er trots op dat we nu rechtszekerheid gaan creëren door een nieuw besluit te nemen. Dat zal de rechtszekerheid moeten herstellen. Dan kunnen we ook van gedogen naar handhaven. Ik wil daar natuurlijk graag het gesprek over aangaan met de bewoners. Kunnen de bewoners hun vertrouwen herwinnen wanneer de handhaving verbetert? Dat wantrouwen heeft te maken met gebrek aan handhaving, de gedoogsituatie en de enorme groei die de luchtvaart heeft doorgemaakt. Dat is ook eerlijk om te zeggen: je ziet een enorme groei. Het goede nieuws is dat de piek van overlast nu wel achter ons ligt. In die zin voel ik mij de minister van verbetering en niet van verslechtering. De rechtspositie herstellen vind ik een ereschuld aan de mensen. Zo kijkt de regering ernaar en zo hebben we dat vastgelegd. Ik vind het eigenlijk heel heugelijk en ik ben echt trots dat ik dit mag uitvoeren. Vertrouwen win je niet met mooie woorden terug, dat begrijp ik ook. Laat dit de inleiding zijn van een nieuwe route en laat het bewijs maar geleverd worden dat we dat vertrouwen verdienen.

De **voorzitter**:

Kostić, Van Dijk, Boutkan.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Voordat we met deze ronde klaar zijn, wil ik eerst een punt van orde maken. We moeten volgens mij nog drie rondes en bijna alle partijen zijn praktisch door hun interrupties heen. Vier is dus echt te weinig. Ik zou graag in stemming willen brengen wat meer interrupties te kunnen plegen. Ik denk aan zes in totaal.

De **voorzitter**:

Er is nog niemand door zijn interrupties heen.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

We zijn bij de eerste ronde, dus het zou mijn voorstel zijn om ...

De **voorzitter**:

We hebben hier een griffier die dat perfect bijhoudt. Er is nog niemand door zijn interrupties heen.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Sommigen hebben nog maar één interruptie en we hebben nog drie rondes te gaan.

De **voorzitter**:

Dat is het probleem van diegene. U heeft er zelfs nog drie. Laten we het zo doen: komt iemand in de problemen, dan kennen we iedereen hetzelfde aantal interrupties extra toe. Dat heb ik ook beloofd aan het begin. Laten we alsjeblieft kijken waar we uitkomen, lid Kostić.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Vooruit dan. Er is in deze eerste ronde al zo veel onzin verteld dat ik gewoon niet weet waar ik moet beginnen. Vier is voor mij dus sowieso te weinig. Laat ik beginnen bij de balans. Wij hebben heel veel vragen van tevoren ingediend. Daarbij focuste ik alleen maar op waar de minister zich op baseert. De minister kan op geen enkel punt een wetenschappelijke onderbouwing of berekening leveren. Het is allemaal onderbuikgevoel. Het betreft allemaal veronderstellingen over economische groei, de noodzaak van de mainportfunctie en het vertrouwen in de cijfers van KLM, terwijl de staatsagent heeft gezegd dat KLM keihard heeft misleid. Waarom vertrouwt u KLM nu, heb ik gevraagd, maar daarop wordt gewoon geen antwoord gegeven. Zo komen we niet verder. De minister had het over de balans herstellen en hij focuste op die 20% geluidsreductie. Daar doet hij ook al moeilijk over. Maar goed, laten we daarvan uitgaan. Waar baseert de minister zich op dat de rechtszekerheid wordt hersteld als het aantal gehinderden qua geluid met 20% naar beneden gaat? Volgens mij was de rechter daarover heel duidelijk. De belangen van omwonenden zijn structureel in de bredere zin van het woord niet meegewogen. Omwonenden zijn niet uitgenodigd aan tafels. Wat deze minister doet, is precies het tegenovergestelde van de rechters. Hij laat zich weer voeden door de luchtvaartlobby die ons jarenlang heeft misleid. Ik vraag de minister waarop hij baseert dat de balans en de rechtszekerheid worden hersteld als die 20% wordt gehaald. Ik wil echt precies weten waarop dat is gebaseerd.

Minister **Madlener**:

Ik hoor de hele tijd het woord "luchtvaartlobby", maar laten we wel zeggen dat de luchtvaart een hele belangrijke sector is in Nederland en zeker in de



regio rond Schiphol. Het is een enorm belangrijke sector waarin heel veel mensen elke dag hun geld verdienen. Ik zou dat niet willen onderschatten. Ik vind de eenzijdige kijk daarop teleurstellend. We moeten ook oog hebben voor al die honderdduizenden mensen die direct of indirect rond de luchthaven werken. Dat belang moeten we ook onder ogen zien.

Waar baseer ik mij op? We gaan van een gedoogsituatie -- u weet dat gedogen betekent dat je niet kan handhaven -- naar een luchthavenverkeerbesluit waardoor je handhaving krijgt. Dat is voor het eerst in jaren en dat is toch fantastisch? Dat is precies waar het om gaat; dat is wat de rechter ons opdraagt. Dat gaan we dus doen. We gaan van gedogen naar een besluit dat we gaan handhaven. Ik vind het op z'n minst vreemd dat u daar niet blij mee bent.

We gaan niet alleen handhaven. We gaan ook nog eens maatregelen treffen die uiteindelijk 20% ernstig geluidgehinderden bereiken. Dat wordt doorgerekend door de twee beste bureaus van Nederland. Het lid Kostić is er niet blij mee, maar ik denk dat het een enorme verbetering is. Je kunt zeggen dat je het allemaal niet genoeg vindt. Dat snap ik nog. Maar om nu te zeggen dat het een waardeloos verhaal is, gaat me echt te ver. Er wordt hier een hele forse stap gezet in de reductie van het aantal ernstig gehinderden en we gaan van gedogen naar handhaven. Ik heb afspraken gemaakt. Ik zie hier op alle terreinen grote verbeteringen. U als Kamer bent erbij om dat te controleren. Laten we elkaar niet de put in praten dat het allemaal niets voorstelt. Dan hadden we ook niks hoeven doen.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Ik hoor dus weer geen onderbouwing van de besluiten over die 475.000 vluchten. De minister had het over de balans. Waardoor is de minister tot de conclusie gekomen dat het voldoende is alleen die stap te nemen richting de 20%, als dat percentage al wordt behaald? De belangen van omwonenden zijn jarenlang niet meegenomen en de rechter zegt dat die nu echt meer moeten worden meegenomen. Als de minister wordt gevraagd misschien meer te doen, zegt hij: nee, dan slaat de balans de andere kant uit en dan wordt de luchtvaartlobby te veel benadeeld. Waar baseert hij dat op? Is er een berekening gemaakt, zijn er wetenschappers in de hand genomen om de maatschappelijke kosten en baten te berekenen op al die verschillende punten als de impact of gezondheid, op milieu, op natuur of op klimaat? Dat heeft allemaal te maken met de belangen van burgers. Het algemeen belang is voor de minister misschien de ver-van-zijn-bedshow. Hij leunt namelijk sterk richting de luchtvaartlobby. Dat moet je eigenlijk onafhankelijk in kaart brengen en pas dan kun je kijken of dit in balans is. Dat is volgens mij een heel politieke vraag. Dan hebben we in ieder geval de feiten op orde. Nu zijn we aan het discussiëren over onderbuikgevoel van onder andere de minister.

Minister **Madlener**:

Uiteindelijk is het natuurlijk een politieke afweging waar wij de balans leggen. Er is een uitspraak van de rechter geweest die zegt dat de belangen van omwonenden meer meetellen en dat we de rechtspositie moeten herstellen. Dat is wat we in de eerste plaats doen door een luchthavenverkeerbesluit te nemen dat er nu niet is. We gaan van gedogen naar een besluit waarop we kunnen handhaven. Dat is een gigantische verandering. Waarom dan 20%? Dat is omdat het vorige kabinet dat als haalbaar doel heeft gesteld, wel met de nodige inspanning moet ik zeggen. We denken dus dat het een haalbaar doel is. De Partij voor de Dieren zal ongetwijfeld een heel ander doel willen, namelijk sluiting van de luchthaven als ik het zo hoor. Je kunt het wetenschappelijk onderbouwen. Als wetenschappers op de stoel van de politici gaan zitten, weet ik niet welke kant het op gaat. Je kunt natuurlijk ook zeggen de andere belangen belangrijker te vinden en dat wetenschappelijk te willen onderbouwen. Het is maar net waar je de grens legt. Ik denk dat 20% een groot doel is. Dat doel kunnen we halen. Dit kabinet is er heel blij mee. We gaan de rechtspositie herstellen. Er kan gehandhaafd worden en dat is dus een enorme verbetering. Je kunt altijd zeggen dat het niet genoeg is of dat het nog veel te veel is, maar wij denken dat 20% minder ernstig gehinderden heel fors is. Dat is klip-en-klare taal.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Ik heb deze vraag al gesteld en misschien heeft de minister die al voorbereid voor later, maar de vraag past wel mooi in wat we net hebben besproken. Dat betreft het rechtsherstel waarover de rechter uitspraak heeft gedaan. Die wijziging van de wet is heel belangrijk. Daardoor krijgen bewoners weer toegang tot de bestuursrechter. Het is heel belangrijk dat dat eerst komt voordat het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol wordt genomen. Anders staan de omwonenden buiten spel. Kunt u die vraag misschien naar voren halen?

De **voorzitter**:

Kan de minister ...

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Sorry. Kan de minister die vraag misschien naar voren halen?

De **voorzitter**:

Ik wil ondertussen de mensen op de publieke tribune hartelijk danken dat u zich netjes en waardig gedraagt. Dat waardeer ik enorm. Dank u wel.

Minister **Madlener**:

Ik kom zo op die vraag van het lid Kostić terug als u het goedvindt. Die zit hier in mijn mapje.

De **voorzitter**:

Akkoord. Dan nu het lid Olger van Dijk.

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

Het klopt natuurlijk als de minister zegt dat het goed is dat we van dat gedogen afgaan. Dat is waar. Dat is winst en dat is goed. Het klopt echter niet als de minister het beeld scheidt dat het allemaal beter is dan het was. Ik breng nogmaals in herinnering dat de vorige minister van VVD-huize de 20% eind 2026 had willen invullen. Ik heb de stukken er nog een keer bij gepakt en ik lees in de beslisnota het volgende. "Er is besloten om de resterende 3% niet in 2026 in te vullen, zoals dus eerder, maar eerst het effect af te wachten voordat verdere stappen worden overwogen". Dit betekent dat u een volledig gebruiksjaar van november 2025 tot 2026 afwacht om pas in 2027 te bepalen welke verdere stappen worden genomen. We hoorden net dat er eventueel -- dat staat ook in de stukken -- een Balanced Approachprocedure nodig is die in ieder geval een jaar gaat duren. Ik vind het dan moeilijk dat deze minister, die ik graag vertrouw, zegt dat hij dat voor maart 2028 gaat halen. Mijn concrete vraag is of de minister misschien de NSC-fractie het vertrouwen kan geven door niet een volledig gebruiksjaar te benutten, maar zich er al eerder op voor te bereiden om te evalueren. Daarmee ga ik verder op de vraag van de heer Stoffer. Misschien kan er in een veel kortere tijd dan een volledig gebruiksjaar worden geëvalueerd. Zo kan die 20% inderdaad in deze kabinetsperiode worden ingevuld, zoals het ook in het in het hoofdlijnenakkoord staat.

Minister **Madlener**:

Ja, dat zou op onderdelen kunnen. We zijn er natuurlijk allemaal bij. Ik wil graag toezeggen dat we dat scherp in de gaten houden. In de loop van het jaar 2026 kunnen gaan we kijken waar we staan. Dan hebben we wellicht eerder zicht op de vraag of het wordt gehaald. Ik denk dat dat op zich een goed idee is. We gaan gewoon zien waar we staan. Ik begrijp wel dat het krap kan worden. Dat is ook zo. Aan de andere kant denk ik ook dat het haalbaar is. Ik zeg graag toe dat we vroeger dan in 2026 gaan kijken waar we staan.

De **voorzitter**:

Dank u wel voor de toezegging, meneer de minister. Eerst Boutkan, dan De Hoop en daarna meneer Bamenga.

De heer **Boutkan** (PVV):

Ik ben blij dat ik van de minister regelmatig het woord "handhaven" heb gehoord. Dat is mooi. Mijn vraag gaat over het volgende. In de prachtige provincie Flevoland, in de Noordoostpolder, in de mooie gemeente Marknesse hebben we een Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium. Zij hebben een programma Impact op mens en maatschappij. Dat is kortweg het dichten van de kloof tussen luchtvaart en de maatschappij. Mijn vraag is of de minister bekend is met dat programma. Ik hoor de minister namelijk regelmatig over het contact met de omwonenden en de luchthaven en dat de relatie verzuurd was en dergelijke. Dit programma is echt uitgebreid en speciaal bedoeld om de kloof die er is, te kunnen dichten. Dat was mijn vraag.

Minister **Madlener**:

Het kan een interessante suggestie zijn. Ik kom er graag in tweede termijn op terug of er contact mee is en of we kennis hebben van de ideeën van die partij.

De **voorzitter**:

Eerst meneer De Hoop en dan meneer Bamenga.

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

Ik heb een beetje moeite met het beeld dat nu wordt geschetst dat het zelfs een hele vooruitgang is als de 20% gehaald wordt. Dat is natuurlijk niet zo. Het laatst geldige LVB zou op 400.000 tot 410.000 vluchten uitkomen. Zelfs als je 17% of 20% zou halen, of dat nu in techniek is of in aantallen, is dat nog steeds veel meer dan wat Schiphol legaal zou mogen uitstoten. Ik zou de minister willen vragen wat er over is van het uitgangspunt dat de luchtvaartgroei zou moeten afnemen. Er is een rechtszaak geweest. Nu biedt u ons alsnog meer ruimte. De sector belooft straks stiller te vliegen en hoeft dan minder te krimpen. Het voelt een beetje als een soort PAS-regeling maar dan voor de luchtvaart. Dat is echt niet wat ik zou willen. Ik wil de minister vragen: als we nu maatregelen hebben voor die 17% minder hinder, maar niet voor die laatste 3%, waarom biedt de minister de sector dan nu al de ruimte om die 3% vol te vliegen? Ik begrijp dat oprecht niet.

Minister **Madlener**:

Ik heb net geschetst wat we doen, namelijk dat we van gedogen gaan naar krimp van Schiphol. We gaan van gedogen naar handhaven. Dat zijn allemaal enorme verbeteringen. Dan kun je wel zeggen dat je het allemaal niet genoeg vindt en dat je veel meer krimp wil en nog minder luchtvaart, maar we leven inmiddels in een land met 18 miljoen Nederlanders. Die willen allemaal vliegen. We hebben natuurlijk enorme economische belangen. We moeten wel met elkaar ons brood kunnen blijven verdienen. Dat zijn ook hele grote belangen. Ik vind het beeld dat hier wordt geschetst alsof je gewoon maar lekker meer kunt krimpen echt heel schadelijk. In 2019 hebben we een piekjaar gehad qua overlast. Dat gaan we niet meer halen. We gaan de goede kant op. Ik ben de minister van verbetering, niet van verslechtering. Dat is in een vol land als Nederland toch een enorm goede boodschap? Ik snap de zure reacties van de heer De Hoop hier niet goed. Ik snap wel dat je altijd meer kunt willen en dat ik niet altijd iedereen blij kan maken, maar ik denk dat het een hele mooie prestatie is als we voor die 20% gaan. Dat is al moeilijk genoeg zonder al te veel economische schade toe te brengen aan onze mooie luchthaven. Laten we nu toch blij zijn dat we deze slag kunnen maken en dat we zo'n enorme verbetering kunnen bewerkstelligen.

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

De minister doet nu net alsof het om mij te doen is. Het is natuurlijk helemaal niet om mij te doen of om wat GroenLinks-PvdA wil. Daar gaat het helemaal niet om. Het gaat om een rechterlijke uitspraak waaraan deze minister moet voldoen. Hij biedt alsnog meer ruimte dan de vorige minister deed. Ik denk dat die 17% niet genoeg is en nu biedt hij ook nog eens die 3% extra ruimte. Weet u, de minister mag mij zuur vinden. Dat vind ik geen enkel probleem. Ik waarschuw de minister alleen. Als de minister dit op deze manier doet, veroorzaakt hij zijn eigen ongeluk zo meteen bij de rechter. Ik zou hem toch echt willen aanraden zo snel mogelijk te kijken hoe je die extra 3% kunt invullen. De minister heeft niet het grootste probleem met GroenLinks-PvdA, maar met de rechter. Ik denk echt dat de minister onderschat hoe ingewikkeld dat wordt.

Minister **Madlener**:

Dat bestrijd ik toch, want de rechterlijke uitspraak is geweest dat we de rechtspositie moeten herstellen. Dat doe je door te stoppen met gedogen en door een maatregelenpakket aan te kondigen dat je kunt handhaven. Dat is wat de rechter heeft gezegd. Die heeft zich helemaal niet uitgelaten over aantallen. We gaan hier een hele forse reductie van het aantal ernstig geluidgehinderden realiseren, ondanks dat Nederland groeit. Dat vind ik een

hele mooie prestatie en ik denk dat dit de toets van de rechter kan doorstaan.

De **voorzitter**:

Allereerst is meneer Bamenga aan de beurt.

De heer **Bamenga** (D66):

Dank u wel, voorzitter. Ik werd getriggerd door wat de minister, de minister van verbetering en ook de minister van herstel van vertrouwen, net zei. Het klinkt natuurlijk heel erg bemoedigend als je die ambitie zo hoort. Daarom zou ik graag een voorstel willen doen om in ieder geval een soort begin te maken door vandaag toe te zeggen wat de minister van plan is, namelijk een nachtsluiting in te voeren. Lelystad gaat dan dicht. Dat zijn 60.000 minder vluchten. Mijn voorstel is dat gewoon te handhaven en te zorgen voor onpartijdige en betrouwbare data als het gaat om de metingen van de geluidsoverlast. Is de minister dit van plan? Gaat hij dit voorstel aan, zodat wij in ieder geval vandaag nog een begin kunnen maken met het herstel van vertrouwen?

Minister **Madlener**:

Dat vertrouwen moet natuurlijk van alle kanten komen. Als wij afspraken maken met omwonenden en de luchtvaartmaatschappijen om deze toch al forse stappen te nemen, zou het natuurlijk vreemd zijn als ik nu in een debat zou zeggen: nee hoor, we gaan het allemaal niet doen. We moeten natuurlijk ook een betrouwbare partij zijn voor alle werkgevers en alle mensen die afhankelijk zijn van de luchthaven. Je kunt niet zomaar zitten hakken in zo'n luchthaven. Dat gaat dan economisch gigantisch mis. Ik snap het sentiment bij de heer Bamenga, maar als je dit allemaal zo zegt en daarmee de dagelijkse broodwinning van heel veel mensen op het spel zet, zou ik willen oproepen eens even wat beter naar de andere kant van de belangen te kijken. Ik denk dat we een heel mooi pakket hebben waarmee we de goede kant opgaan. Heel veel mensen zullen er plezier van hebben doordat er minder hinder plaatsvindt. Het is echt een forse stap. De luchtvaart is een moeilijke sector. Die heeft het echt niet makkelijk. Laten we wel alle belangen blijven zien en niet eenzijdig een keuze maken waaraan zulke ernstige economische gevolgen kunnen zitten. Dat vind ik echt onverantwoord.

De heer **Bamenga** (D66):

De minister geeft aan: kijk eens naar de andere kant van de belangen. Maar volgens mij is juist het probleem dat er continu naar een bepaalde kant van

de belangen wordt gekeken. Je hebt hier omwonenden die al echt jarenlang met een noodkreet komen, namelijk dat ze gewoon hun nachtrust willen. Dat is zo basaal. Het is iets wat je iedereen minimaal gunt: een nachtrust. Dat is wat ze vragen. Keer op keer worden er allerlei beloftes gedaan richting die omwonenden. Ik noem het maar eens: de Alderstafel uit 2012 als alternatief voor glijvluchten, de Luchtvaartnota uit 2019 en het steunpakket van de KLM in 2020. Keer op keer worden er allerlei beloftes gedaan. Daarom roep ik vandaag de minister op: als hij daadwerkelijk de minister van verbetering en de minister van herstel en vertrouwen wil zijn, kom dan met echte maatregelen. Die maatregelen kunnen bijvoorbeeld een nachtsluiting betekenen, ze kunnen zeggen dat Lelystad helemaal dicht gaat of ze kunnen betekenen dat er met onpartijdige en betrouwbare data gaat worden gewerkt. Dat soort dingen zullen ervoor zorgen dat er bij de mensen in ieder geval een begin van vertrouwen hersteld wordt.

De **voorzitter**:

Het is overigens mooi, meneer Bamenga, dat u nog echt ouderwets werkt in een schrift met uw eigen handschrift. Dat zie je vrijwel nooit meer. U behoort daarmee tot een uitstervende generatie. Ik vind dat mooi om te zien.

Minister **Madlener**:

Het is toch wel curieus om de heer Bamenga van D66 dit nu te horen betogen. Ik heb nota bene de doelstelling van de vorige regering, waarvan D66 deel uitmaakte, overgenomen. De 20% minder geluidgehinderden was de doelstelling van het kabinet met de partijen waarvan de heer Bamenga deel uitmaakte. Ik krijg nu om de oren dat dat onbetrouwbaar zou zijn. Ik vind het eigenlijk onbestaanbaar.

