Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2024–2025

29 665 Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 561

VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT

Vastgesteld 20 mei 2025

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 9 april 2025 overleg gevoerd met de heer Madlener, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 11 maart 2025 inzake antwoorden op vragen commissie over de voorhang ontwerpbesluit tot wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol in verband met de invoering van een maximum aantal vliegtuigbewegingen voor het etmaal en wijziging van het maximum aantal vliegtuigbewegingen voor de nacht (Kamerstuk 29 665, nr. 532) (Kamerstuk 29 665, nr. 536);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 25 maart 2025 inzake antwoorden op vragen commissie over besluit van de Europese Commissie over de Balanced Approachprocedure Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 535) (Kamerstuk 29 665, nr. 538);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 2 april 2025 inzake reactie op besluit van de Europese Commissie over de Balanced Approachprocedure voor de luchthaven Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 539).**

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

De voorzitter van de commissie,
P. de Groot

De griffier van de commissie,
Schukkink

kst-29665-561
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2025

Voorzitter: Graus
Griffier: Koerselman

Aanwezig zijn tien leden der Kamer, te weten: Bamenga, Baudet, Boutkan, El Abassi, Graus, Peter de Groot, De Hoop, Kostić, Pierik en Postma,

en de heer Madlener, Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 19.01 uur.

De **voorzitter**:
Van harte welkom, allemaal, bij dit debat van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat. We gaan het vandaag hebben over Schiphol. Ik heet de mensen op de publieke tribune van harte welkom, en ook de mensen die thuis kijken en luisteren via het digitale kanaal, en de Minister en zijn team, waarvan een gedeelte natuurlijk achter de muren zit; een teampje is nu hier aanwezig. Ook aan de leden van de Tweede Kamer der Staten-Generaal van harte welkom.
Ik stel een spreektijd van vier minuten per fractie en vier interrupties voor. We beginnen met de heer De Groot. Hij spreekt namens Volkspartij voor Vrijheid en Democratie.

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Dank u wel, voorzitter. Voor de VVD staat vast dat we recht moeten doen aan het herstel van rechtszekerheid voor omwonenden rondom Schiphol. We committeren ons dus ook aan de geluidsreductie van 20% voor de komende jaren. De weg naar deze reductie is echter hobbelig en voor meerdere interpretaties vatbaar. Daardoor is het allerminst zeker of deze juridisch ook de eindstreep gaat halen. Krimp van de luchtvaart is namelijk geen doel op zich, gelet op het economisch belang van de luchtvaart en de doorgroei van Schiphol op termijn met stillere en schonere vliegtuigen. Dit alles tezamen is belangrijk voor omwonenden en voor de toekomst van de Nederlandse luchtvaart.
Voorzitter. Allereerst over de Balanced Approachprocedure. De Europese Commissie heeft een flinke aanwijzing gegeven op een drietal punten waar Nederland verbetering op moet laten zien, onder ander over het onvoldoende meenemen van de autonome vlootvernieuwing. Voordat Nederland exploitatiebeperkingen doorvoert – dat is dus krimp – moet Nederland verbetering in de Balanced Approach laten zien. We hebben hier in de Kamer technische briefings en rondetafels gehad om goed te kunnen begrijpen waarom IenW de autonome vlootvernieuwing niet meeneemt. Dat werd mijn fractie niet heel duidelijk. In de berekeningen van het maximumaantal vliegbewegingen in het kader van de Balanced Approach zijn slechts 15 van de 61 nieuwe vliegtuigen van de KLM meegenomen. Vandaar dat we ook een motie hebben ingediend om het wel mee te nemen. Nu zegt de Europese Commissie eigenlijk hetzelfde. Wat schetst onze verbazing? Deze Minister doet er niets mee. Hij doet werkelijk helemaal niets met de aanwijzing van de Commissie. De Minister doet die af met een klein briefje aan de Commissie, zo van: wij hebben het goed gedaan, hoor; we leggen het uit en gaan door.
Voorzitter. Ik wil nou wel eens weten of dit dan juridisch houdbaar is. Gaat de Commissie hier geen inbreukprocedure op starten? Wij begrijpen namelijk dat de eerste rechtszaken over deze handelwijze van de Minister al zijn gestart.

De **voorzitter**:
Er is een interruptie van het lid Postma, Nieuw Sociaal Contract.

Mevrouw **Postma** (NSC):

Een aanwijzing is juridisch gezien echt heel iets anders. Volgens mij heeft de Commissie gewoon gezegd: dit is een goeie voorbereiding, en er zijn drie verbeterpunten waarvan we graag willen dat ze nader worden uitgelegd. Dat uitleggen is volgens mij ook goed gedaan. Als je die autonome vlootvernieuwing mee zou willen nemen in de berekening betekent dat dat je eigenlijk gewoon een ander percentage krijgt voor de geluidsreductie die je moet doen. Wil de heer De Groot dat dan?

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Ik wil allereerst reageren op het eerste punt van mevrouw Postma van Nieuw Sociaal Contract, waarin ze aangeeft ... Laat ik het anders zeggen: de VVD heeft een andere lezing van wat de Commissie vraagt. De Commissie stelt namelijk heel nadrukkelijk dat die opmerkingen opgevolgd moeten worden voordat de Minister doorgaat met de Balanced Approachprocedure, dus doorgaat met het doorvoeren van exploitatiebeperkingen. Ik heb het rapport hier meegenomen. Het is best technisch, hoor; daar ben ik het mee eens. Er staat hier dat het een besluit van de Commissie is. Het is niet vrijblijvend, dus je zult daar wat mee moeten doen. Wij hebben hier in de Kamer technische briefings gehad over het meenemen van de autonome vlootvernieuwing, en ook over de wijze waarop je dat wel en niet zou moeten doen. De grootste vraag is natuurlijk wat de impact daarvan is. Als je niet uitkijkt gaan we natuurlijk in een ... Sorry, voorzitter, dat is het antwoord op het tweede deel van de vraag; het was een dubbele vraag. Ik kreeg de vraag over welke aantallen het dan gaat. Stel dat je die vliegtuigen van de autonome vlootvernieuwing wel allemaal meeneemt. Ik doe het even uit mijn hoofd. Stel dat dit 30.000 vliegbewegingen met zich meebrengt. Dat zou dus kunnen betekenen dat je het aantal bijvoorbeeld met 30.000 zou kunnen ophogen, en dat je misschien niet 20% maar 21% zou moeten doen. Ik weet niet wat het betekent, hè. Ik weet die cijfers niet. Dat is precies wat ik ook in het schriftelijk overleg heb gevraagd: wat betekent het? Daar geeft IenW geen antwoord op. IenW zegt: we hoeven die berekeningen niet te doen, dus we gaan gewoon door. Ik vind het dus heel erg lastig om over percentages en aantallen te spreken als wij die aantallen niet voorhanden hebben omdat het ministerie die op dit op dit moment niet doorrekent.

De **voorzitter**:
Ik wil de leden verzoeken om korte en puntige vragen te stellen, en om nog kortere en puntigere antwoorden te geven.

Mevrouw **Postma** (NSC):
Dat is volgens mij precies de invalshoek. Waar wij het bekijken vanuit omwonenden en vanuit de geluidshinder die zij ervaren, zie en hoor ik hier een verhaal dat met name over de KLM en de vloot gaat. Waar het in die modellen om gaat en wat ons ook in die technische briefing is uitgelegd – nogmaals, het is goed in het stuk gezet dat naar de Europese Commissie is gegaan; dat ik hier heb liggen en dat ik ook heb gelezen – is dat er gewoon een aanname is gedaan om op die manier tot die 20% te komen. Als je dingen verandert in die berekening en dus iets anders invult voor je vlootvernieuwing, moet je ook tot een ander reductiegetal komen, dus tot 21%, 22% of 23% geluidsreductie. Dat is dus mijn vraag aan de heer De Groot: wil de heer De Groot dat dan?

De **voorzitter**:
Meneer De Groot, u mag ook met «ja» of «nee» antwoorden.