De heer **Bamenga** (D66):

Sorry, maar ik wil hier een persoonlijk feit bij maken. Nogmaals, als we gaan kijken wat het vorige kabinet heeft gedaan, dan zie je dat er een besluit genomen over die 60.000 vluchten. Dat betekent minder vluchten. Dat heeft deze minister bij aankomst meteen geschrappt. Daarmee toont hij zich niet als een betrouwbaar bestuurder die zegt "afsprake is afspraak".

De **voorzitter**:

Dit is allemaal geen persoonlijk feit meer. Mogen we het dan wel als interruptie tellen?

De heer **Bamenga** (D66):

Nee, nee, nee. Ik wilde aangeven dat wat meneer net zei, niet klopte.

De **voorzitter**:

Ja, oké. Ik mats u, want het was niet helemaal een persoonlijk feit. We tellen het niet als interruptie, meneer Bamenga. U mag er zeker op reageren, meneer de minister. We leven niet in Noord-Korea. U mag er alles uitgooien hier. Dat geldt voor alle twee de kanten. Dat mag allemaal.

Minister **Madlener**:

Het aantal vluchten van 440.000 is door de vorige regering omgezet in een geluidsdoel van min 20%. Dat heb ik overgenomen. Het is dus niet helemaal juist hoe de heer Bamenga het hier voorstelt. Ik heb het geluidsdoel van de vorige regering waar D66 lid van uitmaakte, gehandhaafd. Daar zijn we mee bezig; daar maken we een pakket op. Ik vind het heel onterecht dat de heer Bamenga hier zo fel van leer trekt over een besluit waarbij zijn eigen partij betrokken was.

De **voorzitter**:

Daar wil de heer Bamenga natuurlijk op reageren, maar ik denk dat u bilateraal een keer samen moet gaan zitten. Dat lijkt me eigenlijk veel beter.

De heer **Bamenga** (D66):

Ik wil er wel op reageren als het niet van mijn interrupties afgaat.

De **voorzitter**:

Dat moet dan wel kort. U werd uitgedaagd en dan mag u wat terugzeggen.

De heer **Bamenga** (D66):

Nou ja, ik vind het best wel ernstig als er uit de mond van de minister allerlei onwaarheden komen. Ik vind het niet echt goed voor het vertrouwen op het moment dat dat hier aan tafel gebeurt. We hebben eerder gesproken over 60.000 minder vluchten. Er is ook gesproken over 20%. Ik hoor nu ook 17% bij de minister. Er zijn allerlei andere maatregelen die de minister neemt, bijvoorbeeld als het gaat om Lelystad. Bij dat onderwerp komt de minister



ook terug op de vraag of de sluiting wel of niet doorgaat. Het is nu in één keer onzeker, terwijl er gewoon een aangenomen motie ligt. Dat noem ik nu onbetrouwbaar. De minister moet mij hier niet aanspreken. Nee, het is de minister die hier bestuurt en het is de minister die verantwoordelijk is.

**De voorzitter:**

Ik heb u net gematst, maar dit tellen we wel als interruptie, meneer Bamenga. Anders zou het niet eerlijk naar de anderen toe zijn. Ik heb u net ook laten reageren op dit verhaal. We gaan het hierbij laten. We gaan naar de volgende. Lid Kostić. Zet u de microfoon maar aan.

**Kamerlid Kostić (PvdD):**

Oké, dank u wel, voorzitter. Sorry, maar dit is een heel belangrijk debat. We staan op een cruciaal punt voor de mensen hier. Heel veel mensen in de zaal maken zich al jaren zorgen. Ik blijf toch pleiten voor meer dan vier interrupties. Ik ga deze in ieder geval nog gebruiken. Ik hoorde de minister weer zeggen dat het nemen van al die extra maatregelen onverantwoord is voor de economie en dat dat niet zomaar kan. Alweer baseert hij zijn woorden nergens op: hij heeft geen onderzoeken gedaan en hij heeft niets om dit te kunnen beweren. Als het voor de luchtvaartsector gaat om het zetten van slechts één stap extra naast die vage 20% geluidsreductie, dan zegt hij opeens dat het allemaal veel te ingewikkeld is en dat het zomaar niet kan vanwege de economische gevolgen. Doe dan dat MKBA-onderzoek naar de verschillende scenario's. De minister maakt er politiek van. Ik wil het heel concreet stellen. Artikel 8.17, lid 7 van de Wet luchtvaart. Stel dat elk opeenvolgend luchthavenverkeerbesluit gelijkwaardige of betere bescherming moet bieden dan het vorige besluit ten opzichte van de externe veiligheid, geluidsbelasting én lokale luchtverontreiniging. Mijn concrete vraag aan de minister is dan hoe hij denkt hieraan te voldoen als je van 400.000 tot 410.000 vliegbewegingen -- dat is namelijk het LVB van 2008 -- naar de nu voorgestelde 475.00 tot 485.000 vluchten gaat. Hoe rijmt dat met dat artikel?

**De voorzitter:**

Met "MKBA" bedoelde het lid Kostić met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid de maatschappelijke kosten-batenanalyse. U heeft het de hele tijd over de mensen op de tribune en de mensen thuis, maar dan moet u wel begrijpelijk praten naar al die mensen toe. Dank u wel. Meneer de minister, bent u klaar?

Minister **Madlener**:

Ja, deze vraag zit in mijn mapje. Ik zit heel even te kijken of ik die nu kan vinden. Ik kom daar zo op terug.

De heer **Ceder** (ChristenUnie):

Even nog een interruptie in aanvulling op de heer De Hoop. Het ging over het Luchtvaartbesluit en de uitspraak van de rechter. We hebben al vaker meegemaakt dat het kabinet gokt met juridisch wankele standpunten, nat gaat en dat de gevolgen vervolgens enorm zijn voor mensen die hard werken en voor de economie. Dat lijkt hier ook te gebeuren, dus ik sluit mij aan bij de zorg van de heer De Hoop dat dit wel spannend is. Als dit fout gaat, hebben we niet alleen een stevig debat met u, maar dan zijn de gevolgen gigantisch, ook voor de sector.

De **voorzitter**:

Met de minister.

De heer **Ceder** (ChristenUnie):

Met de minister, zeg ik via de voorzitter.

Ik heb nog een vraag, die ik naar voren haal. De suggestie werd gewekt dat we gaan krimpen, maar het aantal vluchten is al te hoog. Volgens mij staat in artikel 8.17, lid 7 van de Wet luchtvaart dat een nieuw luchtvaartbesluit in ieder geval gelijkwaardige of betere bescherming moet bieden. Als ik het zo lees en interpreteer, kan het dus onmogelijk zo zijn dat het voorstel van de minister, los van de uitspraak van de rechter, binnen de grenzen van artikel 8.17, lid 7 van de Wet luchtvaart past. Vindt de minister dat dit voorstel wel binnen die kaders past of vindt de minister dat dit artikel niet van toepassing is? Anders kunnen we vandaag al concluderen dat ook dit voorstel nat gaat. Ik herhaal nog eens: de gevolgen zijn enorm.

Minister **Madlener**:

Het lid Kostić stelde hiervoor eigenlijk dezelfde vraag, die ik inmiddels heb gevonden in mijn mapje. Dat wetsartikel kennen we uiteraard. Bij elke wijziging van het Luchthavenverkeersbesluit geldt dat het per saldo een gelijkwaardige of betere bescherming moet bieden ten opzichte van het eerste LVB uit 2003. Bij iedere wijziging van het Luchthavenverkeersbesluit wordt opnieuw aan dat eerste besluit getoetst. In de MER die nu wordt

opgesteld ter voorbereiding van het komende Luchthavenverkeersbesluit, wordt getoetst of voldaan wordt aan die gelijkwaardige bescherming.

De heer **Ceder** (ChristenUnie):

Volgens mij wordt niet aan 2003 maar aan 2008 getoetst. Klopt het dat dat de check is die gedaan wordt, en niet op basis van 2003?

De minister zegt nu stellig: dit gaan wij doen. En nu geeft hij in zijn antwoord aan dat dit nog gecheckt wordt. Als de conclusie uit die onderzoeken is dat het voorstel niet binnen de kaders van dit artikel past, betekent dat dat u gehouden bent aan de uitspraak van de rechtbank en dan zijn er nog minder dagen om op tijd te voldoen aan die uitspraak, met alle gevolgen van dien. Hoe wil de minister dat dan oplossen?

Minister **Madlener**:

Ik moet me toch echt bij het antwoord houden dat het gaat om een toetsing ten opzichte van het LVB uit 2003. Zo is het. Ik kan er niks anders van maken. In de MER gaan we dat toetsen.

De heer **Ceder** (ChristenUnie):

Mijn vraag is niet beantwoord.

De **voorzitter**:

Dan tel ik deze niet. Dat heb ik net bij het lid Kostić ook gedaan. Als iets niet duidelijk is of niet goed beantwoord, krijgt u de kans om een nieuwe vraag te stellen.

De heer **Ceder** (ChristenUnie):

Dank u wel. Mijn vraag ging erover dat die deadline van de rechter staat. Als uit dat onderzoek blijkt -- ik weet niet wanneer dat eruit komt -- dat het voorstel van de minister niet gedaan kan worden binnen die grenzen, dan zijn er nog minder dagen om aan dat toch al ambitieuze vonnis te voldoen. Mijn vraag is of de minister er al over nagedacht heeft hoe dat uitgevoerd gaat worden. Is er een noodscenario? Dat is wel relevant.

Minister **Madlener**:

Wij zijn ook juist in beroep gegaan omdat de termijn die de rechter heeft gesteld onhaalbaar is. Dat beroep loopt nu. We blijven erbij dat er wordt getoetst aan het LVB uit 2003, zoals ook het LVB 2008 is getoetst aan 2003. De wijziging in 2010 is getoetst aan LVB 2003. Ook dit LVB wordt weer getoetst aan 2003. Dat is hoe het volgens ons zit. En er geldt een beroep ten aanzien van de uitspraak over de termijn.

De heer **Ceder** (ChristenUnie):

Ik ga hier toch interrupties aan besteden, omdat het een vrij belangrijk punt is en de gevolgen groot zijn als het plan van de minister niet slaagt. Kan ik hierover een toezegging of duidelijkheid krijgen? Wanneer is dat onderzoek afgerond of dit plan zou kunnen? Als uit het onderzoek komt dat het voorstel van de minister niet binnen de kaders van dit wetsartikel past, zou het beroep ingetrokken moeten worden, omdat het argument om kans van slagen te hebben in beroep daarmee is weggeslagen. Klopt dat?

Minister **Madlener**:

Ons beroep is gericht op de termijn. Die termijn is te kort; die kunnen we moeilijk halen. Daar is het beroep op gericht. We verwachten de MER in maart-april 2025.

De **voorzitter**:

"MER" staat voor milieueffectrapportage.

Minister **Madlener**:

Ja, de MER is een openbaar advies, daar kan iedereen kennis van nemen. Wij zijn initiatiefnemer van de MER. Uiteraard krijgt u dat initiatief te zien.

De **voorzitter**:

En wanneer kunnen we dat verwachten?

Minister **Madlener**:

Maart-april 2025.

De **voorzitter**:

Oké, dank u wel. Dat staat genoteerd. Zijn er nog interrupties? Anders laat ik de minister verdergaan, want we zijn pas bij het eerste blokje. Dan kunt u vervolgen, meneer de minister.

Minister **Madlener**:

Dit zijn natuurlijk ook wel de belangrijke debatten. Dit is de kern van het hele beleid. Het lid Kostić vroeg of de minister bereid is om het beleid om Schiphol te laten groeien te schrappen. Het antwoord is dus nee.

Het lid Bamenga vraagt waarom we de voorgenomen krimp terugdraaien. We hebben het doel van 20% overgenomen van het vorige kabinet, waar D66 deel van uitmaakte. Op dit moment ligt ter advies een pakket voor bij de Europese Commissie waarin 17% wordt ingevuld. Naar verwachting is het aantal vluchten dat eruit komt tussen 475.000 en 485.000. Na evaluatie daarvan gaan we de andere 3% invullen. We houden dus vast aan die 20% reductie in totaal.

Het lid Stoffer had een vraag over het actualiseren van de rekenregels, omdat de vorige minister alleen de berekening van de feitelijke geluidsbelasting had veranderd terwijl de normstelling gebaseerd zou blijven op verouderde rekenregels. Het vraagstuk van het actualiseren van de rekenregels had betrekking op toepassing van het Nederlands rekenmodel. Het stoppen met anticiperend handhaven speelt geen rol bij de Balanced Approachprocedure. De Balanced Approachverordening schrijft voor dat de berekening die gedaan wordt in het kader van de procedure uitgevoerd moet worden met Doc.29, op basis van de meest actuele gegevens. Bij de uitvoering van de Balanced Approachprocedure wordt dan ook gerekend met Doc.29, op basis van de laatste inzichten. Zo werkt het.

Het lid Stoffer vroeg ook waarom we hebben gekozen voor een herberekening bij de Balanced Approach. Tijdens de raadpleging van mei tot juni 2024 heeft de luchtvaartsector een rapport ingebracht met berekeningen en uitkomsten over het effect van de maatregelen. Die verschilden van de berekeningen van het ministerie. Op mijn verzoek zijn die verschillen naast elkaar gelegd. Er zijn gesprekken gevoerd over hoe die verschillen zijn gekomen. Uit die gesprekken bleek dat er bij de berekening van de sector in sommige gevallen is gewerkt met meer gedetailleerde of geactualiseerde informatie. Schiphol, KLM en Transavia hebben deze gedetailleerde informatie aangeleverd, zodat er een betere berekening kon worden gemaakt. Omdat gebruik is gemaakt van nieuwe gedetailleerde informatie in het bestaande rekenmodel, worden de berekeningen opnieuw nagelopen. Ook wordt er een second opinion uitgevoerd. We wachten op de uitslag hiervan. Daar kunt u allemaal kennis van nemen.

Het lid Stoffer had ook een vraag over november 2024 als referentie, dus een referentie in de toekomst. Waarom niet in het verleden? De referentie van

2024 is gekozen om een zuivere vergelijking te maken van het geluidseffect voor een toekomst met en zonder geluidmaatregelen. De situatie met geluidmaatregelen wordt vergeleken met de situatie zonder geluidmaatregelen. Op deze manier zorgen we dat de vergelijking alleen maar gaat over nieuwe geluidreducerende maatregelen. Zo ontstaat er geen discussie over welke maatregelen uit het verleden wel of niet met elkaar vergeleken zouden moeten worden. De geluidsbelasting kan niet zomaar opgekrikt worden, omdat de geluidbeperkende maatregelen worden vastgelegd in regelgeving en in afspraken met de sector door convenanten.

Het lid Van Dijk vroeg wie de controles op de berekeningen uitvoert en of dat een onafhankelijke partij is. Onderzoeksbureau To70 voert de geluidsberekeningen uit in het kader van de Balanced Approach. Vervolgens voeren de onderzoeksbureaus Decisio en Beelining een analyse uit van de kosteneffectiviteit. Onderzoeksbureau NLR controleert de geluidsberekeningen. NLR voert deze controles onafhankelijk uit, in opdracht van het ministerie. Hier zijn echt de twee beste bureaus van Nederland bij betrokken, dus we kunnen echt wel vertrouwen hebben in de zuiverheid van deze berekeningen. Kijk, meten is natuurlijk weten en dat willen we ook in de toekomst. Dit is het beste wat we nu hebben en hier moeten we het mee doen. Ik kom straks nog terug op dat meten.

Het lid De Hoop vraagt naar de additionele vlootvernieuwing. In de referentiesituatie is rekening gehouden met autonome ontwikkelingen. Dat zijn ontwikkelingen die jaarlijks plaatsvinden, zoals die vlootvernieuwing, ongeacht het invoeren van maatregelen door de overheid. Het ministerie heeft inzage in specifieke vlootvernieuwingsschema's waaruit blijkt dat maatschappijen tussen november 2024 en november 2025 meer aan vlootvernieuwing doen dan de autonome ontwikkeling. Daarom rekenen we daarmee. Dat komt nog bovenop de autonome ontwikkeling; dat is het goede nieuws. Een deel van de vlootvernieuwing ten opzichte van de autonome ontwikkeling is additionele vlootvernieuwing en die telt dus mee bij het behalen van dat doel.

Het lid Stoffer vroeg ook hoe wij overschatting van die stillere vliegtuigen voorkomen. De Balanced Approachprocedure schrijft voor dat de berekeningen worden uitgevoerd met Doc.29, dat berekent op basis van de gemiddelde geluidbelasting. Het vliegen met stillere toestellen draagt bij aan het verminderen van de gemiddelde geluidbelasting en daarmee ook aan het behalen van het geluidsdoel. Omwonenden kunnen dit natuurlijk anders ervaren, want ervaring is heel subjectief, maar door middel van monitoring zal nauwkeurig in de gaten worden gehouden of de maatregelen ook echt geluidswinst opleveren. Als maatregelen een kleiner effect hebben dan wij nu denken, zal dat gevolgen hebben in de vorm van aanvullende maatregelen. In het uiterste geval betekent dat dat er een nieuwe Balanced Approachprocedure moet worden gestart om te borgen dat het geluidsdoel wordt gehaald.

Het lid Stoffer en ook anderen hebben gevraagd naar garanties; hoe weten we dat het gaat lukken met die stillere vliegtuigen? We gaan dus monitoren of dat ook echt geluidswinst gaat opleveren. Als het minder wordt dan verwacht, zullen er aanvullende maatregelen worden genomen. We gaan ook toetsen of dat allemaal lukt. Daar zijn we samen bij. Dat gaan we dus goed, scherp in de gaten houden.

Het lid De Hoop zegt dat Airbus kampt met leveringsproblemen. Ja, die berichten zijn mij natuurlijk ook bekend. Daarom wil ik ook een convenant met de sectoren maken over de afgesproken inzet. Onderdeel van die afspraken is dat de sector alternatieve maatregelen treft als de toestellen te laat worden geleverd. Gesprekken daarover zijn momenteel gaande. Ik verwacht dit jaar concrete afspraken te kunnen melden. KLM heeft aan Airbus ook bevestiging gevraagd dat de vliegtuigen op tijd worden geleverd en dat is bevestigd door de CEO van Airbus.

Hoe garandeert de minister dat de afspraken gehandhaafd worden? Dat is een vraag van meerdere fracties, maar ook van de PVV-fractie. Om de 17% geluidsbeperving te halen worden verschillende geluidreducerende maatregelen voorgesteld. De maatregelen worden op verschillende manieren gehandhaafd. ILT zal handhaven op het maximumaantal vliegbewegingen in het etmaal en in de nacht. ILT zal ook handhaven op het weren van de meest lawaaiige toestellen in de nacht. Voor de overige maatregelen zullen bindende afspraken met de KLM Groep en Schiphol worden gemaakt, en die zullen ook worden vastgelegd. Er is dan geen sprake van formele handhaving door de ILT, maar we zorgen er wel voor dat KLM en Schiphol zich aan die afspraken houden. Gesprekken hierover zijn op dit moment gaande. Over de duur van de convenanten wordt nog gesproken. In principe gelden deze convenanten totdat de afgesproken prestaties zijn gerealiseerd.

Dan vraagt de ChristenUnie naar het achtpuntenplan van Schiphol, nachtsluiting, geen privéjets en geluids- en CO<sub>2</sub>-plafonds. Zijn we van plan om dat alsnog te bekijken? De doelstelling van het achtpuntenplan van Schiphol sluit aan bij het streven van het kabinet om de rechtspositie zo snel mogelijk te herstellen en de geluidsbelasting met 20% terug te dringen. Hier wordt aan gewerkt door middel van een voortzetting van de Balanced Approachprocedure. Sinds de bekendmaking van het achtpuntenplan zijn er gesprekken gevoerd en is er goed gekeken naar de mogelijkheid van de maatregelen. Zo is het weren van lawaaiige toestellen onderdeel geworden van het maatregelenpakket. Het weren van privéjets met een totaalverbod is niet mogelijk.

Dan een goed beeld van de gezondheidseffecten. Vliegtuiglawaai in de nacht kan natuurlijk de slaap verstoren en leiden tot gezondheidsklachten. Slaap is natuurlijk uiterst belangrijk. Ik ben bekend met de rapportage van het RIVM, de motie-Schonis en de WHO-richtlijnen voor omgevingsgeluid. De GGD doet periodiek onderzoek naar geluidshinder en slaapverstoring. Dat gebeurde voor het laatst in 2020. De bijbehorende rapportage is in 2022 met de Kamer

gedeeld. Momenteel wordt opnieuw uitvoering gegeven aan de Gezondheidsmonitor Volwassenen en Ouderen 2024. Medio 2025 zal de Kamer geïnformeerd worden over het verloop van dit onderzoek. Het Balanced Approachpakket dat genotificeerd is, bevat drie maatregelen die zich specifiek richten op de nacht. Momenteel loopt er een impactanalyse over de effecten van verdere maatregelen in de nacht, waaronder een gehele of gedeeltelijke nachtsluiting voor Schiphol. Die impactanalyse krijgt u eind dit jaar.

Ook het lid Kostić had een vraag over slaapverstoring. Slaapverstoring is natuurlijk ernstig. Dat is niet gezond; daar zijn we het over eens. In de Programmatische Aanpak Meten Vliegtuiggeluid is onderzoek verricht. Dit is eigenlijk een herhaling van het voorgaande. We zijn op de hoogte van de negatieve effecten van slaapverstoring. Daarom hebben we juist dat Balanced Approachpakket gemaakt, waar dus ook die drie maatregelen voor de nacht in zitten. We zien juist in de nacht een verbetering.

Dan had het lid Van Dijk een vraag over de afspraken over nachtvluchten. Hij vroeg: wat is daar nou gebeurd? Waarom is het niet 25.000 in plaats van 27.000? In het gebruiksjaar 2023, dat liep van november 2022 tot oktober 2023, vonden op Schiphol 24.500 nachtvluchten plaats. In de eerste helft van dit gebruiksjaar lag dit 6% hoger. De inschatting is dat in 2024 tussen de 25.000 en 26.000 nachtvluchten zullen worden uitgevoerd. Er zijn 32.000 nachtvluchten toegestaan. In de Luchtvaartnota was opgenomen dat het aantal nachtvluchten in eerste instantie verminderd zou worden naar 29.000. In de huidige Balanced Approach gaan we naar 27.000 toegestane vluchten in de nacht. Daarbij hoort ook het weren van herrietoestellen. Hopelijk is dat een antwoord op de vraag.

Dan kom ik bij het Kamerlid Bamenga. Hij vroeg: waarom keert de minister zich tegen de nachtsluiting? We vinden slaap natuurlijk belangrijk, maar in de Balanced Approachprocedure hebben we dus gekozen voor een forse reductie van het aantal vluchten in de nacht. Hiermee worden de gestelde geluidsdoelen ruimschoots gehaald, zeg ik daarbij. Er wordt een impactanalyse uitgevoerd. We gaan die nog dit jaar naar uw Kamer sturen. Dan kunnen we opnieuw praten over de wenselijkheid van een eventuele nachtsluiting, maar ik zeg daarbij dat dat niet op veel enthousiasme kan rekenen, ook omdat een nachtsluiting een verplaatsing naar de randen van die nachtsluiting zal veroorzaken. Niet iedereen is hier dus even enthousiast over. Ook voor de luchtvaartmaatschappijen kan dit tot problemen leiden. Maar goed, we gaan de impactanalyse naar uw Kamer sturen. Dan kunnen we er later altijd over spreken. De vraag over die nachtsluiting was trouwens ook van het lid Kostić.

Het lid Stoffer vraagt: "De meeste lawaaiige toestellen mogen niet meer tussen 23.00 uur en 7.00 uur starten of landen. Waarom is er niet gekozen voor 22.00 uur tot 8.00 uur?". Internationaal gezien is de nacht een aaneengesloten tijdvak van acht uur. Op Schiphol is dat tussen 23.00 uur 's



avonds en 7.00 uur 's morgens. Dat sluit dus gewoon aan op de gebruikelijke begrenzing van de nacht. Daar is voor gekozen. Je zou het ook anders kunnen doen, maar dit is onze keuze geweest.

Er werd gevraagd: waarom houden we ons niet aan het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol van 2008? Sinds 2015 is er sprake van een gedoogsituatie. Daarmee kan volgens de Hoge Raad pas worden gestopt nadat de Balanced Approachprocedure is doorlopen. Vanwege deze uitspraak kunnen we dus niet terugvallen op het LVB van 2008. Daarom hebben we juist die Balanced Approachprocedure doorlopen. Die hebben we nu naar de Commissie gestuurd voor advies.

Dan de vraag: hoe gaan we op korte termijn de fair balance en het vertrouwen herstellen? Daar heb ik natuurlijk ook al veel over gezegd. We gaan van negen jaar lang gedogen naar handhaven en naar strakkere afspraken. Dat gaat om het herstel van de rechtspositie van omwonenden. We gaan ook nog naar een enorme reductie van ernstig geluidgehinderden van maar liefst 20%. Die zaken samen vormen gewoon een enorm goed doel.

Dan vroeg het lid De Groot naar nieuwe LVB-handhaving. Hij gaf aan dat er wantrouwen is dat moet worden hersteld. De ILT gaat handhaven door te kijken naar de grenswaarden die in het LVB komen te staan. De ILT is dus onafhankelijk. De grenswaarden komen tot stand via berekeningen. Die zijn nu eenmaal het beste dat we op dit moment hebben. Daarom gaan we nu uit van die berekeningen. Metingen zijn wel belangrijk. Die worden gebruikt om het rekenmodel te verbeteren. Ik heb de wens om naar berekeningen te gaan ook doorgegeven binnen mijn ministerie ... Sorry, ik bedoel metingen. We hebben het over metingen.

Iedereen hier vraagt, net als de omwonenden: waarom ga je nou niet meten? Berekeningen geven namelijk toch een beetje een wankel gevoel en soms ook wantrouwen: wordt er niet gewoon naar een resultaat toe gerekend? Meten is toch meer weten. Dat voelt beter. Het is alleen nog niet heel makkelijk om dat geluid echt zo goed te meten dat er een normen- en handhavingstelsel op kan worden gebaseerd. Maar we zijn wel degelijk bezig om te onderzoeken hoe we dat kunnen doen. We kijken ook naar het buitenland: hoe wordt het daar gedaan? Hier wordt dus aan gewerkt. Ook ik heb de uitdrukkelijke wens om naar meten te gaan. Dat geeft gewoon iets meer contact met de werkelijkheid. Dat voelt goed, maar ik heb me laten vertellen dat het niet zo makkelijk is als het lijkt. Aan de andere kant denk ik: er is van alles mogelijk wat betreft artificiële intelligentie en er zijn allerlei nieuwe mogelijkheden, dus laten we dat onderzoek vooral vervolgen. Ik ben ervan overtuigd dat we wel tot meten zullen komen, maar dat zal nog niet voor dit Luchthavenverkeersbesluit kunnen. Maar de wens is gehoord; daar wordt aan gewerkt.

Zal ik eerst mijn blokje afmaken, voorzitter?

De **voorzitter**:

Ja. U heeft nog maar een paar blaadjes, zie ik. Meneer De Groot, u komt zo als eerste aan de beurt.

Minister **Madlener**:

De heer Baudet ... Ik moet Baudet zonder t zeggen. Hij is er gelukkig niet, anders had ik gelijk op mijn kop gekregen.

De **voorzitter**:

Nee, maar dat is belangrijk: bij Bromet moet de t wel worden uitgesproken, maar bij Baudet niet. Maar dat wordt allemaal door elkaar gegooid.

Minister **Madlener**:

Baudet zonder t klinkt ook chiquer dan Baudet met t.

De **voorzitter**:

Daarom hecht hij er natuurlijk ook zo veel waarde aan!

Minister **Madlener**:

Het is een beetje de Franse tongval. Het is een prachtige naam. De heer Baudet vroeg: is de minister bereid om systematisch en empirisch onderzoek te doen naar geluidsoverlast? Daar hebben we het net al over gehad. De berekeningen voelen toch niet helemaal goed in deze tijd. Er moet toch heel veel kunnen met behulp van slimme microfoons. Daarom gaan we ook verder kijken naar metingen. Die worden ook steeds belangrijker. De wens is dus gehoord. Dat gaan we verder onderzoeken.

Dan vroeg de heer Boutkan naar zicht op en een tijdsindicatie van oplossingen en verbeteringen rondom procedures, routes en baangebruik. We werken continu samen met de sector aan verbeteringen om overlast te verminderen. Mensen zetten zich hier vol voor in. Het is een complex probleem dat uiteraard binnen de randvoorwaarde van veiligheid moet kunnen worden uitgevoerd. Op de korte termijn werken LVNL en Schiphol aan de uitvoering van het programma Minder Hinder, voor vermindering van de overlast. Verder doorlopen we de Balanced Approachprocedure met de hinderbeperkende maatregelen. In het kader van de luchtruimherziening wordt er op korte termijn een leertraject opgestart rond hoger naderen en dichter bij de luchthaven dalen. Op zich is dat dus natuurlijk een heel

begrijpelijke en goede tip. Die wens hebben we ook. Daar wordt dus ook uitdrukkelijk naar gekeken voor de toekomst.

Het lid De Groot van de VVD vraagt: wat is de reden dat er meer gebruik wordt gemaakt van de secundaire banen? Volgens mij heb ik ook de PVV hierover gehoord. Op Schiphol worden de start- en landingsbanen ingezet die per saldo voor de minste hinder zorgen. Dat zijn de Kaag- en de Polderbaan. Bij een groter aantal vliegbewegingen moeten vaker secundaire banen worden ingezet, omdat het verkeer niet allemaal op de primaire banen kan worden afgehandeld. Inmiddels is het aantal vliegtuigbewegingen weer op het niveau dat vaak aan de orde is. Door een aantal veiligheidsmaatregelen moet de Aalsmeerbaan ook vaker worden ingezet in plaats van de Kaagbaan. De ILT handhaaft nu als bij overschrijdingen niet gevlogen wordt volgens het NNHS. Welke baan je moet kiezen, is ook afhankelijk van het weer, maar het heeft ook met capaciteit te maken.

Dan vraagt het lid Bamenga of we bewoners kunnen ondersteunen die bezig zijn met het opzetten van een netwerk van geluidsoverlastpunten. In veel gevallen ondersteunen we ook dit soort initiatieven. Zo is er een citizens science project geweest rond het meten van vliegtuiggeluid. Ook werken we samen met omwonenden aan minderhindermaatregelen. Metingen voor controle van het rekenmodel zijn staand beleid. Metingen voor informatievoorziening zijn een wens van omwonenden. Daar spreken we dus ook over. Het is alleen nog niet zeker hoe dat eruit gaat zien. Maar ik ben blij en het is natuurlijk goed dat de bewoners zelf ook kijken hoe we meer naar meten kunnen en hoe we daarvan kunnen leren.

Waarom gaan we niet meer doen aan de isolatie van woningen? Sinds de jaren tachtig van de vorige eeuw zijn ruim 13.000 woningen van isolatie voorzien. Binnen het gebied dat qua geluid hoog belast is, zijn nog 660 woningen niet geïsoleerd. Die krijgen alsnog een aanbod voor isolatie. Isolatie in een grotere contour is niet voorzien. Ik werk wel aan een pakket met geluidsreducerende maatregelen die de geluidsbelasting bij de bron aanpakken. Dat doen we via die Balanced Approach, omdat het effectiever is. Maar er krijgen nog 660.000 woningen een aanbod. O nee, 660 woningen; laat ik het niet overdrijven.

Kunnen we uitleggen waarom de geluidsheffing doorloopt tot wanneer de 25,2 miljoen is opgehaald? Houdt de geluidshinder op dat moment op? Dat vraagt Kamerlid Van Dijk. De heffing is er om de Regeling gevelisolatie Schiphol 2023 te bekostigen. Via deze regeling komen woningen in aanmerking voor gevelisolatie die onder eerdere regelingen ook in aanmerking kwamen, maar daar toen geen gebruik van hebben gemaakt. Dat zijn dus 660 woningen binnen de 60dB Lden-contour. Woningen binnen deze contour gelden als hoog belast. De regeling is een herstelactie om te zorgen dat zo veel mogelijk woningen binnen die contour van gevelisolatie worden voorzien. De heffing is gekoppeld aan die concrete regeling. Ik kan die heffing daardoor niet structureel maken.

De heer Baudet vraagt of wij bereid zijn te onderzoeken of we specifieke huizen kunnen isoleren of uitkopen. Ik heb daar zojuist al antwoord op gegeven. Er is ook beleid om specifieke huizen uit te kopen. Het gaat om woningen die dicht bij de start- en landingsbaan liggen. De "sloopzone" heet dat. Ik ben ook heel benieuwd hoeveel woningen daarin liggen. O, negen woningen liggen nog in die sloopzone. Ook daar wordt nog aan gewerkt. De "sloopzone" klinkt niet heel leuk, maar misschien ben je toch wel blij als je een goede vergoeding krijgt en kan dit toch een probleem oplossen.

Dan vroeg de heer Boutkan naar baanonderhoud en hoe we de overlast tot een minimum gaan beperken. Het baanonderhoud en die NATO-top hebben natuurlijk impact op het baangebruik. Er wordt met veel partijen overlegd over de keuzes die hierin worden gemaakt. Expertgroepen zijn bezig met maatregelen. Een van de uitgangspunten is natuurlijk om de overlast voor de omgeving en de luchtvaart te beperken.

Het lid Kostić vraagt ook naar het onderhoud in de zomer. Hoe gaan we dat regelen? We hebben een ontheffingsaanvraag van Schiphol ontvangen voor het baanonderhoud van volgend jaar. Er is aan Schiphol meegegeven dat ontheffing alleen kan worden verkregen als er mitigerende maatregelen worden genomen om de effecten op de omgeving te beperken. Zowel de aanvraag als de maatregelen van Schiphol moeten nog beoordeeld worden. Daarvoor gaan we ook nog advies vragen aan de MRS. Daar kan ik nog niet op vooruitlopen.

Dit was het begin van de vergadering over dit onderwerp, want Schiphol is nu afgerond.

#### De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer de minister. Ik moet zeggen dat ik Kamerleden vaak aanspreek op veelvoudig gebruik van afkortingen. Die zaten ook in uw verhaal, meneer de minister. Maar u bent onze gast. Ik vind het moeilijk om u erop aan te spreken, maar mijn wens is toch dat eenieder debatten kan volgen en begrijpen. Er komt vaak een diarree aan afkortingen. De mensen thuis kunnen het dan vaak echt niet meer volgen. Ik hoop dat daar aan uw kant ook iets aan wordt gedaan in de toekomst. Dat zou heel fijn zijn. Wij vertegenwoordigen mensen namelijk. Ik vind het aan onze kant dus zeker net zo belangrijk. Maar de minister is de herder van de schapen. Ik vind dat het voor eenieder begrijpelijk moet zijn. Ik zeg tegen beide kanten: dank u wel daarvoor.

Tot zover. Meneer De Groot was de eerste. We gaan dadelijk naar het blokje Lelystad. Maar nu gaat het nog even over Schiphol.

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

Ik zou dan heel graag van de minister een toezegging krijgen op dat meten. Wat bedoel ik met een toezegging op meten? Ik bedoel dat de minister uitwerkt hoe je dat zou kunnen doen. Als volgend jaar dat nieuwe luchthavenbesluit komt, hoe zou je dat dan goed kunnen gaan meten? Wie zou dat dan moeten doen? Hoe ziet het proces van die inrichting er dan uit? Al dat soort details zou ik graag horen op het moment dat de minister het onderzoek heeft afgerond. Als hij weet welke opties hij daarvoor heeft, zou ik daarover graag een brief van de minister ontvangen, zodat we daar dan over kunnen praten. Dat scheelt namelijk weer een motie straks.

Minister **Madlener**:

Ik heb natuurlijk al toegezegd dat we dit gaan doen. Ik heb ook de opdracht gegeven. Alle partijen weten dit. Bewoners hebben de wens duidelijk geuit. We willen het eigenlijk allemaal. Ik wil dus zeker toezeggen dat ik dit concreet uit ga werken. Ik vind het alleen moeilijk om daar nu een tijd op te plakken. Is een streefdatum misschien een idee? Ik kijk even naar mijn ambtenaren. Is de zomer van 2025 wellicht een haalbare datum voor een eerste idee wat betreft hoe we dat gaan doen? Is dat wellicht een haalbare datum, zodat we toch een soort richtlijn hebben?

De **voorzitter**:

Meneer De Groot knikt tevreden. Dat wordt nu door onze griffier genoteerd. Dank voor de toezegging.

Minister **Madlener**:

Ja, dat gaan we doen.

De **voorzitter**:

Zijn er nog interrupties over Schiphol, voordat we naar Lelystad gaan? Het lid Kostić.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Ik kijk de minister even aan, omdat ik hem toch blijf beschouwen als een minister van de luchtvaartlobby. Maar hij krijgt nog een paar kansen van mij. Mijn vraag is tweeledig. Er zitten dus twee kansen in voor de minister; ik ben benieuwd. Ten eerste heeft een burger, Leon Adegeest -- ik mag zijn naam noemen, want hij is gewoon op de radio geweest -- er een aantal jaar geleden voor gezorgd dat de berekeningen van het ministerie, die ook toen door

onafhankelijke bureaus waren gedaan, werden gecorrigeerd, omdat ze voor geen meter bleken te kloppen. Er is dus geen zekerheid dat dit nu goedkomt omdat er bureaus zijn ingeschakeld. Mijn vraag is dus ten eerste of de minister bereid is om ervoor te zorgen dat alles wat betreft het rekenmodel en de invoer straks transparant is en dat de groep omwonenden, waaronder Leon, dit straks weer kan inzien. Dan kan die groep namelijk weten of het straks echt klopt, of dat het weer een kwestie van "bagger erin, bagger eruit" is.

Mijn tweede verzoek is als volgt. De vorige regering zou iets doen om de secundaire banen te ontlasten. Er lag een maatregel in de Balanced Approachprocedure, namelijk: geen baangebruik in de middag. Die maatregel is geschrapt, volgens mij door deze minister. Er is in ieder geval geen alternatieve maatregel voor teruggekomen. Heeft de regering, deze minister, nog de ambitie om die secundaire banen meer te ontlasten?

Minister **Madlener**:

Het eerste verzoek gaat over de openbaarheid van de berekeningen. Die heb ik gisteren al toegezegd aan de bewoners. Ik denk dat het belangrijk is dat we die berekeningen kunnen zien en dat we kijken hoe die gedaan zijn. We hebben hiervoor dus de twee beste bureaus ingeschakeld. Ik streef daarbij naar maximale transparantie. Er zal ongetwijfeld wel kritiek op komen, maar ik heb hierbij toch gekozen voor die twee bureaus. Ik heb het al toegezegd aan de bewoners en aan de Kamerleden. Ik denk dat ieder het moet kunnen controleren.

De tweede vraag ging over het overdag niet buiten dienst stellen van de secundaire banen. Daar is eigenlijk niemand een voorstander van. Daarom is ervoor gekozen om dat niet te doen.

De heer **Boutkan** (PVV):

Ik had in de eerste termijn ook een vraag gesteld over het aankomen van het vliegverkeer vanuit het oosten, het draaien over de Noordzee en dan weer terugkomen naar Schiphol. Op die vraag heb ik niet echt een antwoord gehad, of het ging wel heel snel.

De **voorzitter**:

Omdat het een onbeantwoorde vraag betreft, tellen we deze voor u niet als een interruptie, net als voor de andere collega's.

Minister **Madlener**:

Die vraag zit in het onderwerp luchtruimherziening.

De **voorzitter**:

Dat gaat allemaal over Lelystad. Heeft het lid Kostić nog een vraag over Schiphol?

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Ik was ...

De **voorzitter**:

U hebt geen interrupties meer, hoor.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Het was meer omdat de minister mijn vraag niet goed heeft beantwoord. Misschien had ik de vraag niet goed gesteld, maar het ging meer om het volgende. De maatregel van die middagbeperking op de secundaire banen is geschrapt en er is niks voor in de plaats gekomen. De vraag is dus: komt er nog iets?

De **voorzitter**:

De minister komt daar nog op.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Of komen er überhaupt geen extra maatregelen?

Minister **Madlener**:

Ik hoor dat er voor die maatregel geen alternatieven waren en dat we in de Balanced Approach wel gaan kijken naar het minder gebruiken van de secundaire banen en dus het meer gebruiken van de primaire banen.

De **voorzitter**:

Wat ik nu ga doen -- dat heb ik in het begin beloofd -- is het volgende. Ik zie dat De Hoop en Kostić door hun interrupties heen zijn. Er komen nog vier

onderwerpen en dat vind ik wel erg fors. Ik wil hen toch de gelegenheid geven om de minister te bevragen en te controleren. Ik ga daar gewoon een extra interruptie voor toekennen, maar dan krijgt iedereen die. We gaan dus niemand bevoordelen. We gaan dus naar vijf interrupties. Meneer de minister. Nee, eerst meneer De Hoop?

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

Ik wil niet ingewikkeld doen, maar ik heb het idee dat Kostić al meer dan vijf interrupties heeft gehad. We zeiden dat als één lid meer interrupties zou doen, dat voor alle leden zou gelden. Ik tel er zeven, dus dat zou betekenen dat we allemaal zeven interrupties hebben.

De **voorzitter**:

Nee, dat is niet waar. Eén interruptie van het lid Kostić was geen interruptie. Die heb ik ook aan meneer Ceder en meneer Boutkan toegekend. Als er iets is blijven liggen en men stelt daar een vraag over, is dat geen interruptie. Ik hoor het verzoek om er zes te doen. Oké, we gaan nu een deal maken. Het worden er zes, maar ze moeten kort en puntig zijn. Er zit niemand te wachten op die ellendige lange vragen. Je ziet door de bomen het bos niet meer; dat zijn allemaal veel te veel woorden. We gaan er twee interrupties bij doen, maar kort en puntig. Er wordt dus gewoon binnen 30 seconden afgekapt. Dat gaan we doen. Goed, we hebben een deal, meneer De Hoop, dank u wel. Meneer de minister, u krijgt per Kamerlid nog twee extra interrupties aan uw broek. Alvast een fijne avond gewenst!