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Nee, voorzitter, dat ga ik zeker niet doen, want mevrouw Postma schuift me nu iets in de schoenen wat niet waar is. Het gaat hier niet alleen over stillere vliegtuigen en de KLM. Ik ben mijn betoog ermee begonnen dat

we een balans moeten zien te vinden in de manier waarop we die geluidsreductie halen, en dat de luchtvaartpartijen en de sector daarvoor nodig zijn en daar ook in moeten investeren. Als ze dat doen, moeten ze daar natuurlijk wel voor beloond worden. Dat is het hele verhaal, dat is het hele mechanisme van het pakket van deze Minister. Daar staat de VVD achter. De VVD vindt het dan terecht dat op het moment dat je investeert in nieuwe vliegtuigen omdat dat goed is voor het geluidsniveau rondom Schiphol, je daar op papier natuurlijk ook voor beloond moet worden. En het kan niet zo zijn dat je van de 60 vliegtuigen er 45, 40 of 35 – ik weet niet eens precies hoeveel – niet mee laat tellen. Dat kan natuurlijk niet.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):
Toch op dit punt. De heer De Groot is het toch met me eens dat de vlootvernieuwing al eerder aan de Kamer beloofd was en dat die eigenlijk losstaat van de geluidshinder die van ons gevraagd wordt na de rechterlijke uitspraak van vorig jaar? Daarmee is het dan toch ook niet gek dat je die nu niet mee kunt nemen? Dat staat dus echt los van elkaar en het is een beetje gek dat je vlootvernieuwing die al zou gebeuren, nu opeens mee mag rekenen om het geluidsdoel te halen. Ik denk dat dat dan ook niet juridisch houdbaar zou zijn. Ik hoop toch dat de heer De Groot van de VVD het met mij eens is dat alles wat de rechter van ons vraagt en wat we aan die geluidshinder doen, ook juridisch houdbaar zou moeten zijn.

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Dat laatste punt is ook mijn vraag aan de Minister: is het juridisch houdbaar? Daar zijn we het dus over eens: het moet juridisch houdbaar zijn. Ik ga alleen niet mee in het frame van wat de heer De Hoop hierover zei, namelijk dat het beloofde vliegtuigen zijn. Dit is een pakket dat nu overeengekomen is. Als dat de komende jaren uitgerold wordt, moet dat ook beloond moet worden. We kunnen best met elkaar een discussie opstarten over wat voor heel Schiphol dan een autonome ontwikkeling zou zijn. Dat kunnen we best met elkaar doen. Dat moeten we dan ook becijferen, dat moeten we dan ook doorrekenen. Maar u kunt mij niet wijsmaken dat dit ... Alleen al in de vloot waar KLM mee komt – ik heb het dan nog niet eens over tariefdifferentiatie – mag slechts een kwart van de vliegtuigen worden meegerekend in de berekeningen. Daardoor stappen naar verluidt – ik kom daar zo nog op – nu ook de sectorpartijen naar de rechter omdat ze het, mede door wat de Europese Commissie zegt, niet eerlijk vinden dat je nu maar 25% van de vliegtuigen die je vernieuwt, mag meerekenen. Ja, dan mag de heer De Hoop wel eens uitleggen waarom je die andere 75% – we hebben het over 75%! – niet mee mag tellen.

De **voorzitter**:
Dat gaat de heer De Hoop dadelijk wel in zijn eigen inbreng doen.

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Dat is precies waar de discussie over gaat.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):
Ik hoef dat niet uit te leggen. De Minister moet het uitleggen en we gaan zien of dat juridisch houdbaar is. De heer De Groot is het toch met mij eens dat er in de periode voor de uitspraak van de rechter aan omwonenden al beloftes voor de vlootvernieuwing zijn gedaan? Die beloftes lagen er. In de tussentijd is er een rechterlijke uitspraak geweest die een extra eis stelt aan de geluidsreductie. Daar hebben wij ons aan te houden. Ik denk dat het juridisch geen stand zal houden als eerdere vlootvernieuwingen daarin meegerekend worden. Los daarvan is de vlootvernieuwing één onderdeel, maar er zijn ook een aantal andere onderdelen waarvan ik me afvraag of dit met elkaar juridisch standhoudt.

Ik proef bij de heer De Groot al iets anders dan bij mijn collega van NSC en ook iets anders dan bij de Minister. Ik wil eigenlijk vooral de vraag stellen: steunt de VVD eigenlijk het proces zoals de Minister dat nu schetst? Steunt de VVD nu de route die de Minister met een soort mini-LVB bewandelt om daarna tot een volledig LVB te komen, of niet? Ik vind het namelijk ook belangrijk dat er in het debat naar voren komt of er überhaupt een Kamermeerderheid is voor de route die de Minister nu aan het varen is.

De **voorzitter**:
Kort en puntig, alstublieft.

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Ja. Ik ga daar straks nog iets over zeggen. Ik zit hier niet om de Balanced Approach te torpederen, maar ik wil dat die correct wordt uitgevoerd. Dat is volgens mij precies de discussie die wij hier vandaag met elkaar hebben. De aanwijzing van de Europese Commissie is wat mij betreft heel helder. Ik ben er kritisch over dat het ministerie daar niets mee doet. Ik heb ook gevraagd wat de impact zou zijn op het moment dat je dingen wel doorrekent. Daar wordt niets mee gedaan door het ministerie. Daar hebben we eerder wel om gevraagd in deze commissie. Ik wil weten of die procedure nou correct is uitgevoerd, want de VVD wil niet dat we gewoon de hele Balanced Approach weer in de prullenbak zien verdwijnen door rechtszaken die gevoerd worden omdat de procedure niet goed doorlopen is. Daar gaat het volgens mij vandaag over. Dat is volgens mij het kernpunt van wat we te bediscussiëren hebben vandaag. Dan kunnen we wat mij betreft van tafel houden of het gaat om 61, 60 of 59 vliegtuigen. We moeten discussiëren over of de Balanced Approachprocedure klopt. Dat is mijn inzet voor vandaag.

De **voorzitter**:
De heer De Groot mag zijn betoog vervolgen. Hij heeft nog dik twee minuten.

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Dank u wel. Ik wil dus klip-en-klaar van de Minister weten: kan hij garanderen dat de Balanced Approach niet van tafel wordt geveegd door de wijze van handelen van hem en het ministerie? Dat is namelijk precies waar het hier vandaag over gaat. Anders komen omwonenden, Schiphol zelf en de hele sector namelijk weer voor een hele lange tijd in onzekerheid te zitten. Dat moeten we met elkaar niet willen.
Voorzitter. Over het gevoerde schriftelijke overleg en het komende LVB moet me toch nog wel iets van het hart. Deze Kamer heeft namelijk serieuze vragen gesteld in een schriftelijk overleg. Het kan dan toch niet zo zijn dat alle vragen in principe, zoals ik dat interpreteer, naar de prullenbak worden verwezen? Antwoorden op de brief van de Europese Commissie over fase 1 verwijzen naar fase 2, maar de Europese Commissie heeft alleen gereageerd op stukken over fase 1. Het is toch echt ongelofelijk om dan die antwoorden zo te zien. Dat wil ik hier vandaag toch even benoemd hebben. De VVD heeft namelijk inmiddels ook begrepen dat de Europese Commissie not amused is met de antwoorden die gegeven zijn aan deze Kamer. Dat is logisch. De VVD is het namelijk ook niet.
Voorzitter, het laatste. De VVD wil rechtszekerheid en is er dus niet op uit om de Balanced Approach te torpederen, maar het moet middels de juiste procedure, met de juiste parameters. Daarom vraag ik de Minister: hoe staat het met de motie-De Groot over het meenemen van de autonome vlootvernieuwing? Ik vraag de Minister ook nadrukkelijk: hoe borgt hij in het aankomend LVB dat het aantal vliegbewegingen weer kan meeademen wanneer de geluidsreductie behaald wordt? Hoe borgt de Minister dat de natuurvergunning dan geen belemmering is?

Als laatste. We horen zorgelijke berichten over de krimp. Vertaald naar de vrachtsector gaat het om 20% minder slots. Dat zou echt dodelijk zijn voor de waarde die de vracht heeft. Hoe zit het precies? Op die laatste punten zou ik graag een duidelijk en uitgebreid antwoord van deze Minister willen hebben.
Tot zover.

De **voorzitter**:
Dank u wel voor uw inbreng namens de VVD, meneer De Groot. Er is nog een interruptie van lid Kostić van de Partij voor de Dieren.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Ik hoor de VVD over het meeademen van het aantal vliegbewegingen, maar er is echt een aantal sets vragen gesteld over waar het aantal van 478.000 vliegbewegingen nou precies op is gebaseerd. Als je kijkt naar alle maatschappelijke kosten en baten – de heer De Hoop doet het al even voor – is het gewoon een kwestie van een beetje de vinger in de lucht steken en aanvoelen. Is mijn collega van de VVD het met ons eens dat de maatschappelijke kosten en baten goed moeten worden getoetst aan artikel 8 van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens, dus dat je daarbij moet kijken naar fair balance, dus welke mate van inbreuk op het persoonlijk leven maatschappelijk noodzakelijk is? De IenW-notitie zegt: tussen de 396.000 en 438.000 vliegbewegingen zijn economisch voldoende voor Nederland. Zelfs de sector zegt: bij 440.000 vluchten is de welvaart eigenlijk beter dan bij 478.000. Is de VVD bereid om dan op die manier naar het aantal vluchten te kijken, of kijkt de VVD alleen maar blindelings naar meer, meer, meer?

De **voorzitter**:
Ik zeg het nu echt voor de derde en laatste keer: de vragen en antwoorden moeten echt korter. Doe dat nou gewoon, alstublieft.