Minister **Madlener**:

Het is goed dat er vragen worden gesteld. We zitten hier allemaal voor onze eigen ideeën en ik verdedig de keuze van het kabinet. Ik denk echter dat het een goed en belangrijk debat is, want er zijn natuurlijk veel belangen mee gemoeid. Daarom lijkt het me prima, voorzitter.

Het gaat nu over het blokje Lelystad. Ik begin met het lid Bamenga van D66. Zijn vraag was: waarom schuiven we de besluitvorming door naar 2025? Klopt het dat je helemaal geen vakantievluchten kan laten plaatsvinden vanaf Lelystad Airport? Dat is dus niet juist. De aanleg van de infrastructuur die nodig is om vakantievluchten te faciliteren, is gedaan. De verlenging van de baan was daar onderdeel van. De luchthaven werkt aan een geactualiseerd milieueffectrapport. Daarnaast loopt er een aanvraag voor een natuurvergunning bij het ministerie van LNV. De opening van Lelystad Airport vergt natuurlijk een zorgvuldige voorbereiding en een goed gesprek met uw Kamer. Daarna nemen wij hierover een besluit. De vakantievluchten kunnen natuurlijk wel plaatsvinden vanaf Lelystad. Je kunt prima vanaf



Lelystad met een groter toestel naar tal van bestemmingen binnen Europa vliegen. Het is dus absoluut niet zo dat dat niet zou kunnen.

Er werd gevraagd: "Er is nog geen natuurvergunning. Hoe staat het daarmee?" Die natuurvergunningsaanvraag is ingediend bij het ministerie van LNV. Dat gaat daarover, dus we wachten af hoe dat gaat.

Er werd ook gevraagd: kunnen we garanderen dat er op Lelystad Airport geen autonome groei plaatsvindt? Er is geen sprake van groei. Het gaat om een maximum van 10.000 vluchten per jaar. Als je Lelystad Airport ziet als een overloopvluchthaven, is er dus helemaal geen sprake van groei. Schiphol gaat ook krimpen, dus in het totaal is er geen sprake van groei.

Kunnen we garanderen dat het schrappen van de route boven Lemelerveld niet tot overlast elders gaat leiden? Op de routes is nu overal sprake van ongehinderd klimmen en dalen -- stijl klimmen en stijl dalen is het beste om de geluidsoverlast te reduceren -- behalve tussen Lemelerveld en Zwolle. Daar ligt een lijn waar je horizontaal vliegt. Om die overlast weg te nemen zou je ervoor kunnen kiezen om die route te schrappen; dat kan. Ik heb daar nog geen besluit over genomen, maar het is een mogelijkheid; dat zeg ik erbij. Dit was een vraag van diverse fracties, onder wie het lid Ceder en het lid van de BBB.

Er werd gevraagd: wat is mogelijk via een convenant om garanties te krijgen over de geluidsoverlast? Met luchtvaartmaatschappijen kijken naar een verplaatsing van vluchten van Schiphol naar Lelystad is een interessante suggestie. Ik wil kijken wat het toevoegt aan het bestaande sturingsmodel. Dwingen zal niet mogelijk zijn, maar we kunnen natuurlijk altijd praten over een verplaatsing.

Dan een vraag van de VVD-fractie: hoe kijken we aan tegen het verplaatsen van vluchten naar Lelystad Airport? Dat is eigenlijk dezelfde als de vraag hiervoor. Het is natuurlijk aan de luchtvaartmaatschappijen zelf om te bepalen vanaf welke vluchthaven ze willen vliegen. Er is een verkeersverdelingsregel die het voor luchtvaartmaatschappijen aantrekkelijk maakt om van Schiphol naar Lelystad te gaan. Lelystad maakt geen deel uit van de Balanced Approach, want die gaat alleen over de exploitatiebeperking ten aanzien van Schiphol, en niet ten aanzien van Lelystad. Dat staat dus duidelijk los van elkaar.

Lelystad is een vluchthaven waarvan nu al gebruikgemaakt wordt door klein vliegverkeer. Het lid Stoffer zegt: zou het niet een goed idee zijn om die privéjets op Schiphol alvast wat meer naar Lelystad te verplaatsen? Lelystad is dus al een vluchthaven. Het is niet zo dat die niet open is; hij is alleen open voor de kleine luchtvaart, 80.000 vluchten per jaar. Daar kunnen ook privéjets onder vallen, maar het is niet aan mij om die shift te maken. Dat is iets tussen Schiphol en Lelystad. Voor mij is het uitgangspunt dat er in ieder geval binnen de kaders van het vluchthavenbesluit gebleven wordt. Dat moet

ook bij een nieuw luchthavenbesluit. Het is dus een mogelijkheid, maar ik kan de verplaatsing van de privéjets naar Lelystad niet verplichten of opdragen.

Bij de NATO-top komen er overigens ook kleinere jets binnen, wellicht ook privéjets. Ook daar is naar gekeken. Maar vanwege veiligheidsbeperkingen en door de grotere reis vanaf Lelystad is het om veiligheidsredenen niet aantrekkelijk om op Lelystad te landen. Dat zeg ik alvast.

Als laatste onder het kopje Lelystad -- hierna kan ik nog wat vragen beantwoorden -- is er de volgende vraag: kunnen we een nieuwe MKBA voor Lelystad laten opstellen? Er zijn al MKBA's voor Lelystad gemaakt. Er is gekeken naar externe en indirecte effecten op de omgeving. Dat betreft geluid, emissies, externe veiligheid en werkgelegenheid. Deze aspecten komen allemaal terug in het te actualiseren milieueffectrapport. Die worden natuurlijk bij de besluitvorming meegenomen. Een nieuwe MKBA voegt dus in die zin weinig toe. We hebben al heel veel. We gaan bij het actualiseren van het milieueffectrapport kijken naar deze zaken.

De **voorzitter**:

Dank voor de beantwoording tot zover, meneer de minister. Geachte afgevaardigde Stoffer en dan meneer De Groot.

De heer **Stoffer** (SGP):

Dank, voorzitter. Ik begrijp dat de minister zegt dat hij niet gaat over het eventueel overplaatsen van die privéjets van Schiphol naar Lelystad. Weet hij wel of dat kan? Kan dat nu gewoon met de huidige vergunningen? Want als dat niet zo is, moet er natuurlijk toch nog wel het een en ander gebeuren. Ik heb begrepen dat er heel veel zijn, die privéjets op Schiphol, en dat die eigenlijk best een lastige plek hebben. Je moet toch ook wat doen aan het gebouw, als je mensen daar binnen laat komen. Die willen ook een beetje netjes ontvangen worden en weer terug, enzovoort. Het gaat me er ook om dat we daar economisch iets creëren waar Lelystad iets aan heeft. Dat zou toch wel een heel mooie beweging zijn.

Minister **Madlener**:

Lelystad is erg enthousiast over de luchthaven. Die is hard nodig voor de economie. Ik krijg ook heel veel de vraag "open deze luchthaven". Het is mogelijk om privéjets te laten landen op Lelystad, maar het is wel enigszins beperkt. Ik kan het ook niet afdwingen. Het is ook niet zo dat alleen privéjets de hele luchthaven kunnen voorzien van een goed businessmodel. Daarvoor is echt ook een openstelling voor de commerciële luchtvaart nodig. Dat hoeven geen 45.000 vluchten te zijn. Er is mij verteld dat 10.000 vluchten per

jaar voldoende is om een haalbaar businessmodel te hebben op Lelystad Airport. Maar goed, het is ook aan Schiphol om te kijken hoe ze omgaan met privéjets. Als je gaat krimpen op Schiphol, als de Balanced Approachprocedure is doorlopen, is het natuurlijk wel een heel logische gedachte, als Schiphol minder slots krijgt, dat je een shift gaat maken om privéjets wat meer richting Lelystad te krijgen, maar dat is aan de toekomst en aan Schiphol.

De **voorzitter**:

Meneer Stoffer, u begint nu aan de twee extra 30 secondenvragen.

De heer **Stoffer** (SGP):

Dat weet ik, voorzitter. Toen u die ruimte gaf, dacht ik: nou, dan ga ik er wat ruimer mee om.

De **voorzitter**:

De 30 seconden lopen al.

De heer **Stoffer** (SGP):

O, excuus. Kan een minister garanderen dat je dat met 10.000 vluchten per jaar kunt afgrendelen? Kun je dat gewoon al afgrendelen, zonder dat je denkt: zit ongebreidelde groei er dan nog in?

Minister **Madlener**:

Als ik het goed begrijp, is de vraag: als we Lelystad Airport openen met maximaal 10.000 vluchten, commercieel, per jaar, is dat dan een zekerheid voor iedereen eromheen dat het niet stiekem toch doorgroeit naar meer? Dat is natuurlijk een vraag die ik veel hoor. Dat kan. We kunnen gewoon in een luchtverkeersbesluit afspreken dat dat het maximum is zolang dat luchtverkeersbesluit geldt. Dan zal er dus een nieuw besluit moeten worden genomen als je daar overheen wilt gaan. Dus die 10.000 is zeker te garanderen.

De **voorzitter**:

Meneer Stoffer, u heeft hierna nog één interruptie. Meneer De Groot.

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

Ik heb eigenlijk nog een aanvullende vraag over het antwoord over verplaatsing van vluchten van Schiphol naar Lelystad; zo zou je het kunnen noemen. Volgens mij zegt de minister terecht dat de Balanced Approach over Schiphol gaat, maar daar ging mijn vraag juist over. Stel dat je nou voor een jaar of twee jaar toch die verplaatsing van 10.000 vluchten van Schiphol naar Lelystad nodig hebt, omdat je bijvoorbeeld op zoek bent naar extra geluidsreductie, bijvoorbeeld in die 3%, zou je dat dan kunnen meenemen als een soort van operationele maatregel in die Balanced Approachprocedure en dat op die manier vastklikken? Als vliegtuigen dan weer stiller en schoner worden, kan je dat loslaten omdat je dan verder kunt groeien doordat het geluid en de uitstoot veel minder zijn. Voor die tussenliggende fase ben ik eigenlijk op zoek naar een oplossing, waar Lelystad Airport een heel belangrijke rol in kan spelen.

Minister **Madlener**:

We kunnen het niet koppelen aan elkaar, maar je kan het natuurlijk wel synchroon laten lopen. Maar goed, daar zal eerst een beperkte openstelling van Lelystad voor nodig zijn. Nu gaat het gewoon niet, maar je zou inderdaad met wat fantasie kunnen denken ... Als Schiphol in die tijd nog meer maatregelen van krimp voor zijn kiezen krijgt, dan kan je natuurlijk zeggen: als Lelystad opent, dan verlicht dat natuurlijk wel. Dan wordt Lelystad echt de overloopluchthaven van Schiphol, zoals de bedoeling was. Het is dus in de tijd mogelijk, maar we kunnen het niet aan elkaar koppelen.

De **voorzitter**:

Dank u wel voor de beantwoording. De Hoop. Ceder? Niet meer? Dan De Hoop en Pierik.

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

De minister heeft het de hele tijd over 10.000 vluchten, maar uit de onderzoeken rond de eerder geplande opening tien jaar geleden bleek dat Lelystad Airport pas rond 20.000 tot 25.000 vluchten rendabel is. Ik vind het dus wonderlijk dat de minister stelt dat het daarmee rendabel zou kunnen zijn. Die laagvliegroutes zijn nog niet opgelost. Ik heb nog een specifieke vraag. De minister weet toch ook dat je niet luchtvaartmaatschappijen kunt dwingen om op Lelystad Airport te vliegen? Hoe denkt u dan überhaupt aan die 10.000 en 25.000 vluchten te komen?

De **voorzitter**:

De minister.

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

Hoe denkt de minister dan überhaupt aan die vluchten te komen als hij ze niet kan dwingen?

Minister **Madlener**:

Ja, dat klopt. Dwingen kan ik niet, maar het is wel Schiphol dat de eigenaar is van Lelystad, en Schiphol zegt dat het rendabel is. Zij doen ook de bedrijfsvoering, hè. Het is niet aan mij om die luchthaven te exploiteren. Dat doet Schiphol. Schiphol heeft er verstand van, heeft er ervaring mee en zegt dat. De tarieven zijn inmiddels natuurlijk ook wat opgehoogd. Schiphol was vroeger een heel goedkope luchthaven, maar het wordt straks een van de duurere luchthavens van Europa. Je ziet dus toch een tariefstijging en wellicht is dat de oorzaak ervan dat het wat eerder rendabel is. Maar het is Schiphol zelf dat denkt dat 10.000 vluchten hier een rendabele businesscase bieden. Schiphol is ook de direct belanghebbende hierbij.

De heer **Pierik** (BBB):

Ik wil toch nog even voortborduren op de vraag van de heer De Hoop. Met 10.000 vluchten zou het rendabel zijn. Als Schiphol dat uitrekent, dan is dat natuurlijk hartstikke mooi, maar ik heb eigenlijk wel behoefte aan een soort second opinion of zoiets. Wie zou daar nog meer iets zinnigs over kunnen zeggen? Want de wildste cijfers doen de ronde. Het zou bij 45.000 vluchten pas rendabel zijn of bij 20.000. Is de minister bereid om daar nog eens een extra onderzoek naar te verrichten?

De **voorzitter**:

Een second opinion, meneer de minister.

Minister **Madlener**:

Er is door Lelystad zelf een onderzoek gedaan en daar kwam 10.000 uit als rendabel. Dus zowel Schiphol als Lelystad vindt dat. Je moet natuurlijk bepaalde uitgangspunten hebben: hoeveel wordt er betaald en wat gaat het opleveren? Zij hebben daar onderzoek naar gedaan. Dat onderzoek is net uit, hoor ik. Misschien kunnen wij een kopietje toesturen aan uw Kamer. Het

antwoord is dus: ja, het kan rendabel. Kun je ook zeker stellen dat het bij 10.000 blijft? Het antwoord daarop is ook ja.

De **voorzitter**:

Dan gaan we naar het derde blokje. Is er nog iemand? Meneer Boutkan? En meneer Bamenga. Er komen er nog twee bij.

De heer **Boutkan** (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Toch even een vraag over die 10.000. Is die 10.000 exclusief de JSF?

Minister **Madlener**:

Ja, die 10.000 gaat om de commerciële vluchten. En hoe rendabel is dat? Dat hangt natuurlijk af van het tarief dat die commerciëlen kunnen betalen om te landen. Wat de JSF betaalt, dat weet ik niet. Het is zonder JSF. Het is ook zonder de 80.000 kleine vliegtuigen die daar nu al landen. Het gaat echt om 10.000 commerciële vluchten. Dat zou rendabel zijn volgens de berekeningen van Lelystad Airport, die ik naar uw Kamer zal sturen, vooralsnog zonder JSF.

De heer **Bamenga** (D66):

De minister gaf net aan dat er in principe geen beperkingen zijn als het gaat om vakantiemaatschappijen die wel of niet gebruik kunnen maken van Lelystad. Uit het artikel van Follow the Money -- daar ging mijn vraag natuurlijk over -- dat zich baseert op interne stukken, op adviezen van ambtenaren, blijkt dat Lelystad als luchthaven vanwege de korte baan en de nachtsluiting niet geschikt is voor vakantiemaatschappijen. Nu hoor ik iets anders van de minister. Ik wil dus graag weten hoe de minister dat met elkaar rijmt.

Minister **Madlener**:

Het lijkt dan toch een hardnekkig misverstand. De baan is verlengd en er kunnen Boeings 747 starten en landen op Lelystad. In die zin klopt dat dus gewoon niet. Dat is een heel groot vliegtuig. Als dit soort grote vliegtuigen kunnen landen en stijgen op Lelystad, kan iedereen bedenken dat die vliegtuigen ook naar talloze vakantiebestemmingen in bijvoorbeeld Europa vliegen. Het is dus gewoon mogelijk. Als wij dat mogelijk willen maken, dan kan het.

De heer **Boutkan** (PVV):

Toch nog even een vraag aan de minister naar aanleiding van de eerdere beantwoording over de route over het Lemelerveld. Wanneer gaat de minister een besluit nemen over het sluiten van die route over het Lemelerveld?

Minister **Madlener**:

Ik had deze vraag eigenlijk onder het kopje luchtruimherziening geplaatst. Het is mogelijk. De route over het Lemelerveld heeft het nadeel dat diverse leden hebben aangegeven. Je zou daar dus een keuze in kunnen maken. Zo ver ben ik nog niet, maar het is inderdaad een mogelijkheid om die route te schrappen en nog steeds tot een businessmodel te komen met 10.000 vluchten per jaar.

De heer **Boutkan** (PVV):

Dit is toch wel belangrijk, want het gaat maar om één route. Als de minister aangeeft dat die ene route gesloten wordt, geeft dat meer helderheid en duidelijkheid.

Minister **Madlener**:

Het is een keuze. Het kan. Ik wil dat zeker overwegen. Ik hoor uw Kamer, dus ik wil best kijken of dat mogelijk is. Ik heb zelf de keuze nog niet gemaakt. Ik zal dat nu op dit moment ook niet doen, maar als die wens er is, dan is het wel een mogelijkheid.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan gaan we nu naar het blokje luchtruim toe. Ik wil de Kamerleden vast vragen om zich voor te bereiden op een tweede termijn van anderhalve minuut. Houd daar rekening mee, met anderhalve minuut. Meneer de minister, dan gaan we naar blokje 3, luchtruim.

Minister **Madlener**:

Mijn mapjes worden gelukkig wel steeds iets dunner, dus misschien lukt het wel om voor 22.00 uur klaar te zijn.

De **voorzitter**:

Nou, nee. We zijn om 22.00 uur klaar.

Minister **Madlener**:

O, we zijn om 22.00 uur klaar. Nou, ik zal snel doorgaan. Dit is dus het kopje luchtruimherziening en de routing. Het lid Boutkan zegt dat er al sinds 2009 over een nieuwe luchtruimherziening wordt gesproken en vraagt waarom ik er optimistisch over ben dat het nu gaat lukken. De staatssecretaris van Defensie en ikzelf verwachten eind 2024 de Kamer te informeren over de plannen voor de nieuwe indeling van het luchtruim. Deze plannen zijn belangrijk om voldoende ruimte te creëren voor Defensie om te oefenen met jachtvliegtuigen. Daarnaast is het uitgangspunt natuurlijk dat er korter wordt gevlogen om daarmee het brandstofgebruik te verminderen en de uitstoot te verlagen. Ik ben optimistisch over de haalbaarheid. Ik zie vele voordelen, maar ik kan er hier nu niet op vooruitlopen. Ik verwacht aan het eind van dit jaar een soort concept daarvan naar de Kamer te kunnen sturen.

De heer Van Dijk van NSC vraagt hoe dat proces loopt, hoe omwonenden worden meegenomen. Het gaat over die commissie die we in gaan stellen. De staatssecretaris van Defensie en ik verwachten dus eind 2024 die plannen in conceptvorm te kunnen publiceren. Ik wil op dat moment ook die externe commissie aanstellen. De besluitvorming vindt eind 2025 plaats, is de bedoeling. De uitkomsten van de externe commissie worden dan meegenomen. De commissie zal natuurlijk ook kijken naar een eventuele vierde aanvliegeroute, maar het gaat hier niet zozeer om een vierde route. Het gaat hier om een gehele herziening van het luchtruim. Dat biedt allerlei kansen, ook op minder hinder, op slimmer vliegen en op sneller dalen. Ik zie dus echt heel veel kansen. We moeten dus nu niet vooruitlopen op de uitkomsten. Laten we gewoon kijken hoe dat plan eruit zou kunnen zien en wat die commissie daar vervolgens mee kan doen. Laten we zorgen dat het eind dit jaar op de rails staat en kijken of we die kansen kunnen grijpen of niet. Daar zijn we zelf bij.

De **voorzitter**:

We wachten even met interrupties tot het einde van het blokje. We zijn bijna klaar.

Minister **Madlener**:

Dan overbelaste omwonenden, verduurzamende partijen en bewoners van Gelderland en Utrecht: wat gaan we daarmee doen? Dat vraagt het lid Ceder. In het programma Luchtruimherziening is men in de afgelopen jaren intensief



in gesprek geweest met heel veel stakeholders, waaronder Gelderland en Utrecht. De plannen voor de nieuwe indeling zullen eind dit jaar worden gepresenteerd en daarbij zullen we ook uiteenzetten hoe de stakeholders verder betrokken worden. Er komt dus een externe commissie van zeer wijze mensen om ons te adviseren over hoe hiermee om te gaan.

Dan over het huidige systeem voor aanvliegen van Schiphol. Er is gevraagd: kunnen we toezeggen dat de methode met een getrapt systeem met daling op het laatste moment wordt onderzocht? Ja, dat gaat om dat sneller dalen en sneller stijgen. Dat maakt zeker deel uit van de plannen. Dat zorgt voor minder hinder aan de grond. Die suggestie nemen we dus mee. Dat kan ik de heer Boutkan van de PVV toezeggen.

De heer Ceder van de ChristenUnie gaf aan dat de vierde aanvliegroute nauwelijks CO<sub>2</sub>-winst oplevert. Hij vroeg ook naar overlast op de Utrechtse Heuvelrug en in de Gelderse Vallei. We hebben besloten om de geluidsbelasting voor Schiphol te gaan verminderen. De luchtruimherziening zal gaan over waar, wanneer en hoe er wordt gevlogen, niet over hoeveel vliegtuigen er vliegen. Specifiek wordt het luchtruim opnieuw ingedeeld, om voldoende ruimte te creëren voor Defensie en om zo kort mogelijk te vliegen, met dat sneller dalen en stijgen. Er zitten dus allerlei kansen in zo'n luchtruimherziening. Eind van dit jaar zullen we een begin maken met die plannen. Dan kunnen we daar samen naar kijken. Die commissie zal zich daar dan ook over buigen. Dat wordt dus een heel belangrijk traject.

De laatste vraag in dit blokje is van de heer Stoffer van de SGP. De luchtverkeersleiding stuurt vliegtuigen via de kortste route, maar daarmee vliegen die juist over bewoond gebied. Gaan we ervoor zorgen dat deze uitzondering niet de regel wordt? We werken natuurlijk aan een aanpak om de afwijkingen van vertrekroutes te verminderen. De inzet is dat vliegtuigen tot een hoogte van 1.800 meter, 6.000 voet, zo vaak mogelijk de vertrekroutes volgen. Dat zal niet altijd kunnen, omdat de veiligheid voorop staat, maar meestal kan dat wel. We onderzoeken welke concrete mogelijkheden er zijn om dit in de toekomst mogelijk te maken. Het antwoord is dus: ja, hier zijn we mee bezig.

De **voorzitter**:

Tot zover blokje 3 over het luchtruim. Van Dijk en Ceder hebben zich al gemeld voor interrupties. Komt daar nog iemand bij? Ja, de heer Boutkan en het lid Kostić. Ja, Lid Kostić, u heeft nog twee extra vragen.

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

Dank voor de toelichting van de minister op het proces rond de luchtruimherziening. Het ging over de vierde route, waarover we vandaag al

zijn bijgepraat en waarover de mensen op de tribune volgens mij zorgen hebben. Ik hoop dat die zorgen voor een deel toch weggenomen kunnen worden. Ik begrijp van de minister dat er in het geheel veel kansen zijn. Tegelijkertijd gaat het hier natuurlijk over een vrij principiële vraag. Je gaat met die aanvliegroutes op een "kleinere" manier en als het ware in buizen vliegen, waardoor minder mensen meer overlast ervaren. Dat is voor een deel misschien uit te leggen als mensen al overlast hebben. Maar bij die vierde route -- daarom krijgt die zo veel aandacht -- gaat het om mensen die die overlast nu niet hebben. Die krijgen ze dan wel. Dit is natuurlijk wel een element dat in het bijzonder gewogen moet worden. Mijn vraag is vooral als volgt. We hebben zo dadelijk niet een besluit, maar een concept. Gaat die externe commissie daar echt serieus naar kijken en worden die adviezen ook echt meegenomen richting dat besluit? De vraag was: zitten er daadwerkelijk omwonenden in die commissie? Ik vraag of de minister kan bevestigen dat dat het geval is.

**De voorzitter:**

Meneer de minister, kunt u dat bevestigen?

**Minister Madlener:**

De woorden "vierde aanvliegroute" vallen hier heel vaak. Ik wil nadrukkelijk zeggen dat dit niet de bedoeling is van de luchtruimherziening zoals we die in concept willen presenteren. Het gaat er echt om dat we totaal opnieuw bekijken hoe het Nederlandse luchtruim beter kan worden ingedeeld om hinder te beperken. Ik zie daar dus echt heel veel kansen in. Ook Defensie wil gefaciliteerd worden. We vinden het in deze tijd natuurlijk ook allemaal belangrijk dat dit kan. We gaan hier echt goed naar kijken. Ik snap dat iedere verandering altijd spannend is. Mensen denken: wat betekent dat voor mij? Die commissie moet natuurlijk zodanig samengesteld worden dat iedereen zich erin kan herkennen en er vertrouwen in heeft. We gaan dus zeker bekijken hoe de bewoners zich gerepresenteerd kunnen voelen door die commissie. We gaan erover nadenken hoe dat het beste kan. Maar wat de heer Van Dijk hier zegt, is natuurlijk uiterst belangrijk: iedereen moet vertrouwen hebben in die commissie.

**De voorzitter:**

Meneer Van Dijk, u begint nu aan die laatste 32 seconden, de laatste twee vragen.

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

Dank, voorzitter, voor de herinnering. De motie-Van Dijk/Grinwis zegt heel duidelijk dat de omwonenden in die commissie zitten. Die motie is aangenomen door de Kamer. Ik ga er gewoon vanuit dat dat gaat gebeuren. Als ik de minister zo beluister, is mijn vraag een andere. Is het hele concept van die aanvliegroutes, zoals we dat eerder hier uitgelegd hebben gekregen, al verlaten?

Minister **Madlener**:

De commissie moet dus bestaan uit experts, maar de bewoners kunnen wel meedoen met het aanwijzen van die experts. Het gaat erom dat iedereen zich goed kan vinden in de samenstelling van die commissie. Het is niet zo dat ... Als je het hebt over "de omwonenden", dan zijn dat heel veel mensen. We kunnen niet een commissie met heel veel mensen hebben. We gaan toe naar een echte deskundigencommissie, maar er moet vertrouwen zijn bij de bewoners dat zij op een goede manier zijn gerepresenteerd. Dat heeft dus al onze aandacht.

De **voorzitter**:

Er is één vraag blijven liggen. De vraag over de aanvliegroute is blijven liggen. Meneer Van Dijk geeft aan dat die niet is beantwoord. Kunt u die laatste vraag nog even herhalen, meneer Van Dijk?

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

De minister legt vooral uit dat het een breed concept is en dat we breed gaan kijken. Het lijkt erop dat de minister het concept van die aanvliegroutes heeft verlaten. Daar hint hij in ieder geval niet meer op. Maar we hebben dat eerder wel uitgelegd gekregen. Ik zou daar wel graag een bevestiging van willen krijgen. Als dat concept is verlaten, kan dat volgens mij veel zorgen van mensen wegnemen.

Minister **Madlener**:

Het gaat om naderingsroutes. Die worden in het plan betrokken. Maar het gaat niet om de vierde aanvliegroute. Dat is het misverstand. We gaan breed bekijken hoe het luchtruim beter kan worden ingedeeld, met vaste naderingsroutes, maar daar hoeft niet per se een vierde aanvliegroute in te zitten.

De heer **Ceder** (ChristenUnie):

Ik kom eerst nog even terug op die commissie. Want klopt het dat de minister hier niet alleen mensen bij betreft, maar ook zelfstandig de keuze maakt wat betreft wie er in die commissie zit? Dit gaat natuurlijk over een dossier waarvan de afgelopen jaren meermaals naar voren is gekomen dat er belang aan wordt gehecht dat de uitkomsten ook kloppen. Ik vraag me af of het de minister is die zelfstandig, persoonlijk de mensen kiest. Hoe werkt dat proces nou?

Minister **Madlener**:

Iemand zal die commissie natuurlijk moeten samenstellen. Het gaat erom dat er vertrouwen in die commissie is. We moeten hier volgens mij niet een heel lang debat over voeren. Er moet een commissie komen die zowel bewoners als andere stakeholders vertrouwen. Wij gaan er gewoon voor zorgen dat er een goede commissie komt. Daar bent u ook bij. Laten we dus een poging doen om een goede commissie neer te zetten waar iedereen zich in kan vinden, dus ook de bewoners. Maar ja, "de bewoners" ... Het gaat hier om een luchtruimherziening voor heel Nederland. Dit is natuurlijk iets van ons allemaal. We kunnen dus moeilijk zeggen dat de ene bewoner er wel iets over te zeggen heeft, maar de andere niet. Het gaat erom heel Nederland er vertrouwen in heeft dat zo'n commissie een hele goede keuze kan maken. Het gaat om advies. Daar kunnen wij later nog iets mee doen. Ik zou dus zeggen: laten we gewoon een poging doen om hier een hele goede commissie neer te zetten. Ik ga daar mijn best voor doen. U mag daar ook iets van vinden.

De heer **Ceder** (ChristenUnie):

Dat was dus mijn vraag. Ik wantrouw de minister zeker niet, maar hij heeft gewoon een politieke agenda. Juist op dit dossier kunnen uitspraken als "wij gaan een commissie samenstellen die het vertrouwen van heel Nederland heeft" gewoon niet, want de minister gaat keuzes maken. De minister is oud-politicus. Hij is nu een minister. Ik wil voorkomen dat er een commissie is die bij voorbaat al zodanig bevlekt is dat de uitkomst niet serieus wordt genomen. Ik denk dat dit gewoon een reële zorg is. Ik heb nog niet van de minister begrepen hoe hij dit gaat waarborgen. Ik begrijp wel dat hij zelf met de selectie komt; dat mag. Maar ik vraag me wel af hoe we ervoor kunnen zorgen dat niet de schijn wordt gewekt dat dit een PVV-selectie of een selectie van het kabinet-Schoof is. Het moet juist een representatie zijn. Heel Nederland moet zich erin kunnen vinden.

Minister **Madlener**:

Die commissie heeft juist tot doel om vertrouwen te wekken bij de brede bevolking van Nederland. Dan doel ik ook op alle luchtvaartmaatschappijen. Dit moet gewoon een expertcommissie worden waarvan wij allemaal kunnen zeggen dat het een hele goede commissie is. Maar het is een uitdaging. Als ik die zelf samenstel, zal er geen vertrouwen zijn, maar als u die samenstelt, ook niet. We moeten er dus voor zorgen dat we een diverse commissie hebben, die het vertrouwen kan winnen van mensen en die verstand heeft van deze zaken. Het is een adviescommissie; het besluit nemen wij zelf. Dus laten we ook niet doen alsof ons hele lot in handen van die commissie wordt gelegd. Maar ik vind het wel een belangrijke commissie en u mag daar ook iets van vinden. We gaan zoeken naar goede mensen met vertrouwen van zo veel mogelijk mensen. Dus laten we een poging doen. Ik denk dat het een goede zaak is als er een commissie komt met veel draagvlak, anders heeft het ook geen zin. Ik ga dus mijn best doen om een goede commissie samen te stellen. Ik ga ook kijken hoe we die samenstellen. Ik zeg niet dat ik die nou zelf ga kiezen. Laten we hier goed over nadenken. Het doel is een commissie met draagvlak in een brede ... in heel Nederland eigenlijk, want daar gaat het om. Laten we het daarover eens zijn.

De heer **Ceder** (ChristenUnie):

Mag ik een hele korte verduidelijkende vraag stellen?

De **voorzitter**:

Ja, maar dat is uw laatste interruptie.

De heer **Ceder** (ChristenUnie):

U zegt dat we daar iets van mogen vinden. Maar betekent dat dat u de samenstelling ook nog in concept aan de Kamer voorlegt en dat de Kamer daar een besluit over moet vellen? Is dat een toezegging, wil ik daar eigenlijk mee vragen.

Minister **Madlener**:

Als ik met een commissie kom waar de Kamer geen vertrouwen in heeft, lijkt me dat geen goede start. Ik streef dus naar een commissie met vertrouwen van een ruim deel van het Nederlandse publiek en daarmee ook een ruim deel van de Kamer. Ik denk dat dat het uitgangspunt moet zijn. Laten we daarnaar streven. Als dat vertrouwen er niet is, hoor ik dat graag, want dat betekent dat we een commissie hebben zonder vertrouwen. Laten we dus wel streven naar een commissie met vertrouwen, ook van de Kamer.

De **voorzitter**:

U heeft nu geen interrupties meer, meneer Ceder, maar er is nog wel een tweede termijn.

De heer **Ceder** (ChristenUnie):

Ja, voorzitter, maar dat was niet mijn vraag. Mijn vraag was of het ter besluitvorming aan de Kamer wordt voorgelegd. Dat is natuurlijk een heel relevant punt. Ik zou toch willen vragen of daar een antwoord op kan komen.

De **voorzitter**:

Nou, meneer de minister, daar heeft meneer Ceder wel een punt. Hij vroeg of het vooraf nog aan de Kamer wordt voorgelegd. Zo heeft hij het net ook gevraagd.

Minister **Madlener**:

Het wordt uiteindelijk aan de Kamer voorgelegd. Aan het einde van dit jaar wil ik een commissie voorstellen aan de Kamer en dan mag die er iets van vinden. Als blijkt dat er geen vertrouwen is bij de Kamer, dan ...

De **voorzitter**:

Dat heeft de minister al gezegd. Het is nu dus duidelijk.

Minister **Madlener**:

... heeft het geen zin.

De **voorzitter**:

Boutkan, Kostić en Van Dijk. Dank u wel, meneer de minister.

De heer **Boutkan** (PVV):

Ik heb twee keer dat verhaal van die oost- en westnadering genoemd. Daarbij heb ik ook aangehaald dat in 2021 werd gesproken van een mogelijke oplossing na ingebruikname van het nieuwe verkeersleidingsstelsel van

LVNL. De vraag is dan ook: waarom is die er nog steeds niet? En de aanvullende vraag is: heeft dat ook te maken met ICT-problemen?

Minister **Madlener**:

Ik kom daar graag in tweede termijn op terug, als dat mag.

De **voorzitter**:

Dat doen we in de tweede termijn. Dan het lid Kostić.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Ik wil geen interruptie plegen, maar ...

De **voorzitter**:

Nee, zo werkt het niet. Dat bent u al de hele tijd aan het doen. U bent de hele tijd aan het foetelen en dat mag niet.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Met alle respect, voorzitter, ik heb meteen in het begin een vraag gesteld en ik dacht die te koppelen. Die ging over de toegang tot de afdeling bestuursrechtspraak en of die kan worden geregeld voordat er een luchthavenverkeersbesluit wordt vastgesteld of gewijzigd. Dat is namelijk heel belangrijk voor het rechtsherstel van omwonenden. Ik was daar even benieuwd naar. Volgens mij is dit het blokje waarin het daarover gaat.

De **voorzitter**:

Dank u wel, lid Kostić.

Minister **Madlener**:

Er zijn heel veel vragen gesteld. Ik zal even kijken of deze nu in mijn mapje zit.

De **voorzitter**:

Anders komt de minister daar dadelijk even op terug, dan gaan we alvast even naar het lid Van Dijk.

Minister **Madlener**:

Nee, we hebben de vraag hier niet. Die zit eigenlijk in het mapje overig, maar die kan ik nu alvast beantwoorden.

De **voorzitter**:

Dat is goed; laat maar komen.

Minister **Madlener**:

Het is de bedoeling om de wetswijziging in werking te laten treden vóór de vaststelling van de in voorbereiding zijnde wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol en de wijziging van de luchthavenbesluiten voor Lelystad, Rotterdam en Eindhoven. Dan is bestuursrechtelijk beroep mogelijk. Ik zal me inspannen om de parlementaire behandeling van het wetsvoorstel zo spoedig mogelijk te laten plaatsvinden en af te ronden. Maar dat zal ook afhangen van uw Kamer. Het antwoord is dus ja.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer de minister. Het lid Van Dijk.

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

Ik ga het toch nog een keer proberen, ook voor de duidelijkheid voor de mensen die hier op de tribune zitten. Die zijn hier al heel lang mee bezig en hebben ooit allerlei kaartjes gezien die misschien niet kloppen. Daarom heb ik de vraag of er nou een aanvliegeroute of een naderingsroute is tussen Amersfoort-Zuid, Doorn en Leersum, dat gebied. Mag ik nou constateren dat die dus al van tafel is? Dat zou enorm veel onrust bij al die mensen wegnemen. Het zou heel prettig zijn als de minister die duidelijkheid vandaag zou kunnen geven.

De **voorzitter**:

Dit was uw zesde en laatste interruptie. Dank u wel.



Minister **Madlener**:

Is dit route Lemelerveld, waar net ook over werd gesproken, of is dit de andere route? O, ik hoor dat deze nog niet van tafel is.

De **voorzitter**:

We hebben nog een tweede termijn, lid Van Dijk, dus er is geen probleem. We gaan naar blokje 4: milieu, klimaat en vliegbelasting. Het woord is aan de minister.

Minister **Madlener**:

Ik begin met een vraag van het lid Ceder over sturen op milieunormen en CO<sub>2</sub>-plafonds. De uitwerking van het sturen op normen zal nog een aantal jaren in beslag nemen. CO<sub>2</sub>-normen kunnen hier een onderdeel van zijn, maar zijn dat nu nog niet. Dat moet nog besloten worden. Er loopt nog een aantal onderzoeken die relevant zijn voor de uitwerking. Daarna zal ik uw Kamer informeren over de vervolgstappen.

Het Kamerlid Stoffer van de SGP vroeg of er een nieuw normenstelsel omtrent negatieve gevolgen voor de luchtvaart afgekaart wordt. Zoals ik al heb gezegd, duurt de uitwerking van het sturen op normen, zoals dat in het regeerprogramma staat, nog een aantal jaar. Ondertussen komen in het verkeersbesluit Schiphol regels te staan om de negatieve gevolgen van luchtvaart te beperken. Het gaat hierbij zowel om geluidsreductie als om het verminderen van schadelijke stoffen.

De heer De Hoop vroeg naar het CO<sub>2</sub>-plafond, zwavel en fijnstof. Er loopt dus nog een aantal onderzoeken naar een CO<sub>2</sub>-plafond. Die wachten we af. Ik zal uw Kamer informeren over de vervolgstappen. Daarnaast bevat het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol grenswaarden voor zwavel en fijnstof. Ook worden op het platform van Schiphol praktische maatregelen genomen om de uitstoot van stoffen als zwavel en fijnstof te verminderen.

De **voorzitter**:

Wanneer wordt de Kamer geïnformeerd over de vervolgstappen, meneer de minister?

Minister **Madlener**:

Voor de zomer van 2025.

De **voorzitter**:

Dank u wel voor de toezegging. Die wordt bij dezen genoteerd.

Minister **Madlener**:

Dan vraagt de PVV-fractie naar het Gemeenschappelijk Europees Luchtruim. Daar wordt sinds 2013 over gesproken, dus wanneer wordt er nou eindelijk een knoop doorgemaakt, luidt de vraag. Dat is het programma Single European Sky, het Gemeenschappelijk Europees Luchtruim. Het belangrijkste argument voor de aanpassing is dat de zeggenschap over het luchtruim bij de lidstaten blijft. De Single European Sky is dus niet bedoeld om via de achterdeur tot klimaatbeleid te komen. Het blijft ons eigen besluit.

De ChristenUnie vraagt om een eerlijke bijdrage aan het verminderen van de stikstof- en CO<sub>2</sub>-uitstoot. Ja, de luchtvaart levert een eerlijke bijdrage. Het kabinet houdt zich aan de bestaande klimaatafspraken voor de luchtvaart op mondiaal, Europees en nationaal niveau. Verder heb ik onderzoeken laten uitvoeren naar de effecten van luchtvaart op de lokale luchtkwaliteit. Aan de hand van die onderzoeken kijk ik of en waar er maatregelen nodig zijn. Vanwege het internationale karakter van de luchtvaartsector loopt de bijdrage aan het Parijsakkoord via de internationale burgerluchtvaartorganisatie ICAO.

Dan is er nog een vraag van de ChristenUnie, over de 25% stikstofreductie: waar blijven de plannen? De minister van LNVN werkt momenteel aan een nieuwe aanpak voor stikstof en natuur als vervanging van onder meer het Nationaal Programma Landelijk Gebied.

De ChristenUnie vraagt ook om uitzonderingen, zodat Nederland van de luchtvaart kan eisen dat die evenredig bijdraagt aan de verduurzaming. Een uitzondering vragen op de ReFuelEU-verordening is niet kansrijk en ook niet wenselijk. ReFuelEU is juist bedoeld om een Europees gelijk speelveld te maken voor duurzame kerosine. Het legt voor alle lidstaten dezelfde regels op voor duurzame brandstof. Dat is regelgeving waar zowel de Raad als het Europese Parlement akkoord mee is gegaan. We kunnen dat als lidstaat niet meer wijzigen. Dat is natuurlijk ook belangrijk omdat het een internationale sector betreft.

Wat vinden we ervan dat automobilisten €0,09 extra moeten betalen om de luchtvaart de hand boven het hoofd te houden? De staatssecretaris en ik willen dat iedere transportsector bijdraagt en meebetaalt aan duurzame energie. Maar iedere sector heeft natuurlijk een eigen uitgangspunt. We moeten ons bovendien ook houden aan andere EU-regelgeving. Je kunt natuurlijk niet zomaar zeggen dat alle mobiliteit hetzelfde is. De elektrificatie van auto's gaat veel sneller dan in de luchtvaart of de scheepvaart. Het een-

op-een vergelijken van deze sectoren is dus niet mogelijk en ook niet wenselijk. We geven de luchtvaart daarom een verplichting op hetzelfde niveau als de ReFeulEU-verordening. Dat gaat om dat gelijke speelveld, dus we kunnen hier niet al die sectoren over één kam scheren.