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Ik zal kort antwoorden, voorzitter. Het aantal vluchtbewegingen is een middel om te komen tot geluidsreductie. Dat is het antwoord. Eigenlijk gaat deze hele discussie dus niet over vliegtuigaantallen. Het gaat over hoeveel geluid de omgeving ervaart en over hoe we dat geluid kunnen verminderen. Als dat geluid verminderd is, waar we verdere stappen toe zetten, ook in de toekomst, met autonome ontwikkeling van geluidsreductie door verstilling, dan praten we hier niet meer met elkaar over vliegtuigaantallen, maar over wat de geluidsbelasting rondom Schiphol is. Daar draait het hier allemaal om. Wij vechten elkaar natuurlijk de tent uit over aantallen, maar die aantallen moeten nu vastgelegd worden in het LVB. Dat is wat we nu moeten doen. We hebben hier een discussie met elkaar te voeren over die procedure goed is gevoerd, want anders wordt die van tafel geveegd en hebben en de omwonenden helemaal niets. Dus ik ga geen antwoord geven over of dat aantal goed is. We moeten met elkaar kijken of die procedure leidt tot die verstilling en dan is het aantal in de toekomst een afgeleide. Maar we zitten nu met dat aantal omdat we nergens anders op kunnen sturen. Dat is de juridische werkelijkheid en daar moeten we vanaf. Dat is het antwoord.

De **voorzitter**:
Meneer De Groot zegt «ik ga een kort antwoord geven» en dan is het nog een lang antwoord.
Ik wil even iets zeggen van huishoudelijke aard. Meneer Baudet is aangeschoven namens Forum voor Democratie, maar hij is geen lid van deze commissie. Ik moet de leden dus formeel om permissie vragen of hij zijn inbreng mag doen, want anders zit hij daar voor spek en bonen als u dat dadelijk besluit.

De heer **Baudet** (FVD):
Dat doe ik ook met plezier hoor. Mij hobby is ook gewoon om debatten ...

De **voorzitter**:
Schaken, hè? U bent aan het schaken, hè?

De heer **Baudet** (FVD):
Ja, dat ook.

De **voorzitter**:
Ik zie iedereen instemmend knikken.

De heer **Baudet** (FVD):
Wat het oplevert, meneer Boutkan? Ontvangt u ook roebels?

De **voorzitter**:
Het lid Boutkan probeert er een gevulde koek uit te halen. Welkom, meneer Baudet, en succes dadelijk. De heer Boutkan spreekt namens de Partij voor de Vrijheid. O, u wilde nog iets vragen, lid Kostić? Zeker, dat kan. Als u het maar kort en puntig doet.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Het is een complexe materie. Ik hoor de VVD zich alleen maar focussen op geluid en ook nog op een heel beperkt stukje ervan. Als we kijken naar artikel 8 van het verdrag – dat hebben we eerder gezegd – moet er gekeken worden naar het geluid in de breedste zin van het woord, maar ook naar milieuaspecten. We hebben meer uitdagingen. Is de VVD het ermee eens dat we zo breed moeten kijken, zeker als we het beleid gaan herzien?

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Ik ga er heel kort op antwoorden. We hebben het hier vandaag over de Balanced Approach. We willen dat die in de lucht blijft. We kunnen er allerlei dingen bij halen, maar ik focus me vandaag daarop. Dat is ook mijn antwoord voor vandaag, dat we hier een materie hebben, dat we spreken over wat luchtvaartverdragen daarover zeggen en of we bij de Balanced Approachprocedure vanuit de Europese Commissie geen inbreukprocedure krijgen. Wat mij betreft gaat het debat van vandaag daarover, dus dat we eerste stappen kunnen zetten naar geluidsreductie en rechtszekerheid voor Schiphol en ook voor de mensen die rondom Schiphol wonen. Dat is voor nu mijn antwoord.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Het lid Kostić, derde interruptie? We hebben er maar vier, hè. Dat u dat weet. Oké, u ziet ervan af. Boutkan, PVV. O, nee. Nog eentje. Mevrouw Postma, Nieuw Sociaal Contract.

Mevrouw **Postma** (NSC):
Ik hoor de heer Peter de Groot zeggen: laten we dan een haakje inbouwen voor groei. Ik zou toch echt graag willen dat we eerst even serieus kijken naar wat dit nou oplevert, de reductie van deze geluidshinder. Wij zijn er nog niet van overtuigd dat we er zijn. We hebben nu een LVB dat langskomt en in het najaar krijgen we weer een LVB. Dus dat is toch helemaal niet nodig? Dat kunnen we dan toch gewoon aanpassen als dat nodig is? Laten we nu vooral die rechtszekerheid gaan geven aan mensen, gewoon die rust. Is de heer De Groot het met mij eens?

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Dat doen we ook. We geven die rechtszekerheid ook. Het is alleen in alles wat wij doen volgens mij ook belangrijk om naar de toekomst te kijken. En

als we in toekomst op waterstof of elektrisch vliegen, hoeveel vluchten mogen we dan hebben? Dat weten we niet. Dus volgens mij moet je in alles wat je doet de mogelijkheid met elkaar hebben om vooruit te kijken en dan zal 478.000 wellicht nooit het eindgetal zijn. In deze procedure weet ik niet waar die geluidsreductie uiteindelijk op uitkomt, als je autonoom wel meeneemt. Dat is waar mijn motie ook over gaat. Hoe snel komt je dan op de twintig of hoe snel ga je over de twintig heen? Als dat het geval is – zo staat het ook in het hoofdlijnenakkoord – hebben we in de toekomst ruimte voor groei door stillere en schonere vliegtuigen. Dus dat is precies de reden waarom ik zeg: we klikken 'm vast, maar we moeten wel een haakje hebben om op het moment dat we de geluidsreductie gehaald hebben de sector, Schiphol ruimte te geven.

De **voorzitter**:
Het lid Kostić gaat ook voor de derde interruptie.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Ja, omdat in het Luchtvaartnota en het regeerprogramma gewoon heel duidelijk staat dat in een nieuw LVB een integraal normenstelsel wordt meegenomen, waaronder voor geluid en milieu. Ik snap wel dat het de VVD even goed uitkomt om het heel erg te specificeren op dit ene aspect, maar dit is nog veel belangrijker, want dit raakt de hele maatschappij en uiteindelijk onze mensen. Wil de VVD daar toch nog even op ingaan, aangezien het echt in het regeerprogramma staat en dat nieuwe LVB er wel zo snel mogelijk moet komen?

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Dan gaan we dat daar bespreken. Dit LVB, dat van mei – ik noem het ook steeds het «mini-LVB» – gaat alleen maar over vliegtuigaantallen. Het gaat niet over wat voorligt. Ja, zo lees ik het in de stukken. Dan mag u mij ervan overtuigen dat het er niet over gaat. Volgens mij gaan we daarna, volgend jaar, pas met elkaar praten over een uitgebreid LVB. Bij deze Balanced Approach gaat het ook over geluidsreductie en vliegtuigaantallen. Daar gaat het over. Dat zijn de stukken die voorliggen, dus daar focus ik mij op. Wat ik wil, zeg ik nogmaals, is dat dit de eindstreep haalt. Er is namelijk een grote kans dat het de eindstreep niet haalt en daar focus ik me vandaag op. Natuurlijk doen we daarna uitgebreide milieueffectrapportages. Dat doen we. Maar u mag de Minister zelf vragen waarom dat nu niet gebeurt, hoor. Dat is aan u.

De heer **Bamenga** (D66):
We werken samen met de heer De Groot op het gebied van elektrisch vliegen. We hopen zeker dat dat in de toekomst zal zorgen voor heel veel geluidsreductie en andere soorten reductie. Maar voor het hier en nu hoor ik de heer De Groot vooral aangeven dat zekerheid heel belangrijk is. De vraag is: wat is er volgens de heer De Groot nodig om die zekerheid in het hier en nu te verkrijgen rondom de geluidsreductie?

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Eerlijk gezegd snap ik de vraag niet zo heel goed. Wat wij hier te doen hebben, is ervoor zorgen dat Schiphol een vergunde luchthaven wordt. Volgens mij is daar een nieuw Luchthavenverkeerbesluit voor nodig. Daar zijn we naar op weg. Ik heb in mijn betoog al aangegeven dat het belangrijk is dat we die geluidsreductie halen. Dat doen we niet voor niets en dat moeten we ook vastleggen, zodat Schiphol vergund is. Dan hebben we een startpunt vanwaaruit we kunnen werken. Ik heb in eerdere debatten aangegeven dat ik graag wil dat het geluid gemeten gaat worden, dus niet gemodelleerd, maar gemeten. Dan weten omwonenden tenminste ook waar ze mee te maken hebben. Volgens mij zijn we daarnaar op weg. Er zijn alleen heel wat mitsen en maren, en dat zijn de

rechtszaken die nu gevoerd worden over een niet goed gevolgde procedure. Daar maak ik me zorgen over.