Bamenga van D66 vroeg naar het elektrisch vliegen. Ik heb de VVD daar ook over gehoord. De vraag is: hoe kunnen we hier een serieus alternatief van maken? Ja, elektrisch vliegen is natuurlijk zeer veelbelovend. We willen dat allemaal zo snel mogelijk. Het is nu nog niet goed mogelijk, want het zit echt nog in de experimenteerfase. Maar we steunen de ontwikkelingen rondom elektrisch vliegen. Daar zitten natuurlijk zeer grote voordelen aan; dat kunnen we allemaal begrijpen. Maar het is niet zo makkelijk als het elektrificeren van een auto. Dat is namelijk al echt marktrijp en werkt goed. Maar in de luchtvaart is dat gewoon echt nog in ontwikkeling. Via het groeifondsprogramma Luchtvaart in Transitie investeren we in waterstof-elektrisch vliegen en we verkennen de randvoorwaarden om deze technologieën te gebruiken. Er is dus zeker een wens. Ik kijk daarbij ook de VVD-fractie aan, maar iedereen zal die wens wel hebben. We kunnen allemaal begrijpen dat dit heel veelbelovend is. We kijken dus hoe we dit kunnen stimuleren en hoe Nederland hier een beetje in voorop kan gaan lopen. We zijn er dus mee bezig.

De VVD vraagt op het gebied van elektrisch vliegen naar randvoorwaarden en barrières wegnemen. Ja, dat vinden we allemaal goed en daar werken we aan. We dragen ook bij aan het terugdringen van de netcongestie op luchthavens, want dat vliegen moet natuurlijk ook opgeladen worden. We zien daarvoor dus een enorme extra inspanning om ook op luchthavens te elektrificeren. Soms is het ook gewoon het aansluiten van een stilstaand vliegtuig op het elektriciteitsnet, zodat je niet met die motoren hoeft te werken. Dat is eigenlijk heel simpel. Dat is weliswaar niet elektrisch vliegen, maar het is wel het elektrificeren van de luchtvaart. Dat zijn allemaal hele goede ontwikkelingen. Zo zorgen we ook dat het veilig wordt om te werken met die vliegtuigen.

Dan kom ik bij de vraag van NSC over de afstandsafhankelijke vliegbelasting: kunnen we die in een apart wetstraject doen en waarom zouden we dat eigenlijk in het belastingplan opnemen? Het is natuurlijk aan mijn collega Idsinga van Fiscaliteit en de Belastingdienst om hier een keuze in te maken. Het is wel zo dat de differentiatie al per 1 januari 2027 ingevoerd moet worden. Daarom is een apart wetstraject voor die datum niet haalbaar en is een traject via het belastingplan veel beter te doen. Ik zie dat de heer Olger van Dijk overtuigd is van mijn antwoord.

De heer Pierik van de BBB vraagt of we kunnen aangeven of de tariefsverhoging past in de Europese context en of Nederlandse reizigers dan voor andere luchthavens gaan kiezen. Meerdere landen in Europa, zoals Duitsland en het Verenigd Koninkrijk, hebben een afstandsafhankelijke vliegbelasting. We gaan natuurlijk onderzoeken uitvoeren naar de effecten

van die afstandsafhankelijke vliegbelasting. Ook de uitwijkeffecten naar andere luchthavens zullen we uiteraard meenemen, want die hebben natuurlijk grote gevolgen. We zijn er dus op aan het studeren. We komen op tijd naar de Kamer met een concreet voorstel. Dan kan de Kamer hierover ...

De **voorzitter**:

En wat is "op tijd", meneer de minister?

Minister **Madlener**:

De invoering moet op 1 januari 2027 rond zijn, dus in de loop van volgend jaar komen we hiervoor met een voorstel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. We willen hier altijd deadlines hebben.

Minister **Madlener**:

Dan vraagt het lid Baudet van Forum voor Democratie: wat zal de economische impact zijn van die plannen? We onderzoeken natuurlijk de impact. We kijken naar uitwijkgedrag. We moeten kijken naar alle effecten die zo'n vliegbelasting heeft en welke keuze we daarin maken. We kunnen namelijk nog kiezen welke vluchten en hoe we die belasting laten neerslaan op de diverse vluchten. We komen dus met dat voorstel naar uw Kamer en dat doen we in overeenstemming met mijn collega Idsinga.

Dat was mijn blokje.

De heer **Bamenga** (D66):

Dank dat de minister is ingegaan op de vraag over elektrisch vliegen. Ik hoor de minister aangeven dat wij de ontwikkeling van elektrisch vliegen steunen en dat elektrische auto's ook ooit nog in de kinderschoenen stonden. Maar ik hoor nog niet echt concrete maatregelen die deze minister wil nemen om te zorgen dat de sector ook daadwerkelijk steun krijgt. Zou de minister daar wat meer op in willen gaan? Als dat nu niet kan, kan het wellicht op een andere manier.

Minister **Madlener**:

We zitten hier natuurlijk echt nog in een heel vroeg stadium. Dat moeten we ook vaststellen. We zijn allemaal enthousiast over elektrisch vliegen en we kunnen ons daar heel veel bij voorstellen voor de toekomst, maar er is nog een lange weg te gaan. Het zou uiteraard goed zijn als Nederland hierin, ook bij technologische aspecten, het voortouw kan nemen. We hebben een mooie technologiesector en zelfs de restanten van Fokker zijn hier nog aanwezig. Dat geldt bijvoorbeeld ook voor de lichte materialen; ik noem maar iets. Er zijn dus zeker kansen voor Nederland. Ik heb al gezegd dat de elektrificatie van luchthavens ook belangrijk is, zodat we de netcongestie kunnen oplossen. Verder is het natuurlijk aan de sector zelf om met initiatieven te komen. Die zijn dus van harte welkom. Verder ben ik zeker bereid om te kijken of er barrières en randvoorwaarden nodig zijn om dit verder te stimuleren. Ik wil ook afspreken dat we binnen afzienbare tijd met een overzicht hiervan komen, zodat u wat concreter kunt zien wat we hierin zouden kunnen betekenen.

De **voorzitter**:

En wat verstaat de minister onder "binnen afzienbare tijd"?

Minister **Madlener**:

Voor de Voorjaarsnota van komend jaar.

De heer **Bamenga** (D66):

Ik zou graag concreet weten wat de toezegging is. Wat is precies de toezegging?

Minister **Madlener**:

De toezegging is dat we kijken wat er nodig is om Nederland een goede positie in te laten nemen als het gaat om de ontwikkeling van elektrisch vliegen. Wat is daarvoor nodig qua barrières die er nu nog zijn? Netcongestie is daar natuurlijk een van, maar het gaat bijvoorbeeld ook om technologieontwikkeling. We moeten gewoon in brede zin kijken wat wij kunnen doen, zodat het elektrisch vliegen als ontwikkeling ook in Nederland handen en voeten krijgt. Daarvoor is het natuurlijk nodig dat we ook vanuit de sector zelf horen hoe dat ervaren wordt. Ik wil alleen wel ook de beperkingen onder ogen zien, want het zit echt nog in het experimenteerstadium.

Over de hele wereld wordt natuurlijk naar de mogelijkheden gekeken. Het zal vooral ook te maken hebben met de ontwikkeling van lichtere en betere

batterijen. Dat is eigenlijk nog de voornaamste belemmering voor elektrisch vliegen. Nederland heeft hier ook niet echt een voorhoedefunctie in, heb ik zo het idee. Maar goed, er zijn wel hele slimme bedrijven die soms op laboratoriumniveau hele mooie uitvindingen kunnen doen. Laten we dus zeggen dat we in brede zin gaan kijken hoe wij als Nederland hier goed stimulerend beleid op kunnen maken. De ideeën daarover zal ik dus aan uw Kamer doen toekomen vóór de Voorjaarsnota.

De **voorzitter**:

Meneer Bamenga, onze griffier noteert alle toezeggingen en zaken die per brief naar de Kamer komen. Die worden genoteerd en die worden dadelijk ook nog voorgelezen, dus dan kunt u het nog een keer controleren. Het lid Kostić en dan de heer Boutkan.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

De minister had het net over meten is weten. Dat ging vooral over het geluid. Ik was benieuwd of de minister er ook voor open staat om te kijken hoe het Rijk kan bijdragen aan het meten en monitoren van de emissies van enkele belangrijke gevaarlijke stoffen op en rond alle Nederlandse luchthavens. Dat gebeurt nu bijvoorbeeld door omgevingsdiensten uit Limburg als het gaat om Maastricht Aachen Airport en ultrafijnstof. In het verlengde daarvan wil ik vragen of de minister ook bereid is om een breed gezondheidsonderzoek te laten doen naar de effecten van de luchtvaart, aangezien ...

De **voorzitter**:

Dank u wel. Uw 30 seconden zijn voorbij.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

... wat hij nu in gang heeft gezet alleen maar over geluid gaat.

Minister **Madlener**:

Voor de zorgvuldigheid wil ik daar in de tweede termijn op terugkomen, zodat ik daar een goed antwoord op kan geven.

De **voorzitter**:

Dat is goed. Dank u wel. Dan gaan we naar het laatste blokje. Meneer Boutkan heeft nog een interruptie en daarna gaan we naar het laatste blokje toe.

De heer **Boutkan** (PVV):

Ik hoor de minister richting collega Bamenga het een en ander zeggen over elektrisch vliegen. Daar komt ie weer, zult u zeggen, maar bij het NLR zijn ze daar al uitgebreid mee bezig. Ik zie ook ambtenaren instemmend knikken. Ik denk dus dat we daar van harte welkom zijn. We kunnen daar een keer langsgaan, misschien niet om zelf te vliegen, maar in ieder geval om eens mee te maken hoe het kan zijn om in een elektrisch vliegtuig te vliegen. Is de minister bereid om daartoe ook informatie te verstrekken?

Minister **Madlener**:

Uiteraard kijken we naar alle sectoren in Nederland die hiermee te maken hebben. Dat doet het NLR ook. Maar het zijn nog wel hele kleine vliegtuigjes die korte afstanden vliegen. We hebben het hier natuurlijk over een commercieel nut van elektrisch vliegen en zover zijn we nog niet. Maar het is een heel veelbelovende technologie en het zou natuurlijk prachtig zijn als het kan. Het zal klein beginnen en langzaam groter worden. Op korte afstanden is het wellicht mogelijk. Ik wil dus zeker mijn licht opsteken bij NLR om te zien hoe zij hiertegen aankijken. En we hebben nog tal van hele goede, slimme ontwikkelbedrijven in Nederland. Ik denk dat hier kansen liggen en we moeten alle kansen grijpen om hier misschien wel een voorsprong in te bereiken. Nederland heeft ooit een hele mooie luchtvaartsector gehad. Laten we kijken hoe we hierin voorop kunnen lopen.

De **voorzitter**:

Meneer Boutkan, u heeft geen interrupties meer, maar dadelijk nog wel een tweede termijn. We gaan u dus dadelijk nog horen in de tweede termijn. U heeft al uw zes interrupties al verbruikt. Het lid Kostić.

De heer **Boutkan** (PVV):

Voorzitter, dan heb ik nu toch een puntje van orde. Ik word nu aan zes interrupties gehouden, maar sommige collega's zitten misschien al aan acht of misschien nog hoger.

De **voorzitter**:

Nee, dat is niet zo.

De heer **Boutkan** (PVV):

Nou, ik zie sommige van mijn collega's nu verbaasd kijken, dus dan wil ik daar toch wel even aandacht voor vragen.

De **voorzitter**:

Nee, dat is niet zo. Sommige collega's, u ook, hebben een interruptie gepleegd over een onbeantwoorde vraag. Die hebben wij niet als interruptie gerekend. Ook bij u hebben wij die niet als interruptie geteld, meneer Boutkan. De griffier en ik houden dat heel zuiver en goed bij. Iedereen kan dat ook terugkijken. Ga vanavond maar met uw iPad in bed liggen en het debat terugkijken. Dan zult u zien dat ik gelijk heb, meneer Boutkan. Dat is een manier om het te controleren, maar u kunt ook gewoon de Handelingen nakijken.

Prima. Dan gaan we naar het laatste blokje toe. O, lid Kostić, u wilde ook nog een laatste interruptie plaatsen?

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Ja, ik kom de heer Boutkan gewoon tegemoet door mijn laatste interruptie te gebruiken. Dat doe ik eigenlijk ter herhaling van een vraag die ik eerder heb gesteld. Want meten is weten. We weten van de TU Delft en de Breda University of Applied Science -- we hebben hier laatst een technische briefing gehad over duurzaam vliegen -- dat we de klimaatdoelen niet gaan halen, tenzij er een flinke krimp van de luchtvaart komt. Ik herhaal mijn vraag dus nog maar eens: kan de minister toezeggen dat hij de Kamer per brief de wetenschappelijke onderbouwingen toestuurde van hoe zijn plannen passen binnen de kaders, in ieder geval de klimaatkaders, maar ook binnen de afspraken over natuur, milieu en gezondheid? U zegt namelijk ...

De **voorzitter**:

Nee, uw tijd is voorbij. U had 30 seconden, dus dit was uw zesde en laatste, korte interruptie.

Minister **Madlener**:

Ik kom hier ook in tweede termijn op terug.



De **voorzitter**:

Tweede termijn, okido. We gaan nu naar het laatste blokje, overig, meneer de minister.

Minister **Madlener**:

Het laatste blokje, overig, begint bij de PVV-fractie. Die stelde een vraag over het programma Impact op mens en maatschappij, van het NLR. Ja, ik ken het programma Impact op mens en maatschappij. Dat is onderdeel van het kennisprogramma van het NLR. Vanuit het programma was er bijvoorbeeld de burendag van Schiphol om feitelijke en wetenschappelijke informatie te delen. Er is ook een geluidssimulator ingezet, zodat mensen dat konden beleven.

De heer Boutkan vraagt verder of we op korte termijn met concrete maatregelen kunnen komen tegen ordeverstoringen van passagiers. Elke zogenaamde vliegaso is er wat mij betreft een te veel. Daarom werken luchtvaartmaatschappijen en de luchthavens samen met lenW, de KMar en het OM voor het terugdringen van het aantal ordeverstoringen van passagiers. De Kamer wordt hier op zeer korte termijn over geïnformeerd.

Het lid Kostić vroeg om de toezegging dat er nooit meer belastinggeld zal gaan naar de luchtvaartsector. De luchtvaartsector opereert in een geliberaliseerde markt. Wel stimuleert het kabinet onder andere de transitie van de luchtvaartsector financieel via het Nationaal Groeifonds en de klimaatfondsmiddelen. Dat is belangrijk voor innovatie in de sector en voor de toekomst. Tijdens de coronacrisis heeft KLM staatssteun ontvangen, maar die is alweer terugbetaald.

BBB en VVD vroegen of we kunnen zorgen voor meer regieruimte vanuit de slotcoördinator om luchtvracht als aanvullend criterium mee te nemen. De luchtvrachtsector en Schiphol hebben de slotcoördinator gevraagd om vrachtoperaties hoger op de stapel te krijgen bij de slotverdeling. Dat verzoek wordt momenteel met sectorpartijen besproken, omdat de slotcoördinator graag ziet dat er draagvlak is voor dit voorstel. Het ministerie is ook voorstander hiervan en heeft aangeboden om aan te sluiten bij die gesprekken.

Dan de SGP. De heer Stoffer vroeg: "Vrachtvliegtuigen worden bevoordeeld ten opzichte van passagiersvliegtuigen die vracht meenemen, terwijl vrachtvliegtuigen vaak meer herrie maken. Kan dat anders?" Dat is een goede vraag. Schiphol is verantwoordelijk voor het vaststellen van de luchthavengelden. Het is Schiphol toegestaan om te differentiëren omwille van het publieke belang. Dat doet Schiphol onder andere vanwege geluid. Schiphol is voornemens om sterker te differentiëren bij de nieuwe luchthavengelden, die op 1 april 2025 in werking treden. Deze plannen zullen op 31 oktober bekend worden gemaakt. In de nacht gelden er voor de vracht

zwaardere tarieven. Indien de vracht te zwaar belast wordt, bestaat de kans dat een deel van de vrachtsector zal vertrekken uit Nederland. We vinden vracht natuurlijk ook van belang voor de Nederlandse economie. Dit moet dus in balans zijn met de sector.

Dan vroeg onder andere de heer De Hoop van GroenLinks-PvdA: klopt het dat er na de aanbesteding van werknemers van grondafhandelingsbedrijven geen garanties meer zijn wat betreft de rechtspositie, het contract en het salaris? Nee, dat klopt niet. In de toelichting bij het besluit tot beperking heb ik Schiphol opgeroepen om waarborgen op te nemen in de aanbestedingseisen. Schiphol heeft in de aanbestedingseisen voor afhandelingsbedrijven inderdaad opgenomen dat zij alle arbeidsvoorwaarden dienen te respecteren bij overname van personeel.

Dan vroeg de heer Boutkan van de PVV naar de beperking van het aantal afhandelingsbedrijven. Hij vroeg: leidt dat niet tot een verslechtering van de arbeidsomstandigheden? Het doel is om de concurrentiedruk te verminderen en daarmee juist ook de druk wat betreft de arbeidsomstandigheden. Ik ben het eens met de heer Boutkan dat de beperkingen juist niet tot een verslechtering moeten leiden van de situatie van werknemers van afhandelingsbedrijven. Schiphol stelt in de aanbesteding verschillende eisen aan die bedrijven, onder andere met betrekking tot de arbeidsomstandigheden. Bovendien ziet de Arbeidsinspectie streng toe op de arbeidsomstandigheden wat betreft de grondafhandeling op Schiphol.

Dan de laatste. We komen uiteindelijk toch aan het einde van deze lange vergadering. De heer Stoffer vroeg naar concurrentie van de Chinese luchtvaartmaatschappijen. Hij ziet liever de Hollandse zwaan dan de Chinese draak. Dat vond ik wel een mooie vergelijking. Ik zie geen mogelijkheden om heffingen op te leggen aan luchtvaartmaatschappijen uit derde landen, zoals China, voor het overvliegen van Rusland. Op grond van het Verdrag van Chicago is het niet toegestaan om dergelijke heffingen op te leggen met betrekking tot de rechten van overvlucht, aankomst en vertrek. Ik ben wel in gesprek met andere lidstaten over de vraag hoe we samen op kunnen trekken, want dit is natuurlijk wel een vorm van concurrentievervalsing, die tot grote problemen kan leiden bij luchtvaartmaatschappijen die niet over die landen kunnen vliegen. Ik zie het probleem. Ik ben in gesprek met andere lidstaten. Maar nu kunnen we vanwege dat verdrag helaas nog niets doen.

Tot zover.

De **voorzitter**:

Dank u wel voor uw beantwoording, meneer de minister. Meneer Stoffer.

De heer **Stoffer** (SGP):

Dank voor het beantwoorden van die laatste vraag. Het is mooi dat de minister met andere lidstaten hiermee bezig is. Denkt hij dat hij tot oplossingen kan komen, of is dit gewoon een heel-ver-van-ons-bedshow?

De **voorzitter**:

Meneer de minister. Dit was trouwens uw laatste interruptie, meneer Stoffer.

Minister **Madlener**:

Terechte vraag natuurlijk: leidt dat wel tot succes? Ik kan daar op dit moment gewoon geen antwoord op geven. Het is juridisch gezien natuurlijk heel lastig. Maar het probleem is ook heel groot; dat wordt in meerdere landen zo gevoeld. Maar u weet hoe het werkt als je zoiets wilt wijzigen. Je kunt zo'n verdrag ook niet zomaar wijzigen. Wat dit betreft zitten we dus eigenlijk een beetje klem. Andere landen zitten ook klem. Maar we zien het probleem. Ik kan alleen maar zeggen: laten we ons best doen. We kunnen kijken of dat ergens toe leidt, maar makkelijk is het niet.

De **voorzitter**:

Dank u wel voor de beantwoording. Dan gaan we naar de tweede termijn van de Kamer. We hanteren stipt anderhalve minuut. Het woord is aan het lid Kostić van de Partij voor de Dieren.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Dank u wel, voorzitter. Ik begrijp dat veel politici worden gedreven door emoties rondom luchtvaart. Dat hoorde ik ook net. Kamerleden vertelden hoe zij opgevoed zijn met het idee dat mainport Schiphol onmisbaar is. Daarover wil ik wel zeggen: we zijn ook allemaal opgevoed met het idee dat Sinterklaas bestaat, maar dat betekent nog niet dat dat waar is. Verschillende onderzoeken laten ook zien dat ons land niet gebaat is bij meer groei van Schiphol, maar juist bij een krimp.

De heer **Stoffer** (SGP):

Dat is een feitelijke onjuistheid. Ik ben niet opgevoed met het feit dat Sinterklaas bestaat.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Goed om te weten, maar u kunt vast een andere vergelijking bedenken. Wij vinden het dus heel belangrijk dat de plannen van de minister wetenschappelijk worden onderbouwd en dat wordt bewezen dat ze in lijn zijn met afspraken over klimaat, natuur, milieu en gezondheid. Dat verwacht ik dus nog.

Als laatste wil ik de minister vragen of hij bereid is om de overstappers te belasten zoals Nederlanders nu ook gewoon worden belast. Is hij bereid om de overstappers, die nu nul belasting hoeven te betalen, eerlijk te belasten?

Ten tweede vraag ik de minister om te stoppen met het voeren van rechtszaken tegen burgers. Dat doet hij nu via een hoger beroep, maar eigenlijk ook als aandeelhouder via KLM. Kan hij op z'n minst toezeggen dat het Rijk als aandeelhouder van KLM zich gaat verzetten tegen rechtszaken tegen burgers?

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan gaan we naar de heer Bamenga van D66.

De heer **Bamenga** (D66):

Dank u wel, voorzitter. Dank aan de minister voor de antwoorden. Er bekruipt mij twee gevoelens. Enerzijds is er toch wel een stukje teleurstelling, omdat ik zelf een aantal voorstellen gedaan heb rondom het terugwinnen van vertrouwen en daar vandaag geen toezegging op heb gekregen van de minister. Maar ik ben ook wel hoopvol -- laten we daarmee eindigen -- door de toezeggingen die gedaan zijn rondom elektrisch vliegen. De plannen moeten nog komen, maar we kunnen daarin wellicht een stap voorwaarts zetten. Dat wilde ik in ieder geval meegeven.

Is het tweeminutendebat al aangevraagd?

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

O ja, het tweeminutendebat!

De heer **Bamenga** (D66):

Nee? Kan ik dat dan nu doen? Dan doe ik dat bij dezen.

De **voorzitter**:

Zeker. Dat is dan bij deze gebeurd. Daar zal het lid Bamenga met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid de eerste spreker worden. Het lid Kostić is hier als een Duitser bij een hotel al heel vroeg haar spulletjes komen neerleggen om de eerste spreker en de eerste aanvrager van het tweeminutendebat te zijn. Maar meneer Bamenga gaat ermee vandoor.

Meneer Ceder, ChristenUnie.

De heer **Ceder** (ChristenUnie):

Voorzitter, dank u wel. Ik hoor veel procesafspraken en dingen die in de tijd gezet worden. Maar ik hoor geen duidelijkheid, niet over de aanvliegroute, niet over Lelystad Airport. Aan het begin van het debat maakte de minister nog bij wijze van grap de opmerking dat hij blij was dat hij er in ieder geval nog zat, als kabinet en coalitie. Maar daar zit wel een kern van waarheid in, denk ik, want de tijd dringt wel. De tijd dringt en ik maak me wel zorgen of deze minister de klus gaat klaren. Dat spreek ik maar gewoon even uit.

De minister heeft wel aangegeven dat er een aantal stappen gezet gaan worden, waaronder een commissie van wijzen. Ik ben blij met de toezegging dat het concept van de commissie nog aan de Kamer wordt voorgelegd voordat die verder wordt doorgezet. Ik denk dat dat belangrijk is om vertrouwen te krijgen. Het is fijn dat de Kamer dat kan geven.

Op een ander punt heb ik begrepen dat de MER's die lopen ten aanzien van de plannen van de minister in maart of april zouden komen. Daar zou ook een Kamerbrief over komen. Volgens mij hebben we daar ook een toezegging over gehad.

Voorzitter. Ik heb mijn vragen gesteld. Ik had hier wat duidelijkheid willen krijgen, maar die heb ik nog niet. Dat betekent dat wij als fractie de minister kritisch zullen blijven volgen. Wij wensen hem wijsheid voor de komende tijd.

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Ceder van de ChristenUnie. Dan is nu het lid Olger van Dijk.

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

Dank, voorzitter. Ik dank de minister voor zijn beantwoording. Ik heb nog een enkel punt. Om te beginnen, ben ik blij met de toezegging dat de minister bereid is om zijn pakket van de 17% eerder te gaan evalueren en daar niet

een jaar de tijd voor te nemen. Zo mogen we het vertrouwen hebben dat die 20% deze kabinetsperiode daadwerkelijk wordt ingevuld.

Voor het overige heb ik toch nog enkele zorgen. Dat zit 'm voor een deel bij de nachtvluchten. Daar is een vraag over blijven liggen. Ik begrijp dat er 24.500 waren en dit jaar 25.000 à 26.000. Mijn vraag is de volgende. Die verlaging van 32.000 naar 27.000 lijkt mooi en dat is ook een plafond dat omlaaggaat, maar in de praktijk voelen mensen dat niet, simpelweg omdat het huidige aantal lager is. Mijn vraag is dus nogmaals: waarom kunnen we niet naar 25.000? Dat is gewoon een begrenzing op het huidige aantal.

Dan wil ik toch nog even iets zeggen over het voorstel van de afstandsafhankelijke vliegbelasting. Ik leek inderdaad tevreden -- dat klopt, voorzitter. Tegelijkertijd gaat het mij erom dat we in de Kamer het goede gesprek kunnen hebben. Ik begreep dat er een voorstel komt. Dat zou ik toch nog wat verduidelijkt willen hebben. Kan dat daadwerkelijk voor Prinsjesdag volgend jaar? Wordt het dus niet ergens in het Belastingplan 2026 verstopt en kunnen we voor de zomer dat plan krijgen, zodat we daar ook in deze commissie over kunnen spreken?

Wat betreft de vierde route: dat blijven we nauwlettend volgen. We vertrouwen erop dat die commissie dat serieus kan wegen. Dan kunnen wij als Kamer ook een serieuze wegging maken of er daadwerkelijk nut en noodzaak is voor deze route.

**De voorzitter:**

Dank u wel, lid Van Dijk, Nieuw Sociaal Contract. De Hoop in bange dagen, PvdA-GroenLinks, GroenLinks-PvdA.

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

Dit is wel een zware last gelijk, voorzitter. Om te beginnen met Schiphol: ik vind echt dat de minister moet voldoen aan die 20% reductie, en wel zo snel mogelijk. Daarbij denk ik dat dit niet eens voldoende is. Ik maak me daar dus echt zorgen over. Ik weet dat collega Van Dijk recent een motie over die 20% heeft ingediend. Ik zou zeggen: laten we met deze Kamer de minister echt aansporen om daar zo snel mogelijk iets aan te doen. Ik kijk daarbij ook naar de andere partijen in de Kamer.

Ten tweede wil ik het hebben over Lelystad Airport. Het gevoel bekruipt mij toch wel een beetje dat dit zowel vanuit Schiphol als vanuit de luchtvaartmaatschappijen en misschien wel een aantal politieke partijen ingezet wordt als een soort wisselgeld. Want we weten allemaal dat het niet lukt. Het lukt niet om luchtvaartmaatschappijen te dwingen om daar te vliegen. Het gaat niet lukken om die laagvliegroutes goed te doen. Het gaat gewoon niet gebeuren. Het wordt puur geagendeerd als wisselgeld. Ik zou

ook tegen de coalitiepartijen die hier altijd tegen waren, willen zeggen: trap er niet in; er ligt een Kameruitspraak en daar gaan we niks aan veranderen.

Ik heb een toezegging gekregen over het CO<sub>2</sub>-plafond, namelijk dat voor de zomer van 2025 duidelijk wordt hoe dat gaat gebeuren. Ik moet zeggen dat ik dat vrij laat vind, juist omdat ik wil dat het een plek krijgt in het LVB. Ik zou de minister dus ook om een toezegging willen vragen dat het een plek krijgt in het LVB, zodat het echt een handhaafbare norm wordt. Anders hebben wij als Kamer en de omwonenden er namelijk vrij weinig aan. Ik wil die toezegging dus echt hebben.

Dank, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer De Hoop. Mannenbroeder Stoffer, SGP.

De heer **Stoffer** (SGP):

Voorzitter, in de eerste plaats dank aan de minister en al zijn ambtenaren voor de beantwoording van de vele vragen. Dat is mooi. Ik moet daarbij constateren dat mij wel iets helderder geworden is hoe het zit, maar niet compleet. Ik wil maar aangeven dat ik ook een warm hart voor de luchtvaart heb en dat ik de economie ongelofelijk belangrijk vind, maar dat er wel geleverd moet worden richting de omwonenden. Ik hoor de minister daar redelijk stoere woorden over zeggen, maar in hoeverre die exact gefundeerd en uitgedacht zijn, enzovoorts ... Ik begrijp dat we daar over een paar weken informatie over krijgen. Die wacht ik dan af, maar laat ik heel helder zijn: ik zal gruwelijk kritisch zijn daarop, want er moet écht geleverd worden. Ik ga niet wachten tot 2026 en denken: o, zou het dan misschien wel goed zitten? Ik wacht de informatie van die twee allerbeste bureaus van over een week of twee dus even af, maar er moet wel echt geleverd worden. Dat geef ik maar even aan.

Het tweede betreft Lelystad. De minister gaf over de privéjets aan dat hij dat niet kan afdwingen. Maar als Schiphol zelf die 17.000 vluchten -- want dat is het volgens mij ongeveer per jaar -- overzet, dan scheelt dat dus ook 17.000 slots. Dat zou toch lucht kunnen geven aan Schiphol en wellicht een stukje overlast weg kunnen nemen? Ik zou dus graag willen dat de minister daar nog iets duidelijker in is. Want het betekent dus inderdaad 17.000 slots minder. Geeft dat dan dus ook ruimte, los van die commerciële luchtvaart, voor Schiphol?

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Stoffer. Meneer Pierik, BBB.

De heer **Pierik** (BBB):

Dank, voorzitter. Ik wil de minister ook bedanken voor zijn uitgebreide antwoorden. Ik zie ook wel een minister die oog heeft voor beide kanten, de economische kant, maar ook de kant van omwonenden. Die zoektocht naar balans is mooi om te zien. Ik ben ook blij dat de minister de effecten van de tariefverhoging voor lange vluchten in Europees perspectief wil onderzoeken. Ik wil daarbij wel de vraag stellen of hij ook mee wil nemen wat voor impact die heeft op het concurrentievermogen van de luchtvaartsector. Wat zijn de gevolgen voor het totale kostenplaatje van de luchtvaart?

Als het gaat om die zoektocht naar balans en zo, heb ik wel een aantal cijfers en dingen voorbij zien komen waardoor ik zeg: we moeten heel erg inzetten op meten is weten. Dat geldt voor de geluidsbelasting op de grond. Wat is nou de daadwerkelijke geluidsbelasting? Hoe gaat de minister dat inzetten? En dat geldt eigenlijk ook voor de businesscase van Lelystad. Het is natuurlijk prachtig dat er cijfers liggen, maar ik vind een second opinion toch eigenlijk wel heel erg belangrijk, dus: meten is weten en cijfers uit onafhankelijke hoek.

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Bedankt, meneer Pierik. Meneer De Groot, VVD.

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

Er is hilariteit hier. Maar ik ga dan nu praten, voorzitter.

De **voorzitter**:

Het is ook altijd hetzelfde met die SGP'ers.

De heer **Stoffer** (SGP):

Ja, wij zorgen graag voor een beetje opschudding.

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

Voorzitter. De luchtvaart, Schiphol, is belangrijk voor de Nederlandse economie, maar het beschermen van omwonenden is dat ook. Ik heb dat



vandaag ook aangegeven in het debat. Ik hoorde de heer Stoffer drie keer zeggen: er moet geleverd worden daarop. Ik heb dat doorgestreept; ik wilde dat ook zeggen. Collega Pierik zei net twee keer: meten is weten. Ik dank de minister voor de toezegging dat hij met een plan komt waarin staat hoe hij dat wil gaan doen. Ook dank voor de toezegging over de vracht.

Ik vind de discussie over de tariefdifferentiatie binnen het pakket van 17% of 20% nog best moeilijk. De minister zegt: ik kan niet verbieden dat luchtvaartmaatschappijen naar de rechter stappen. Dat vind ik een moeizaam antwoord, want het is wel onderdeel van de prestatie van 17% tot 20%. Ik ga daar dus nog even over nadenken.

Ik vind het wel mooi om het enthousiasme van de minister te zien over elektrisch vliegen. Dat is mooi, maar er moet toch ook nog wel veel gebeuren. Dan gaat het vooral over de inpassing in het luchtruim, maar ook heel specifiek over wat er gedaan moet worden op al die luchthavens als het gaat over infrastructuur. Ik hoor de minister niet zeggen: joh, ik ga dat opnemen in mijn beleid en ik ga daarop sturen. De minister is dus enthousiast, maar er moet best nog veel gebeuren. Het klopt dat het nog een tijdje duurt voordat het zover is, maar er moet echt nog veel gebeuren en ik zou daarop graag wat meer ambitie van de minister zien. Maar overall, dank voor de beantwoording in dit debat, zo zeg ik tegen de minister via u, voorzitter.

**De voorzitter:**

Dank u wel, meneer De Groot. Het woord is tot slot aan de heer Boutkan. Was u nog even met uw vrouw aan het appen dat u wat later komt?

**De heer Boutkan (PVV):**

Ik wacht tot u klaar bent, anders gaat mijn tijd in.

Voorzitter. Ik sluit mij graag aan bij de dankwoorden aan de minister. Ik dank ook het ambtelijk apparaat dat erachter zit om ons van adequate beantwoording te voorzien.

Voorzitter. Ik was er qua tijd niet aan toegekomen in eerste termijn, maar ik wil toch nog even vragen aan de minister hoe hij kijkt naar het onderwerp van piloten in relatie tot diabetes; dat klinkt misschien eng. In andere landen is daar uitgebreid onderzoek naar gedaan. Daar zijn goedkeuringen aan gegeven. Mijn vraag aan de minister is of hij de toezegging kan doen dat binnen het apparaat de daarvoor verantwoordelijke organisaties met elkaar in gesprek gaan, zodat Nederland kan aansluiten bij de proef die hierover wordt gehouden. Het is natuurlijk merkwaardig dat Nederlandse vliegers niet mogen vliegen omdat ze diabetes hebben, maar vliegers uit andere landen, die diabetes hebben maar zijn goedgekeurd of onder controle staan, wel in

Nederland kunnen landen en vertrekken. Dat is natuurlijk merkwaardig. Graag één lijn, want het zou zonde zijn als het arbeidspotentieel onder vliegers die nu thuiszitten of administratief werk doen, vertrekt naar het buitenland. Vandaar die oproep aan de minister.

Ik sluit mij graag aan bij de woorden van collega De Groot, dat het misschien toch handig is als de minister komt met een visie op regionale luchthavens en elektrisch vliegen.

Ik weet dat mijn tijd om is, voorzitter, maar ik zou in tweede termijn ook graag nog antwoord krijgen op het ICT-verhaal.

De **voorzitter**:

Die tweede termijn gaat nu beginnen, dus daar gaat hij dadelijk op terugkomen.

De heer **Boutkan** (PVV):

Ja, maar goed, ik heb het al twee keer gevraagd, dus ik dacht: ik gooi 'm er nog een keer in.

De **voorzitter**:

Oké, dat heeft u goed gedaan.

Meneer de minister, kunnen we meteen door, in één keer? Dat zou fijn zijn.

Minister **Madlener**:

Vijf minuten?

De **voorzitter**:

We gaan vijf minuten schorsen. Dan kunnen we meteen even een sanitaire stop maken, voor degenen die dat noodzakelijk achten. Tot over vijf minuten.

De vergadering wordt van 21.23 uur tot 21.34 uur geschorst.

De **voorzitter**:

Ik vraag iedereen om weer rustig plaats te nemen. Het heeft iets langer geduurd om alle antwoorden voor te bereiden. Ik sta de leden enkel nog een interruptie toe als iets echt onduidelijk of onbeantwoord is gebleven. Maar we gaan verder geen interrupties meer doen.

Ik ga het woord geven aan de minister als hij daar klaar voor is. Laten we dus echt enkel nog een vraag stellen als er iets is blijven liggen. Meer ga ik niet toelaten.

Minister **Madlener**:

Ik heb een hele stapel antwoorden, dus ik zal gelijk beginnen. De heer De Groot vroeg naar de tariefdifferentiatie en de Balanced Approachprocedure. Schiphol stelt tarieven vast na consultatie van de airlines. De ACM toetst op redelijkheid. De tariefdifferentiatie kan aangevochten worden door de airlines; dat is gewoon hun recht. Bij de Balanced Approach rekenen we met de meest recente voorstellen van Schiphol. Als dat toch anders uitpakt vanwege eventuele rechtszaken, zullen we het resterende percentage moeten repareren bij die 3%-discussie. Zo zal dat gaan.

De heer De Hoop vroeg of we kunnen besluiten om een uitspraak te doen over normen en CO<sub>2</sub>-plafonds. Sturen op normen zal nog een aantal jaar duren. CO<sub>2</sub> hoort daarbij. Dat moet nog besloten worden. Het is qua timing niet in te passen in het LVB, het Luchthavenverkeerbesluit.

De **voorzitter**:

We doen de interrupties helemaal op het einde en laten de minister even staccato de beantwoording doen.

Minister **Madlener**:

De heer Stoffer vraagt: kunnen er 17.000 slots voor privéjets naar Lelystad? Schiphol en Lelystad zitten samen in één onderneming. Dat helpt bij het zoeken naar een oplossing voor de privéjets, maar het is echt aan hen om daarover besluiten te nemen.

De heer De Hoop vroeg nogmaals: waarom doen we niet in één keer 20%? We gaan eerst kijken naar het pakket van 17%. Daarna gaan we een afweging maken wat betreft het restpercentage. Dat is de beste weg; dat is mijn keuze. Gelukkig kan ik rekenen op de steun van de meerderheid van de Kamer. Het is gewoon een goed traject. Ik heb wel beloofd dat we ons best gaan doen om deze regeerperiode die 20% te halen.

Dan vroeg het lid Kostić naar rechtszaken tegen burgers. Dat is niet mijn bedoeling. Dat doen we ook niet. Het is eerder andersom: de burgers zijn een

rechtszaak gestart tegen de luchtvaartmaatschappijen. Wij zijn in beroep gegaan tegen die uitspraak. Dat is iets anders dan ...

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

...

Minister **Madlener**:

Nee, wij zijn in beroep gegaan.

De **voorzitter**:

We gaan niet door elkaar heen praten. De minister is aan het woord.

Minister **Madlener**:

We zijn in beroep gegaan tegen die uitspraak vanwege de termijn. Die konden we niet halen. Wij vinden het ook niet redelijk dat die termijn zo krap gesteld is. Ik zie dat dus ook niet als een rechtszaak tegen burgers. Het is een rechtszaak tegen de termijn die de rechter gesteld heeft; die is voor ons niet te halen. De luchtvaartmaatschappijen hebben aangegeven mee te willen doen met dat beroep. Dat is een recht. Daar gaat de rechter over. Die gaat beslissen of dat kan; dat is niet aan ons.

Dan vroeg de heer Van Dijk mij om de Kamer te informeren over een vliegbelasting vóór Prinsjesdag 2025. Dat plan wordt uitgewerkt, met een lage bijdrage voor transferpassagiers. Daar gaan we dus zeker over nadenken. Dat zal vanwege de hubfunctie waarschijnlijk wel een lage bijdrage worden, maar het doet wel mee. We gaan u voor de zomer informeren over de voorstellen.

De heer Van Dijk vroeg ook nog: waarom gaat het aantal nachtvluchten toch niet naar 25.000? In de huidige geluidsdoelen is een reductie van 20% in een etmaal opgenomen en een reductie van 15% in de nacht. Dat was het doel van het vorige kabinet; dat we hebben overgenomen. Met de maatregelen die nu in het pakket zitten, wordt een percentage van ruim 15% gehaald. Als u een verdere verlaging zou willen, is daarvoor een aanvullende procedure nodig. Ik sluit dat ook niet uit. We gaan nog bekijken waar we wat betreft die 3% staan. Maar het is nu nog te vroeg om dat al te beslissen.

De heer Boutkan van de PVV vroeg naar die nadering vanuit het oosten. Hij vroeg waarom dit gebeurt en of dit wellicht te maken heeft met de ICT-problemen. Met de huidige techniek kan het niet. Er wordt gewerkt aan nieuwe technieken. We zijn natuurlijk bereid om te bekijken wat daarin

mogelijk is. Daar zijn we ook mee bezig. Op de route boven de Noordzee kan gelijkmatiger worden gedaald, wat tot minder hinder leidt en bovendien veiliger is. Binnen het nieuwe luchtverkeersleidingssysteem van LVNL, iCAS, zouden er wel oplossingen mogelijk kunnen zijn voor dit soort vraagstukken. Maar dat wordt pas ingevoerd in 2028. Overigens wordt dit niet veroorzaakt door ICT-problemen, maar komt dat puur doordat het huidige systeem dit niet kan.

Dan de vraag van de heer Stoffer over het weren van privéjets. Er zijn geen wettelijke gronden om privéjets te weren van Nederlandse luchthavens. Daarover is de Kamer in april 2023 geïnformeerd.

De heer Boutkan en anderen hebben gevraagd naar elektrisch vliegen, ook op regionale luchthavens. In de Innovatiestrategie luchtvaart zijn ook de ambities en doelen voor elektrisch vliegen opgenomen. Door de sector en de overheid wordt daarop gekoerst. De wens uit de Kamer is duidelijk. Iedereen is enthousiast over de mogelijkheden van elektrisch vliegen, maar de heer De Hoop misschien wat minder. Het staat nog wel in de kinderschoenen, moeten we vaststellen. De Nederlandse overheid kan dit zelf maar beperkt stimuleren. Het gaat ook om wat alle technologiebedrijven in de hele wereld hier kunnen bereiken. Maar we zullen natuurlijk doen wat we kunnen om dit te bevorderen, want we zijn immers allemaal enthousiast over de toekomst.