De **voorzitter**:
Het lid Kostić, laatste interruptie.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Prima als de VVD het debat wil scheiden, maar dan ga ik me focussen op het geluid. De focus ligt nu vooral op de stillere vliegtuigen. De gemeentelijke gezondheidsdiensten hebben gezegd: het beleid dat door de Minister is ingezet wat betreft geluid, met alleen die focus op stillere vliegtuigen, is onvoldoende om de gezondheid te beschermen. Hoe reageert de VVD op dat advies?

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Het gaat ook niet alleen over stillere vliegtuigen. Het gaat ook over tariefdifferentiatie om überhaupt vliegtuigen te weren. Er wordt een breed pakket aan maatregelen genomen. Het is en blijft een vliegveld. Daar kun je niet omheen. We zijn het niet met de Partij van de Dieren eens dat je het vliegveld moet halveren. Dat zou echt desastreus zijn voor de functie van het vliegveld, maar ook voor Nederland, voor de Nederlandse economie. Wat dat betreft staan we echt op een kantelpunt, want nergens in Europa gaat het over krimp van vliegvelden. Dat is alleen in Nederland het geval. We zijn in Spanje geweest en daar gaat het over de groei van vliegvelden. In Engeland en Scandinavië gaat het daar ook over. Wat dat aangaat zijn we echt uniek in Nederland. Maar de VVD steunt wel dat we de overlast voor omwonenden en de gezondheidsschade moeten beperken. Daarom is er dus een breed scala aan maatregelen genomen, waar de VVD achter staat.

De **voorzitter**:
Het is overigens «Partij vóór de Dieren». Als het «Partij ván de Dieren» was geweest, zou hier een aap hebben gezeten en niet het lid Kostić.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Persoonlijk feit. Zoals de voorzitter ook wel weet: wij mensen zijn natuurlijk ook gewoon een diersoort. Wat dat betreft klopt het dus wel. Maar het is inderdaad «Partij voor de Dieren».

De **voorzitter**:
Waarvan akte. Meneer Boutkan, PVV.

De heer **Boutkan** (PVV):
Dank u wel, voorzitter. Het is goed dat de Minister voortvarend te werk gaat voor de rechtszekerheid van omwonenden – ook wij zeggen dat – middels een evenwichtige aanpak. Tegelijkertijd maakt de PVV zich zorgen over het aantal vluchten, dat de Minister heeft vastgesteld op 478.000. Er wordt nu gestuurd op aantallen, maar wat de PVV betreft zou geluidsreductie het uitgangspunt moeten zijn. Deelt de Minister deze mening?
Dat wij niet de enigen zijn die zich zorgen maken, blijkt wel uit het feit dat de ingezette koers vragen oproept bij externe partijen als KLM en Amerikaanse luchtvaartorganisaties. De Europese Commissie schreef een maand geleden in haar advies over de krimp dat er opnieuw gekeken moet worden naar de berekening in relatie tot vlootvernieuwing. Er dreigen nu zelfs juridische stappen vanuit allerlei hoeken richting het ministerie.
Voorzitter. In de antwoorden van de Minister op de gestelde vragen over de evenwichtige aanpak leest de PVV dat de Minister middels een versnelde wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit het aantal van 478.000 vast wil liggen in een natuurvergunning. Zou het niet beter zijn

om hiermee te wachten, gezien wat er nog op ons afkomt en gezien de nodige verbeteringen die nog op stapel staan? Wat zijn de consequenties als blijkt dat er meer reductie wordt behaald dan 15%, en op termijn meer dan 20%? Wat betekent dit als het getal van 478.00 ondertussen is vastgelegd in een natuurvergunning? Het kan niet zo zijn dat Schiphol op slot komt te zitten door de nieuwe natuurvergunning. Welke mogelijkheden ziet de Minister om te voorkomen dat er aantallen worden vastgelegd in een natuurvergunning die een krimp betekenen ten opzichte van de huidige?
Voorzitter. Dan de Maatschappelijke Raad Schiphol. Hoe gaat het kabinet de aangenomen PVV-motie uitvoeren die zegt dat mensen uit luchtvaartgerelateerde gremia niet uitgesloten mogen worden van deelname aan de MRS?
Voorzitter. De Handhavingsrapportage Schiphol van november 2023 tot en met oktober 2024 leest als een spannend jongensboek, met de conclusie: het valt allemaal wel mee met de geconstateerde overschrijdingen.
Voorzitter. De procedure rondom de aanleg van zonnepanelen bij luchthaven Schiphol roept bij mij als ex-handhaver de nodige vragen op, bijvoorbeeld over de vergunningsprocedure. Waarom zijn er andere zonnepanelen toegepast dan in de oorspronkelijke vergunningsaanvraag stond? Is vervolgens de juiste procedure gevolgd? Waarom ligt er nu het verzoek vanuit de gemeente Haarlemmermeer om 5.000 panelen te verwijderen? Is het probleem dan opgelost? Kan er dan tot oktober dit jaar weer gevlogen worden op de Polderbaan, en wat gebeurt er daarna? Met andere woorden: kan de Minister toezeggen om schriftelijk aan de Kamer terug te koppelen hoe het hele proces is verlopen? De PVV wil weten hoe het precies zit met de vergunningverlening en of het probleem nu echt wordt opgelost, zodat de primaire baan niet bij een beetje mooi weer wederom gesloten wordt, met alle negatieve gevolgen van dien. We weten dat het gebruik van de secundaire banen gewoon veel geluidsoverlast met zich meebrengt die voorkomen kan worden. Had een landelijke regelgeving deze ontstane situatie kunnen voorkomen? Wie had hier dan de regie moeten voeren?
Voorzitter. De adviescommissie STOER heeft in opdracht van Woonminister Keijzer zelfstandig een onderzoek op touw gezet met als eindconclusie dat de bouw van 80.000 woningen in de buurt van Schiphol doorgang kan vinden door het schrappen van overbodige geluidsregels. Deze eindconclusie is te kort door de bocht en is net zo wereldvreemd als wat eerder werd voorgesteld in het kader van hoogbouwbeleid. De PVV heeft daar vragen over gesteld. Hoe staat de oud-makelaar en huidige Minister van luchtvaart tegenover deze stoere praat? Klopt de constatering van de PVV dat dit niet onderling is afgestemd?
Voorzitter. Tot slot. 8 maart was het weer zover. Voor de vijfde keer negeerden extreemlinkse milieuterroristen afspraken. Ze mochten demonstreren op een aangewezen plek, maar vervolgens werd er op verschillende plekken op de luchthaven gedemonstreerd. Ze verplaatsten zich naar vertrekhal 2 en de KLM-lounges achter de securitycheck. Ze zijn aangehouden en per bus weggevoerd naar een onbekende plek, waar ze weer werden vrijgelaten. Klopt het dat deze mensen geen proces-verbaal hebben gekregen? Hoe verhoudt dit zich tot vergelijkbare acties waarbij wel boetes en zelfs taakstraffen zijn uitgedeeld? De PVV vindt in het kader van onder andere vliegveiligheid en rechtsgelijkheid dat waar overtredingen begaan en misdrijven gepleegd worden, er keihard opgetreden dient te worden door het OM, het Openbaar Ministerie. Wordt er binnen het kabinet over nagedacht om deze extreemlinkse milieugroepering toe te voegen aan de lijst met criminele terroristische organisaties?

De **voorzitter**:
Dank u wel voor uw inbreng namens de PVV. Meneer De Hoop van GroenLinks-PvdA, aan u het woord voor uw vier minuten. Alstublieft.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):
Ik ben nog even aan het bijkomen van de laatste zin.
Voorzitter. De luchtvaart kent grenzen: milieugrenzen, maar ook maatschappelijke grenzen. Die zijn jarenlang fors overschreden, in de simplistische veronderstelling dat meer luchtvaart altijd meer welvaart brengt. Omdat de politiek zelf geen grens trok, kwam het vorig jaar tot een rechterlijke uitspraak: mensenrechten zijn geschonden en de overlast van Schiphol moest krimpen.
Voorzitter. Een besluit om Schiphol te laten krimpen is historisch, ingezet door nota bene een VVD-Minister en daarna uitgevoerd door een PVV-Minister! Hij zit hier met een KLM-blauwe stropdas om, maar het gaat toch om krimp van de luchtvaart. Ik moet zeggen: complimenten, Minister Madlener! Die krimp is namelijk nodig: minder overlast, minder gezondheidsschade en minder milieuvervuiling. Maar de krimp waartoe besloten is, is helaas minder dan wat nodig was om alle verplichtingen te voldoen. Het is ook minder dan wat nodig was voor andere maatschappelijke doelen zoals woningbouw of klimaat. Dit besluit is een tijdelijke tussenvariant op weg naar een geheel nieuw LVB dat moet voldoen aan alle criteria van de wet, aan alle vonnissen, aan alle waarborgen die we hebben afgesproken, aan de inhoud van de Luchtvaartnota en aan het regeerprogramma.
Het is tijd om luchtvaart in te zetten voor wat Nederland nodig heeft, in plaats van andersom. De vorige Minister schreef nog: «Met het besluit om het maximale aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol te verlagen tot 440.000 per jaar wordt een belangrijke stap gezet in het herstel van de balans van de leefomgevingskwaliteit van het gebied. Het kabinet is zich er terdege bewust van dat een verdere verbetering nog meer besluiten bevraagt.» Het waren profetische woorden en ik ben heel benieuwd naar die verdergaande stappen. Voor nu denk ik dan vooral aan afspraken die met de sector zijn gemaakt, bijvoorbeeld over de aanschaf van stillere vliegtuigen en over de sancties als men die afspraken niet nakomt, of als die minder effectief blijken dan beloofd. Wat worden die sancties? En als blijkt dat de beloftes van de sector wederom niets waard zijn, wat zijn dan de gevolgen voor het komende LVB?
En dat is niet het enige dat ontbreekt aan dit LVB. Een goede onderbouwing voor 478.000 vluchten ontbreekt. De 440.000 van Harbers hadden nog wel een onderbouwing, als bovengrens voor een gezond bestemmingsnetwerk. Meer was daarvoor niet nodig. Er zijn heel veel studies die veel meer krimp adviseren, eerdere MKBA's en MER's bijvoorbeeld of alle studies naar welvaartsoptimalisatie. Allemaal komen ze uit op ongeveer maximaal 400.000 vluchten. Ook voor de juridische houdbaarheid mist gewoon een deugdelijke onderbouwing. Nattevingerwerk en een telefoontje tijdens de ministerraad houden geen stand bij de rechter, zeg ik tegen de Minister.
En dan hebben we nog de beschikbare milieuruimte, om te beginnen het CO_2-plafond op weg naar zero emissie. Het zit niet in dit LVB en ik verwacht van de Minister de toezegging dat dit wel in het volgende zit, want die milieunormen zouden meegenomen worden in het LVB. Ik wil voor het commissiedebat Duurzame luchtvaart een brief over hoe de Minister dat in het definitieve LVB mee gaat nemen.

De **voorzitter**:
Er is een interruptie van meneer De Groot.

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Dank u wel, voorzitter. Ik had eigenlijk in dit debat meer gehoopt van meneer De Hoop. Ik heb 'm niet ingestudeerd, maar hij komt er wel zo uit.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):
Ik vond 'm wel leuk.

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Ah, mooi. Fijn dat u 'm mooi vindt. Dan mijn vraag. Nergens in Europa zien we krimp als doel. Sterker nog, overal in Europa zien we dat de luchtvaart groeit, omdat dat nodig is om de economie te versterken, het netwerk te versterken. Wij hebben een specifieke opgave te doen op Schiphol en ik hoor de heer De Hoop in dit debat alleen maar praten over vliegtuigaantallen, maar het gaat toch over geluidsreductie, het gaat toch over percentages, het gaat toch over wat de impact is? Zeker als we steeds stiller en schoner gaan vliegen, zijn die aantallen toch helemaal niet belangrijk? Hoe reageert meneer De Hoop daarop?

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):
Dan hoop ik dat dit antwoord beter bevalt, collega De Groot. Waar het mij om gaat, is dat de luchtvaart past bij wat we in Nederland nodig hebben. Daarvoor heb je meestal maatschappelijke kosten-batenanalyses. Die worden nu ook gemaakt. Wat je volgens mij ziet, is dat er tot 440.000 vluchten meer maatschappelijke baten zijn dan kosten. Ook economen – ESB, een gerenommeerd VVD-economenblad, zou ik bijna willen zeggen – zeggen: je hebt niet meer dan die 440.000 vluchten nodig voor de maatschappelijke baten. Gaat het nou zo zijn dat in de komende periode door stiller en schoner vliegen de maatschappelijke kosten veel minder worden, kan je natuurlijk in theorie over tien, twintig jaar meer vliegen, maar tot die tijd moeten de maatschappelijke kosten wel ontzettend veel afnemen voordat je daaraan toekomt. Dan zeg ik tegen de heer De Groot: dan is geluid alleen niet genoeg, dan is een CO_2-plafond nodig. Er zijn heel veel andere onderdelen nodig voordat we daar überhaupt weer een keer aan toekomen.

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Ik sla aan op dat de heer De Hoop zegt wat we nodig hebben. Wij hebben in de laatste technische briefing die wij van professor Dewulf uit België hebben gehad, gehoord dat ze in België de champagnekurken aan het poppen zijn omdat in België en ook in Duitsland 2,5 miljoen Nederlanders vanaf de vliegvelden aldaar naar hun vakantiebestemming vliegen. Dus hoe kan je zo hardop zeggen dat wat wij nodig hebben in Nederland nu gefaciliteerd wordt, dat wat wij nodig hebben minder kan zijn, als zo veel Nederlanders, volgens mij ook kiezers van uw partij, vanwege de immense kosten op Schiphol en het gebrek aan ruimte om te kunnen vliegen, over de grens heen gaan reizen, met al die reisbewegingen van dien, en vanaf daar vliegen van hun vakantiebestemming? 2,5 miljoen mensen: dat is immens veel. Dat zijn immens veel vluchten. Hoe kunt u dan zeggen: wat we nodig hebben, daar voldoen we aan? Dat kan niet waar zijn.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):
Er vliegen ontzettend veel mensen die niet uit Nederland komen vanaf Schiphol, en net zo goed vliegen natuurlijk heel veel Nederlanders niet vanaf Schiphol. Ik vind dat dus niet per definitie meteen een goed argument. Het is nota bene de eigen VVD-Minister, Minister Harbers, geweest die gezegd heeft dat dit niet nodig is, dat voor een gezond bestemmingsnetwerk niet meer dan 440.000 vluchten nodig zijn. Ik heb dat niet verzonnen. Er zijn heel veel studies gedaan, van CE Delft tot ESB, die allemaal zeggen: 440.000 vluchten is ongeveer de bovengrens. Je kunt het wel op andere manieren inrichten, maar dan zou je bijvoorbeeld ook de vliegtaks nog gerichter moeten doen voor veelvliegers. Daar kun je op heel andere manieren ook nog dingen doen. Op de manier waarop het nu ingericht is, ben ik ervan overtuigd dat meer dan 440.000 vluchten meer maatschappelijke kosten gaan brengen dan baten.
De heer De Groot stelde een andere vraag. Sorry. Excuus, het antwoord is lang. Is dat per definitie in de toekomst nooit meer mogelijk? Nee, maar

dan zou je veel verder moeten gaan dan alleen geluid, stiller moeten vliegen, en dat is echt toekomstmuziek, zeg ik tegen collega De Groot van de VVD.

De **voorzitter**:
Meneer De Hoop, u mag uw betoog vervolgen. U hebt nog 1 minuut 16.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):
Dan ga ik een kleine versnelling aanbrengen. Uit het EVRM-proces blijkt ook dat alle omwonenden recht hebben op minder herrie. Dus het moet overal beter en een fair balance zijn, niet alleen het gemiddelde. Dan verliest het kabinet zijn rechtszaak. De Minister belooft nu 15% minder gehinderden, maar voor wie wordt het nu echt beter? In de details lijkt het erop dat vooral de mensen op de grens van de 48 Lden-contour ietsje minder herrie hebben, namelijk een halve of hele decibel. Dat heeft tot gevolg dat de contour iets verschuift en duizenden woningen buiten het hindergebied vallen. Er is geen merkbare verbetering, maar je telt het niet mee. Klopt dat? Kan de Minister ons een tabelletje leveren met daarin alle aantallen gehinderden en ernstig gehinderden voor en na de ingreep?
Dan is er nog de laatste stikstofzaak. Men is nu bezig met Schiphol. Wat voor stappen kunnen we van dit kabinet verwachten?
Voorzitter, ten slotte. Zonder goede onderbouwing binnen alle milieugrenzen kunnen we niet komen tot een goed LVB. Dan is dit nog te matig en te mager. En het is onverantwoord, allereerst omdat de omwonenden duidelijkheid en een betrouwbare overheid verdienen. Maar laat ik heel helder zeggen dat dit wat GroenLinks-Partij van de Arbeid betreft natuurlijk ook geldt voor de sector zelf. Schiphol, de luchtvaartmaatschappijen en werknemers doen ook gewoon hun best om een boterham te verdienen. Ook zij verdienen duidelijkheid.
Voorzitter, ik sluit af. Het is tijd dat we kiezen voor een luchtvaartsector die past bij Nederland. De eerste stap wordt nu gezet, al is het wel een kleine en zeer wankele.
Dank.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer De Hoop, voor uw inbreng namens GroenLinks-PvdA. Het lid Postma van Nieuw Sociaal Contract.