Het lid Kostić vraagt om overstappers te belasten. We gaan per 1-1-2027 die afstandsafhankelijke vliegbelasting invoeren. We zijn dat aan het uitwerken. Ik heb al gezegd dat de overstappers daarbij worden betrokken. In die zin zou het heel goed kunnen dat overstappers daaraan mee gaan betalen. We wachten dat af. We zijn de effecten ervan nog aan het bestuderen.

Dan de vraag over onderzoek naar gezondheidseffecten. In de MER en de MER-beoordeling worden de negatieve effecten van luchtvaart in kaart gebracht, zo ook van de schadelijke stoffen. Momenteel wordt door een expertgroep, waarin onder andere het RIVM en experts die zijn voorgedragen door omwonenden, gekeken naar recente onderzoeken die de negatieve effecten van emissies in kaart hebben gebracht. Verder heeft het RIVM een meerjarige studie gedaan naar ultrafijnstof op Schiphol. Ik kijk nu hoe de regionale luchthavens dit ook in kaart kunnen brengen. Daar wordt dus naar gekeken.

Het lid Kostić zegt nogmaals: meten is weten. We hebben het al vaker gehoord, meten is weten, en dat klinkt natuurlijk goed. Zij zegt ook dat we weten dat we de klimaatdoelen niet gaan halen als de luchtvaart niet krimpt. Het lid Kostić vraagt of de Kamer per brief geïnformeerd kan worden over hoe de plannen ingepast worden binnen de kaders van klimaat, natuur en gezondheid. In lijn met het regeerprogramma houden we ons aan de bestaande klimaatafspraken; dat is een eerste vaststelling die ik wil doen. De luchtvaart maakt onderdeel uit van het Parijsakkoord. Vanwege dat internationale karakter loopt de bijdrage aan het Parijsakkoord via ICAO, de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. In 2030 zou dat in moeten gaan.

Dan heb ik hier als laatste de vraag van de heer Boutkan over vliegen met diabetes. Hoe kan het dat piloten uit andere landen hier wel mogen landen, maar dat Nederlandse piloten niet mogen vertrekken? Dat is omdat we niet meedoen aan die proef. De Engelse piloten vallen onder een ander juridisch kader en daarom mogen ze hier wel landen. Laat ik het zo zeggen: ik vind meedoen aan de proef wel wenselijk. Het zou goed zijn als dit bij een lichtere vorm van diabetes wel mogelijk is voor piloten, zeker als ze met z'n tweeën in een cockpit zitten. Die zekerheid moet er dan ook zijn. Ik wil ook wel meedoen aan die proef, maar de kosten van de keuringen zouden dan niet bij de belastingbetaler moeten liggen maar bij de sector zelf, is mijn overtuiging. Dus ik heb de wens om mee te doen, maar ik wil nog wel even kijken naar de kosten van de keuringen. Ik denk dat het belang van de piloot en van de luchtvaartmaatschappijen die kosten wel rechtvaardigt, eerlijk gezegd.

Dat was de laatste.

De **voorzitter**:

Dank u wel voor de beantwoording. Allereerst de heer De Hoop, dan de heer Van Dijk, dan de heer Boutkan en dan het lid Kostić.

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

Een deel van mijn vraag over het CO<sub>2</sub>-plafond is beantwoord en een deel niet. Mijn eerste vraag was inderdaad of het een plek zou kunnen krijgen in het LVB. De minister zegt dat dat niet lukt. Ik vind dat jammer. Maar ik vroeg ook of het dan in ieder geval wel een handhaafbare norm wordt. Ik zou in de brief die voor de zomer van 2025 komt graag wat meer inhoudelijk horen over hoe je dan zorgt dat het CO<sub>2</sub>-plafond een handhaafbare norm is, want anders hebben we er niet zo veel aan.

Minister **Madlener**:

Er wordt mij ingefluisterd dat dit voorlopig niet zal gebeuren. Daar zult u het mee moeten doen.

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

Ik ben blij met de toezegging die ik hoorde om het voorstel voor de afstandsafhankelijke vliegbelasting voor de zomer aan de Kamer te sturen. Alleen, ik ben een klein beetje in verwarring over de opmerking die ik daarbij kreeg dat er ook een bijdrage in zal zitten voor transferpassagiers. Dat is wel een nieuw element. Als dat effect heeft, is dat een goed idee. Tegelijkertijd hoorde ik op het punt richting het lid Kostić dat het nog overwogen werd. Ik

ben wel heel benieuwd in hoeverre dat nu al de koers is of dat het nog overwogen wordt.

Minister **Madlener**:

Dat is een goede vraag. Voor de duidelijkheid: het wordt zeker overwogen. Het lijkt ook wel logisch, maar het is nog niet besloten, dus u zult nog even af moeten wachten. We moeten natuurlijk goed kijken naar alle gevolgen die dat heeft, ook voor de hubfunctie van Schiphol. Maar we gaan er zeker naar kijken, want het lijkt ons wel redelijk en logisch. We gaan zien hoe we dat kunnen doen. Het voorstel kunt u voor de zomer verwachten.

De **voorzitter**:

Het lid Boutkan, Kostić en dan De Groot.

De heer **Boutkan** (PVV):

Toch nog een vraag over diabetes onder piloten. Het is een kleine groep, maar, nogmaals, is de minister bereid om in ieder geval het gesprek op gang te brengen tussen de partners onderling om te kijken hoe dat dan gaat met die kosten en dergelijke? Al die piloten worden toch al jaarlijks gekeurd, dus dat zou wat ons betreft in één adem mee kunnen. Dat hoor ik dan graag van de minister.

De **voorzitter**:

De minister heeft net gezegd dat hij dat gaat bekijken.

Minister **Madlener**:

Ik wil dat nog wel een keer toezeggen. Daar wordt al over gesproken. Het meelopen in de huidige keuring kan niet. Er wordt toch een extra zware keuring vereist. Zo'n keuring kost ook geld en daarvoor is deskundigheid nodig. We kijken wel goed naar de kosten. Ik vind het wel redelijk dat de betreffende sector of de piloten hier ook een bijdrage aan leveren. Dus er wordt wel over gesproken. De wens is om wel mee te doen aan die proef.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Ik had twee vragen gesteld die niet goed zijn beantwoord. Ik vroeg namelijk bij "meten is weten" naar de wetenschappelijke onderbouwing, of de plannen

van de minister passen binnen de afspraken over het klimaat. Ik had het niet over die Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, die alleen maar groei als streven heeft. Ik vroeg gewoon of wij wetenschappelijk kunnen vaststellen of die plannen passen binnen klimaat, natuur, milieu en gezondheid, en of hij daar per brief op terug kan komen.

De **voorzitter**:

Dank u wel.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Het tweede was over die milieumetingen. Kan hij daar misschien op terugkomen? Wat er nodig is, is dat we meer gaan meten bij de verschillende vliegvelden. Kan hij toezeggen dat hij daar per brief op terugkomt?

Minister **Madlener**:

Ja, ik denk dat het wel een goede handreiking is om er per brief op terug te komen, want het is toch wel een veelomvattende vraag. Ja, ik zeg dat toe. We zullen hier een brief over sturen. En wanneer doen we dat?

De **voorzitter**:

Dat is eigenlijk al toegezegd. Ik ga dat overzicht dadelijk voorlezen. Dank u wel, meneer de minister. Dan de eerste vraag van het lid Kostić.

Minister **Madlener**:

U moet de vraag toch even herhalen.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Het is wel heel opvallend, want ik heb de vraag eerst schriftelijk gesteld en daar heb ik geen antwoord op gekregen, en nog vier keer daarna. Ik ga het nog één keer doen. Kan per brief een wetenschappelijke onderbouwing aan de Kamer worden gestuurd van dat de plannen van de minister passen binnen de kaders van de afspraken over klimaat, natuur, milieu en gezondheid? Dan weten we als Kamer gewoon of dat past of niet. Dat is het enige wat ik onderbouwd wil zien.



Minister **Madlener**:

Ik dacht dat ik net toegezegd had dat we die vraag per brief zullen beantwoorden.

De **voorzitter**:

Het ging over het meten van vliegtuiggeluiden.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

...

Minister **Madlener**:

Nee, over alle emissies. Laten we straks even nog een toezegging doen over wat we precies beantwoorden, zodat we dat scherp hebben. Het is hier enigszins onduidelijk wat u precies bedoelt.

De **voorzitter**:

Ik ga dadelijk de toezeggingen voorlezen en dan kunnen we er ook nog even op terugkomen.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Laat ik dit punt dan nog heel even afmaken.

De **voorzitter**:

Nee, we zijn aan het einde van het debat dus we gaan niks meer afmaken. Bij de toezeggingen komen we daarop terug.

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

Ik heb nog één vraag, in het verlengde van de vraag van de heer Olger van Dijk van Nieuw Sociaal Contract over de langeafstandsvliegbelasting. Ik viel bijna van mijn stoel, omdat de minister nu ineens zegt dat hij de overstappers daarin meeneemt. Waarom val ik dan van mijn stoel, voorzitter? Omdat het nergens in de wereld toegepast wordt. Vorig jaar is nog aangetoond in een rapport van CE Delft dat dit zeer onverstandig is. Dus ja, het is een afspraak uit het hoofdlijnenakkoord om die gedifferentieerde vliegbelasting te gaan

inzetten, maar bij mijn weten is nooit eerder gezegd om ook de overstappers daarin mee te nemen.

Minister **Madlener**:

Ik wil ze meenemen in het onderzoek. Als je een vliegbelasting gaat uitsmeren over passagiers, dan is het toch heel logisch dat je ook daarnaar kijkt? Er zijn mensen die hier overstappen. Ik wil niet op voorhand uitsluiten dat we daarnaar kijken. Het lijkt me heel verstandig om te bekijken hoe we zo veel mogelijk mensen kunnen laten meebetalen, om de gevolgen zo klein mogelijk te houden, dus ik zou het niet willen uitsluiten. Maar ik zeg op voorhand nog niet wat en hoeveel overstappers zouden moeten betalen. Daarop zijn we aan het studeren. Dat heeft uiteraard gevolgen, maar ik wil ze zeker niet op voorhand uitsluiten. Dus in die zin wil ik ze meenemen in het onderzoek.

De **voorzitter**:

Meneer De Groot.

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

Heel kort nog. Ik ga ervan uit dat de doelstelling ... Ik heb hier vandaag betoogd dat we de belastingen moeten terugbrengen. Ik heb veel vragen gesteld over het beschermen van de omgeving. Maar ik ga ervan uit dat bij dat kijken ernaar, het behouden van de hubfunctie fier overeind staat. Die bevestiging zou ik graag nog willen hebben van de minister.

Minister **Madlener**:

Ik heb net al gezegd dat ik de hubfunctie heel belangrijk vind voor de kwaliteit van de dienstverlening van Schiphol. Dus dat moeten we natuurlijk niet met deze belasting gaan ondergraven, maar het helemaal uitsluiten zou ik ook niet willen. We kunnen natuurlijk ook variëren in tarieven. Ik wil dat echt breed onderzoeken. Het is toch een flink bedrag dat we moeten gaan ophalen bij passagiers, dus we moeten gewoon heel goed kijken hoe we dit zo slim mogelijk kunnen laten landen over al die passagiers. Maar de hubfunctie ... U weet dat ik daar erg aan hecht, maar ik wil dit niet op voorhand uitsluiten.

De **voorzitter**:

De toezeggingen. Als iedereen even goed meeluistert, ook het lid Kostić, en ook de minister?

- De Kamer krijgt voor de zomer van 2025 de eerste uitwerking van de wijze waarop het proces van het meten van vliegtuiggeluid concreet zal worden uitgewerkt.

De tweede toezegging:

- Naar verwachting over twee weken ontvangt de Kamer de uitkomst van de controle op de berekeningen van de maatregelen van het pakket Schiphol.

Dit is een piepsysteem, hè. Dus als er niemand piept, ga ik gewoon door.

Toezegging drie:

- De Kamer krijgt het onderzoek van Lelystad Airport toegezonden over vanaf welk aantal vluchten het vliegveld rendabel is.

Maar we hebben nog niet gehoord wanneer we dat gaan krijgen, en we willen er altijd graag een deadline aan verbinden. De minister heeft namelijk hierbij gezegd dat het net verschenen is, dus dan kan hij ook zeggen of er volgende week ...

Minister **Madlener**:

Ik hoor dat we dat even moeten overleggen. Er kan ook gevoelige informatie in staan, dus we moeten daar even goed naar kijken. Laten we zeggen: vier weken. Is dat mogelijk? Dat is redelijk vlot, toch?

De **voorzitter**:

Dus in november. We krijgen het dus eind november 2024. Dank u wel voor de toezegging, dan zetten we dat erbij.

- Eind 2024 wordt de Kamer nader geïnformeerd over de uitwerking van de luchtruimherziening. De Kamer zal daarbij op de hoogte worden gesteld van de voorgestelde samenstelling van de externe commissie.

- Voor de zomer van 2025 wordt de Kamer geïnformeerd over de vervolgstappen ten aanzien van het CO<sub>2</sub>-plafond.

- Voor de zomer ontvangt de Kamer een concreet voorstel voor de afstandsafhankelijke vliegbelasting.

Akkoord? Een piep van het lid Kostić?

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Piep. Die zou ik, tenzij dit een andere toezegging is, willen aanvullen met dat daar ook de transferpassagiers in worden meegenomen.

Minister **Madlener**:

Ja, dat dus even heel duidelijk: in het onderzoek kijken we hoe we die vliegbelasting gaan uitsmeren over de bestemmingen en de passagiers. In dat onderzoek doen ook de overstappers mee, maar dat wil niet zeggen dat we daarvoor zullen kiezen. Het is een onderzoek naar mogelijkheden.

De **voorzitter**:

Het wordt dus allemaal meegenomen, begrijp ik.

Minister **Madlener**:

En de hubfunctie blijft daarin ook belangrijk.

De **voorzitter**:

Ja.

- De Kamer ontvangt voor de Voorjaarsnota een overzicht van de belemmeringen en randvoorwaarden die nodig zijn ten behoeve van het stimuleren van elektrisch vliegen.

Er zijn er nog twee, meneer de minister.

- De Kamer wordt op zeer korte termijn nader geïnformeerd over de aanpak van ordeversturende passagiers.

En de laatste:

- De evaluatie van het maatregelenpakket Schiphol zal eerder dan in 2026 in onderdelen plaatsvinden, en de Kamer zal hierover schriftelijk worden geïnformeerd.

Oké? Dan heeft het lid Kostić ook nog een extra toevoeging.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Laat ik beginnen met iets waarvan ik dacht dat het een toezegging was, maar misschien is dat verkeerd ...

De **voorzitter**:

Nee, we gaan hier niet ... U moet gewoon zeggen wat u wilt dat bij die toezeggingen komt. We hebben het al gehad over het vliegtuigen meten, en u wilde daar ook nog vervuiling bij meenemen. Klopt dat?

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Ik probeerde inderdaad de toezeggingen gewoon op te noemen, voorzitter. Kan dat?

De **voorzitter**:

Nee. Er is nog één punt dat u mag toevoegen, wat u net vroeg.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Nee, maar dit rondje doen we toch als er een gemiste ...

De **voorzitter**:

Nee, nee. Dat hebben we allemaal al gehad. We zijn bij de toezeggingen; bij de afronding.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Maar ik ben ook bij de toezeggingen.

De **voorzitter**:

Ja, daarom mag u dat nu zeggen.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Oké, maar het waren verschillende toezeggingen. Volgens mij ... Nu ben ik helemaal in de war. De minister heeft toegezegd dat hij, als het gaat om het rekenmodel en de input voor die rekenmodellen die nu wordt gebruikt, daarbij bewoners gaat betrekken en transparant de Kamer hierbij gaat meenemen. Misschien kan daar een termijn bij worden gegeven.

Minister **Madlener**:

Die worden openbaar gemaakt. Een termijn ... Ik heb al gezegd dat we het nu verwachten over twee weken. Maar ik heb hierbij al eerder een termijn overschreden, dus ik wil dit nu niet meer met mijn handen in het vuur doen. Maar ik wil zo veel mogelijk transparantie en openbaarheid. Dat heb ik de bewoners toegezegd en dat zeg ik de Kamer toe, dat die berekeningen goed onderbouwd openbaar worden gemaakt, hopelijk binnen twee weken.

De **voorzitter**:

Eigenlijk raakt dat aan toezegging twee, dus we zijn eigenlijk de boel helemaal over aan het doen.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Dan heb ik alsnog ...

De **voorzitter**:

Zegt u dat dan alstublieft.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Het tweede is ...

Minister **Madlener**:

Ik hoor dat het wel zo netjes is om eerst de ministerraad te informeren, en daarna pas die openbaarheid.

De **voorzitter**:

Dat lijkt me wel verstandig, inderdaad.

Minister **Madlener**:

Dan zal het dus wellicht iets langer zijn dan over twee weken.

De **voorzitter**:

Wat is dan iets langer dan twee weken?

Minister **Madlener**:

Dat ligt aan wanneer de mr bij elkaar komt. Op vrijdag komt de mr bij elkaar. Laat ik toezeggen dat ik dat zo snel mogelijk agendeer binnen de ministerraad; en daarna die openbaarmaking en zo veel mogelijk transparantie.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer de minister.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Oké. Dan kom ik toe aan twee ...

De **voorzitter**:

Lid Kostić, u had de microfoon niet aanstaan. Maar ik wil u hierna niet meer horen.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Voorzitter, ik probeer gewoon naar mijn toezeggingen te vragen, dus waar we niet op aankwamen. Eén is: kan de minister per brief aan de Kamer de wetenschappelijke onderbouwing laten weten van dat zijn plannen passen binnen de kaders van klimaat-, natuur- en milieugezondheidsafspraken? Dus dat wij gewoon weten of het past, en wat daarvan de onderbouwing is. En het tweede verzoek was: is hij bereid om te kijken hoe het Rijk kan bijdragen aan meer metingen van verschillende emissies van gevaarlijke stoffen bij meer Nederlandse luchthavens, en wil hij daar per brief op terugkomen? Dat waren de twee.

De **voorzitter**:

Dit was echt de laatste. Dank u wel, lid Kostić.

Minister **Madlener**:

Ik wil antwoorden op die laatste als volgt: dat wetenschappelijke onderzoek naar alle klimaat- en milieueffecten wordt gedaan in de MER. De Commissie m.e.r. toetst dat. Daarna gaan we dat vastleggen in een luchtverkeersbesluit.

Dan komt er een voorhang en wordt in de Kamer hierover gesproken, dus in die zin kunt u daar dan over spreken. En op uw eerste vraag: "De klimaatafspraken zijn afgesproken via de ICAO in internationaal verband. Sectoren moeten niet een gelijke, maar een eerlijke bijdrage geven. Wetenschappelijk bewijs is niet nodig, omdat afspraken niet concreet genoeg zijn. Geen aparte percentages afgesproken." Tja, dit is toch een ingewikkelde vraag. Als ik het antwoord zo lees, dan denk ik: wat zeggen we nu? Misschien is een brief of een schriftelijke vraag handig. "Er is al een schriftelijke vraag gesteld, en daar heb ik al antwoord op gegeven". Nou, dan wordt het wel heel erg ingewikkeld.

De **voorzitter**:

Dan gaan we het hierbij laten. We hebben de toezeggingen voorgelezen. Meneer Boutkan, is er nog iets blijven liggen?

De heer **Boutkan** (PVV):

Ja, voorzitter. Ik heb de minister zelf horen toezeggen dat hij nader onderzoek doet met betrekking tot zeg maar dat naderen, dat landen en dat stijgen, maar ik heb dat, misschien vanwege mijn gehoor, gemist in het lijstje.

De **voorzitter**:

Nee, die stond er niet bij inderdaad. Die stond er niet bij. Hij heeft het anders gezegd, geloof ik. Meneer Boutkan, we gaan even naar de minister luisteren.

Minister **Madlener**:

Ik heb geen onderzoek beloofd. Ik heb antwoord gegeven op de vraag waarom dat nu zo gaat en of dat anders kan. Het had niet met ICT-problemen te maken, maar met het huidige systeem. In het nieuwe systeem vanaf 2028 zou het mogelijk wel kunnen. Maar ik heb dus geen toezegging gedaan om nog een onderzoek daarnaar te doen. Het was gewoon een antwoord op die vraag, dacht ik.

De **voorzitter**:

We gaan het hierbij laten, meneer Boutkan. Daarom is het ook zo niet genoteerd.

Het lid Bamenga van D66 heeft een tweeminutendebat aangevraagd, dus hij zal ook naar alle waarschijnlijkheid de eerste spreker worden, boven het lid



Kostić. Was u voor niks een plekje hier komen reserveren, een uur van tevoren!

Ik dank de mensen op de publieke tribune nogmaals hartelijk. Ik had dat al een keer gedaan. U hebt zich heel netjes en waardig gedragen, ondanks dat dit voor sommige mensen en omwonenden een heel emotioneel dossier is. Dank daarvoor. Ook de mensen die thuis hebben gekeken en geluisterd via het digitale kanaal. Ik dank de Kamerbode van ons en de Dienst Verslag en Redactie, de minister en zijn team, de leden van de Tweede Kamer der Staten-Generaal, onze trouwe griffier. Ik wens iedereen een gezegende avond. Geniet van de herfst. En een behouden thuiskomst; kom veilig thuis.

Sluiting 22.00 uur.