Mevrouw **Postma** (NSC):
Dank, voorzitter. Het is inmiddels meer dan een jaar geleden dat de rechter uitspraak deed in de RBV-zaak. Al jarenlang is de rechtsbescherming voor omwonenden van Schiphol niet op orde. Er is geen sprake van een fair balance in het afwegen van belangen van omwonenden en de economie. Nieuw Sociaal Contract staat voor recht doen aan deze uitspraak: het herstellen van de rechtsbescherming en 20% geluidshinderreductie. Afspraak is afspraak. Er had nu een veel ambitieuzer pakket kunnen liggen, maar de Minister heeft ervoor gekozen dit voor zich uit te schuiven. We gaan hem aan zijn woord houden dat de volledige 20% geluidshinderreductie gerealiseerd gaat worden.
Voorzitter. Alsnog zijn de uitkomsten van de Balanced Approach die nu voorliggen historisch. Voor het eerst worden er grenzen gesteld aan de groei. Er komt zelfs een kleine krimp. In de immer uitbreidende wereld van de luchtvaart is dat historisch te noemen. Met het versnelde LVB, dat vandaag voorligt, wordt nu een eerste stap genomen om de uitkomsten van de Balanced Approachprocedure vast te leggen. Dat vinden wij goed, maar er blijft werk aan de winkel. Zo moeten over andere maatregelen uit de Balanced Approach ook bindende afspraken met de luchtvaartsector vastgelegd worden, inclusief sancties bij het niet nakomen daarvan. De Minister zou hierover in gesprek gaan met de sector. Hoe staat het hiermee en wanneer hoort de Kamer hierover?

Voorzitter. Ik heb een aantal vragen over het nieuwe LVB, dat dit najaar naar de Kamer komt. Kan de Minister toezeggen dat er een volwaardige milieueffectrapportage komt bij het nieuwe LVB van dit najaar? Kan hij daarbij ook aangeven of daarin alsnog ook het aantal vluchten, 478.000, wordt getoetst aan de gelijkwaardigheidscriteria uit de Luchtvaartwet?
In het hoofdlijnenakkoord is afgesproken dat de inzet de komende jaren gericht zal zijn op het op orde brengen van de rechtsbescherming van omwonenden, met tussen haakjes het woord «geluidshinder» daarachter. Kan de Minister toezeggen dat hij bij het uitwerken van het nieuwe LVB ook serieus gaat kijken naar aspecten van geluidshinder als frequentie en piekgeluiden?
Een van de maatregelen om geluidsoverlast terug te dringen is inmiddels al ingegaan: de tariefdifferentiatie. Daarmee wordt het onaantrekkelijker gemaakt om met luidruchtige vliegtuigen te vliegen, juist ook 's nachts. Wanneer verwacht de Minister de eerste resultaten van de effecten hiervan met de Kamer te kunnen delen? Kan dit voor de zomer, voordat hij met zijn nieuwe pakket komt?
Tot slot wil ik iets zeggen over de autonome vlootvernieuwing. De Minister heeft in zijn reactie naar de Europese Commissie heel duidelijk aangegeven dat de autonome vlootvernieuwing wel degelijk meegerekend wordt in de uitgangsscenario's. De autonome vlootvernieuwing zit namelijk al verwerkt in het geluidsdoel. Als je alle vlootvernieuwing wil meerekenen in het maatregelenpakket, zoals de motie van de heer De Groot vraagt, kan dat dus maar één ding betekenen, namelijk dat je geluidsdoel dan ook hoger wordt. Kan de Minister aangeven hoe hoog het geluidsdoel dan moet worden om alsnog hetzelfde doel van het verminderen van het aantal ernstig gehinderden te bereiken? Gaat het geluidsdoel van 20% dan bijvoorbeeld naar 22% of 23%? Neemt de Minister dit dan ook mee in de toegezegde brief over de invulling van de resterende 5% geluidshinderreductieopgave?
Voorzitter, tot slot. Met dit pakket dat nu voorligt, zijn we er nog niet. Nieuw Sociaal Contract verwacht dat er nu met urgentie werk gemaakt gaat worden van de invulling van de resterende 5%. Kan de Minister toezeggen dat in november 2026, na een jaar monitoren, direct een nieuwe Balanced Approach om de resterende geluidshinderreductieopgave in te vullen gestart zal worden en dat hij het pakket maatregelen daarvoor dan al klaar heeft liggen? De Minister heeft immers meer dan genoeg tijd om dit voor te bereiden.
Dank u wel.

De **voorzitter**:
Er zijn drie interrupties voor u. Allereerst meneer De Hoop.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):
Dank aan mevrouw Postma voor de bijdrage. Ik kan me er grotendeels in vinden. Ik heb wel echt mijn zorgen over de juridische houdbaarheid van het pakket dat nu voorligt; er lopen ook een aantal rechtszaken. Mijn fractie had toch graag gezien dat we die 20% sneller deden, volgens het pad zoals de heer Harbers dat geschetst heeft. Helaas is dat niet gelukt. Steunt NSC de route van de Minister voor dit mini-LVB en ook het proces richting het LVB in het najaar? Zo niet, wat is dan het belangrijkste dat er extra gebeuren moet voor NSC om zo meteen in het najaar ook het definitieve LVB te kunnen steunen?

Mevrouw **Postma** (NSC):
Dat zijn heel veel vragen. Laten we even zeggen dat die 20% geluidshinderreductie voor ons de basis en het belangrijkste is. Het moet ook juridisch houdbaar zijn. Daarom steunen we ook dit mini-LVB, zoals het al werd genoemd. Daarom steunen we ook de reactie die de Minister naar de Europese Commissie heeft gestuurd. Ik heb zelf wat vragen over hoe je

nou omgaat met die autonome groei, zoals ik al zei. Dat vind ik een risico. Zoals de Minister het in de brief naar de Commissie heeft verwoord, vind ik het juist. Maar als we nu met die motie van de heer De Groot weer gaan sleutelen aan dat doel, dan sleutel je dus ook aan die 20% en dus aan die uitspraak. Ik wil van de Minister duidelijkheid hebben over hoe hij dat risico ziet. Want hij zegt in zijn brief wel: dan nemen we voor de volgende 5% de motie van de heer De Groot mee. Dat vind ik tegenstrijdig. Daar zit voor mij een gevaar. Doe dat alstublieft niet. Blijf de ingegane route naar Brussel afwandelen die wij en de Minister hebben ingezet. Neem dat niet mee in die 5% reductie.

De **voorzitter**:
De heer De Hoop. Dit is overigens uw laatste interruptie.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):
Ik zal beloven dat de laatste wel een korte vraag is, voorzitter. In het regeerakkoord – daar is ook vaker iets over toegezegd – zou er in het definitieve LVB een CO_2-plafond komen. Is mevrouw Postma het met GroenLinks-Partij van de Arbeid eens dat in het definitieve LVB een CO_2-plafond moet zitten?

Mevrouw **Postma** (NSC):
Als dat in het regeerprogramma staat, dan moet dat er komen. Maar het is aan de Minister om het regeerprogramma uit te voeren. Daar heeft hij zijn handtekening onder gezet.

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Die motie-De Groot waar mevrouw Postma aan refereert, is aangenomen door de Kamer, dus die gaat de Minister natuurlijk gewoon uitvoeren, zoals goed gebruik is. Maar daar gaat mijn vraag niet over. Mijn vraag gaat over de uitspraak van mevrouw Postma dat het meenemen van de autonome groei een risico is, dat dat een risico is in de huidige Balanced Approachprocedure. Wij hebben ook vernomen dat er rechtszaken aangespannen worden naar aanleiding van de opmerking die de Europese Commissie daarover heeft gemaakt. Mijn vraag is eigenlijk heel simpel: gaat mevrouw Postma achter de uitspraak van de rechter staan op het moment dat die rechtszaak is geweest en de uitspraak van de rechter is dat dit zo niet kan?

Mevrouw **Postma** (NSC):
Er worden in dit land en in heel Europa constant rechtszaken aangespannen, de hele tijd. Het poldermodel lijken we verlaten te hebben, waarin we met elkaar afspraken kunnen maken. We gaan met elkaar aan tafel zitten, dan lijken we eruit te komen, maar dan heeft iemand toch net niet zijn zin gekregen en gaat die vervolgens naar de rechter. Dat zie je overal. Dat zie ik bij het bedrijfsleven en bij ngo's. We hebben ook massaclaims over energie op dit moment. Dus ik schrik er helaas niet meer van als een bedrijf zegt: ik ga naar de rechter. Voor mij en voor NSC is het belangrijk dat wij de procedures goed volgen, zodat we daar houvast aan hebben. Dan moet het volgens mij gewoon standhouden in de rechtszaal. Dat is waar we naartoe willen. En de uitspraak van de rechter is de uitspraak van de rechter, dus die volgen wij met z'n allen, net als dat we de uitspraak van de rechter in de RBV-zaak volgen.

De **voorzitter**:
De laatste interruptie van de heer De Groot.

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Dat is fijn om te horen, want de VVD bagatelliseert de uitspraak van de RBV-zaak ook niet. Daarom doen we die geluidsreductie ook. Dat is heel

belangrijk. Tegelijkertijd moeten we ook kijken of de procedure juist gevolgd is. Sectorpartijen gaan naar mijn idee niet voor niets naar de rechter. Waarom zou je dat doen als het kansloos is, zou ik willen zeggen. Ik heb in mijn inbreng ook al gezegd dat ik de woorden van de Europese Commissie niet als «licht» beoordeel. Dat doet u wel. Dus ik ben heel blij met dit antwoord, want het zou een nogal grote impact kunnen hebben op deze Balanced Approach als de rechter de uitspraak doet dat deze niet goed gevolgd is. Dan zijn we met z'n allen weer terug bij af. Dus ik ben heel blij met deze woorden, want daarmee kunnen we ervoor zorgen dat we de procedure wel goed uitvoeren. Ik hoop dat we dat met elkaar kunnen doen.

Mevrouw **Postma** (NSC):
Ik hoorde niet precies de vraag, maar ik wil er wel graag even op reageren. Ten eerste vind ik het niet juist om te zeggen dat ik licht beoordeel wat de Europese Commissie zegt. Ik vind wel dat het departement in dit geval nauwkeurig geantwoord heeft. We hebben ook een technische briefing gehad over hoe de Balanced Approach is opgezet met allemaal modelberekeningen en over welke second checks daarin zitten. Die vind ik zeer zorgvuldig doorlopen. Dat is wat ik daarmee heb aangegeven. Ik heb er dus vertrouwen in dat deze procedure goed doorlopen is en het eindpunt zal halen.

De **voorzitter**:
Dank u wel voor uw beantwoording. Meneer Boutkan van de PVV.

De heer **Boutkan** (PVV):
Mijn vraag is de volgende. Als blijkt dat we dadelijk boven die 20% uitkomen, dat we meer dan die 20% gaan halen, welke consequenties heeft dat dan volgens NSC?

Mevrouw **Postma** (NSC):
De uitdrukking is ... Dit is een beetje cru; ik kan die uitdrukking eigenlijk niet gebruiken met de heer De Hoop naast mij. Ik wou zeggen dat er een heel mooi gezegde is: de hoop sterft als laatste. Maar dat is een beetje raar in dit geval. U heeft de hoop dat we die 20% in één keer gaan halen en dat het dan allemaal opgelost is, maar volgens mij is dat helemaal niet zo. Als ik die berekeningen zo heb gezien, dan denk ik dat het nog best pittig wordt om die 15% te gaan halen. We zitten nog helemaal niet in de situatie waarin we met z'n allen kunnen denken «misschien kan er weer een uitbreiding komen» of «misschien kunnen we dit gaan doen». We moeten écht eerst zorgen dat die 20% gewoon gehaald wordt.

De heer **Boutkan** (PVV):
Aan uw antwoord te horen twijfelt u er echt aan, ondanks alle technische sessies, rondetafels en berekeningen ...

De **voorzitter**:
Ik twijfel nergens aan, maar u bedoelt het lid Postma.

De heer **Boutkan** (PVV):
Ja, sorry. Het lid Postma, voorzitter; u heeft volkomen gelijk. Ook vanuit de branche zeggen ze: de Minister had misschien wel wat scherper aan de wind mogen zeilen. Deelt u deze mening?

De **voorzitter**:
Ik deel uw mening niet, maar u vraagt dat aan het lid Postma.

Mevrouw **Postma** (NSC):

Nee, in dit geval deel ik deze mening ook niet. Nee. Dit is zeer zorgvuldig gedaan. Er kan niet scherper aan de wind gezeild worden.

De **voorzitter**:
Dan gaan we luisteren naar het lid Kostić. Ze spreekt namens de Partij voor de Dieren.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Dank, voorzitter. Mensen worden knettergek en radeloos van de groeiende overlast van de vliegtuigen van Schiphol, en niet alleen van het geluid, maar ook van de zorgen over het klimaat en de schadelijke stoffen die de luchtvaart uitstoot. Mensen zouden veiligheid en vrijheid moeten voelen in hun eigen huis en tuin, maar dat wordt ze ontnomen. De rechter heeft bepaald dat de overheid jarenlang rechten van burgers heeft geschonden en de belangen van de luchtvaartsector stelselmatig bovenaan heeft gesteld. De boodschap was dus duidelijk: breng hier een eerlijke balans in. Maar wat doet deze Minister? Hij zit maandelijks te knuffelen met de rijke luchtvaartelite. Als hij iets voor die burgers doet, is het puur en alleen omdat hij de druk voelt van de rechter en de Kamer. De keuze voor de 478.000 vliegbewegingen per jaar is totale willekeur, in het voordeel van de luchtvaartelite. Het maximumaantal vluchten op Schiphol behoort tot stand te komen op basis van een eerlijke afweging tussen de verschillende belangen. Het debat zou moeten gaan over het «fair balance»-vereiste dat volgt uit artikel 8 van het EVRM. Ondanks herhaaldelijke verzoeken heb ik nog geen enkele onderbouwing gezien die aantoont dat deze route die door de Minister is ingezet de beste is voor de Nederlandse maatschappij.
In de beantwoording van Kamervragen wordt verklaard dat voor de ontwerpwijziging een zorgvuldige belangenafweging in het kader van het EVRM is gemaakt. De motivering ontbreekt daarbij. Kan de Minister die onderbouwing alsnog binnen twee weken per brief sturen? De Maatschappelijke Raad Schiphol, de MRS, heeft een brief gestuurd aan de Minister op 31 maart. Daarin worden zes argumenten daarvoor genoemd. Ik vraag de Minister om een toezegging om binnen die twee weken ook met een reactie te komen op die brief van de MRS, waarbij hij ingaat op alle argumenten. Gaat de Minister het advies van de MRS meesturen naar de Raad van State?
Voorzitter, ten slotte. Snel doorpakken met een integrale wijziging van het LVB is heel belangrijk. Zoals ik al zei, zijn die 478.000 vluchten op jaarbasis nog steeds geen eerlijke belangenafweging. In die nieuwe algehele wijziging van het LVB moeten aanpassingen tot stand komen waarbij een werkelijk eerlijke afweging wordt gemaakt tussen de belangen van de burgers, de maatschappij, de Staat en de luchtvaartsector. Het maximumaantal vluchten is de afgelopen tijd steeds veranderd. We gingen van 440.000 naar nu 478.000. Het is steeds niet onderbouwd hoe dat nou rijmt met die fair balance. Een notitie van het ministerie zelf – het is ook eerder gezegd – zegt eigenlijk dat je economisch gezien ook niet meer dan die 440.000 vluchten nodig hebt. Voor meer is dus geen dwingende maatschappelijke reden conform het EVRM. Kan de Minister dat bevestigen? Zo niet, kan hij dan de onderbouwing sturen waarop hij zich wel baseert?
Ook een nieuwe en geldige MER, en bij voorkeur een MKBA, moet onderdeel zijn van de procedure van het nieuwe LVB. Ik wil graag de toezegging van de Minister dat er bij de milieueffectrapportage voor het nieuwe LVB niet alleen wordt gekeken naar de bandbreedte van 460.000 tot 500.000 vliegbewegingen, maar ook dat de onderste bandbreedte fors omlaaggaat.

De **voorzitter**:
Er is een interruptie van meneer El Abassi van DENK.

De heer **El Abassi** (DENK):
Ik zou Kostić het volgende willen vragen. Ik hoorde het woord «luchtvaartelite»; dat vind ik best een mooi woord. De tickets worden fors duurder, maar we vliegen bijna net zo veel, dus daarin verandert niks. Is het eerlijk dat het mensen met een minder dikke portemonnee veel harder raakt? Zij blijven ook vliegen, maar zij voelen het wel als die tickets duurder worden. Vindt Kostić niet dat daar wat aan gedaan moet worden?

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Er zijn twee aspecten. Het eerste aspect is dat je moet kijken naar veelvliegers. Dat zijn vaak mensen die veel meer geld hebben. Die moet je inderdaad zwaarder belasten. Daar waren wij altijd voor. Ten tweede zijn er mensen die de prijzen van vliegtickets omhoog zien gaan en zelf niet zo veel te besteden hebben. Dat probleem moet je niet oplossen door vervuiling goedkoper te maken, maar door eerlijke lonen uit te delen en door het sociale stelsel goed te maken. Dan kunnen die mensen daadwerkelijk één keer in de zoveel tijd met het vliegtuig op vakantie, als er geen enkel alternatief is, of naar familie. De Partij voor de Dieren is niet per definitie tegen vliegen of voor het opdoeken van alle Schipholachtigen. Natuurlijk is er af en toe een mogelijkheid. Het gaat erom dat we alle mogelijke grenzen als het gaat om gezondheid, milieu, klimaat en natuur, aan het overschrijden zijn. Dat brengt dezelfde mensen als de mensen over wie de heer El Abassi spreekt, de meest kwetsbaren, juist in gevaar. Daarover gaat het hier nooit als ik het heb over de meest kwetsbare mensen. Dus nee, lagere vliegprijzen voor mensen die weinig te besteden hebben, gaan het helemaal niet oplossen. Die zullen ze nog verder in de problemen brengen.

De **voorzitter**:
Dank u wel. U kunt verdergaan met uw betoog. U heeft nog 54 seconden.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Ik herhaal het even. Ik wil graag de toezegging van de Minister dat er bij de milieueffectrapportage voor het nieuwe LVB niet alleen wordt gekeken naar de bandbreedte van 460.000 tot 500.000 vliegbewegingen, maar ook dat de onderste bandbreedte fors omlaaggaat.
Dan het integrale normenstelsel. Het is belangrijk dat burgers niet alleen tegen geluid worden beschermd, maar ook tegen de schadelijke uitstoot van de luchtvaart. We willen de toezegging dat er een integraal normenstelsel komt voor geluid en milieu in het nieuwe LVB. Graag een reactie van de Minister.
Ten slotte, voorzitter. De Nederlandse luchtvaart heeft nog nooit zo veel CO_2uitgestoten als in 2024, zo blijkt net. Dat is toch echt een zieke ontwikkeling? Dat brengt ons verder in gevaar, met steeds extremere droogte en klimaatrampen. Erkent de Minister dat dit problematisch is? Hoeveel CO_2-vermindering gaat de Minister vanaf volgend jaar afdwingen bij de luchtvaart?
Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel, lid Kostić, voor uw inbreng namens de Partij voor de Dieren. De heer Pierik. Hij spreekt namens de BoerBurgerBeweging.

De heer **Pierik** (BBB):
Dank, voorzitter. We spreken hier vandaag opnieuw over de toekomst van Schiphol. De luchthaven speelt een grote rol in de verbinding en bereikbaarheid van Nederland met de rest van de wereld, en vormt een belangrijke pijler in onze economie. Tegelijkertijd is de impact van Schiphol op de leefbaarheid in de omgeving aanzienlijk. Al tientallen jaren

is er aandacht voor het terugbrengen van de geluidsbelasting, waarbij de samenwerking en de gesprekken met alle belanghebbenden heel cruciaal zijn.
Voorzitter. De BBB-fractie richt zich in dit debat op enkele fundamentele punten naar aanleiding van het ontwerpbesluit tot wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit en het recente besluit van de Europese Commissie over de Balanced Approachprocedure. De Europese Commissie heeft in haar besluit van 5 maart jongstleden geconcludeerd dat autonome vlootvernieuwing slechts ten dele is meegenomen in de Balanced Approachprocedure. Kan de Minister toelichten op welke gronden hij denkt te mogen afwijken van de vereisten van de Europese verordening?
Hetzelfde geldt voor de conclusies van de Commissie als het gaat om de operationele procedure voor de bestrijding van geluidshinder. Die is slechts ten dele meegenomen. Waarom is hiervoor gekozen? Hoe denkt de Minister deze omissie te rechtvaardigen? Deze vraag verdient een helder en overtuigend antwoord, maar is in de schriftelijke reactie van de Minister slechts afgedaan met een verwijzing naar de procedurele eisen in Verordening 598.
Voorzitter. De Europese Commissie heeft expliciet aangegeven dat er potentiële kansen worden benut bij de benutting van vlootvernieuwing en operationele procedures voor geluidsreductie. Is de Minister het met de Europese Commissie eens dat ten onrechte niet de gehele vlootvernieuwing is meegeteld in de reductiecijfers, dat ook de privéjets niet zijn meegenomen en dat eveneens niet alle operationele maatregelen om stiller te vliegen zijn meegenomen?
De BBB heeft de Minister gewezen op de constatering van de Europese Commissie dat uitsluiting van de algemene en zakenluchtvaart bij de exploitatieberekening discriminerend is ten opzichte van de commerciële luchtvaart. We hebben schriftelijke vragen gesteld aan de Minister over de concrete stappen die hij zal nemen om deze discriminatie op te heffen en te waarborgen dat ook deze sector bijdraagt aan de geluidsreductiedoelstelling.

De **voorzitter**:
Meneer Pierik, mevrouw Postma wil haar laatste interruptie aan u opofferen.

Mevrouw **Postma** (NSC):
Ik ken de heer Pierik als iemand die goed is met modellen en statistieken. We hebben bij de technische briefing met z'n allen kunnen horen dat er een aantal aannames zijn gedaan in het model om te komen tot 20% geluidsreductie. Daarin is gewoon een bepaalde hoeveelheid voor de autonome vlootvernieuwing opgenomen. Er is gezegd: dit is de eerste eenheid, het startpunt, en vanaf daar gaan we 20% reduceren. Nu hoor ik de heer Pierik zeggen: het begin klopt niet, dus daar haal ik wat uit wat ik er elders weer instop en zo hoop ik weer bij die 20% te komen. Maar zo gaat het niet. Ik weet zeker dat de heer Pierik ook weet dat je die 20% moet corrigeren en dan op 23% uitkomt, of 22%; dat weet ik niet precies.

De heer **Pierik** (BBB):
Ik ken het model, maar voor de BBB is het heel belangrijk dat de cijfers die een rol spelen in de Balanced Approachprocedure compleet en volledig zijn. Ik heb in de technische briefing ook duidelijk gehoord dat de autonome vlootvernieuwing en de additionele vlootvernieuwing uit elkaar gehaald zijn en dat in ieder geval de autonome vlootvernieuwing maar ten dele is meegenomen. Als we de gehele vlootvernieuwing pakken en het effect bekijken dat dit heeft op de totale geluidsreductie, dan is de BBB-fractie ook heel erg voor het meten van die geluidsreductie, want meten is weten. Op die manier moet je kunnen komen tot die 20%

reductie in de tweede fase. In de eerste fase lijkt mij die 15% ook heel redelijk.

De **voorzitter**:
Er zijn geen interrupties. Dan mag u doorgaan. U heeft nog 1 minuut en 37 seconden.

De heer **Pierik** (BBB):
Dan ga ik verder, voorzitter. De BBB heeft de Minister gewezen op de constatering van de Europese Commissie dat uitsluiting van de algemene en zakenluchtvaart bij de exploitatieberekening discriminerend is. Dat had ik al gezegd, maar ik heb daar nog één vraag over. Het antwoord daarop van de Minister was dat de impact van general aviation zeer lokaal is en nauwelijks bijdraagt aan de reductie van het geluidsprobleem. Dat is naar mijn mening onvoldoende. Is de Minister bereid om de concrete reductie-doelstelling voor de algemene en zakenluchtvaart op te nemen in het Luchthavenverkeerbesluit, zodat ook deze sector een eerlijke bijdrage levert?
Voorzitter. De kern van de zaak is dat we een evenwicht moeten vinden tussen de economische belangen van Schiphol, en daarmee van Nederland, en de dringende noodzaak om de leefomgeving van omwonenden te verbeteren. We verwachten van de Minister dan ook geen vage toezeggingen maar concrete antwoorden. Alleen dan kunnen we een debat voeren dat recht doet aan de complexiteit van het dossier, en kunnen we komen tot een besluit dat juridisch houdbaar is en ook maatschappelijk breed gedragen wordt. De omwonenden verdienen duidelijkheid en concrete verbetering van hun leefkwaliteit. De luchtvaart-sector verdient stabiliteit en een helder toekomstperspectief.
Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel voor uw inbreng namens de BBB, meneer Pierik. Dan de geachte afgevaardigde El Abassi namens DENK.

De heer **El Abassi** (DENK):
Voorzitter, dank. Het leven van de gewone Nederlander is onbetaalbaar geworden. De prijzen van boodschappen, de huur en de energierekening rijzen de pan uit. Dit tegen alle beloftes in. Om aan de stress die dit op dagelijkse basis bezorgt te ontsnappen, zou deze gewone Nederlander graag het vliegtuig pakken naar een zonnige of betaalbare bestemming.
Voorzitter. De tijden zijn helaas veranderd. Wat een aantal jaren geleden nog de normaalste zaak van de wereld was, namelijk op vakantie gaan naar het buitenland, is voor veel mensen een onbetaalbare luxe geworden. De prijzen van vliegreizen zijn de afgelopen vijf jaar met maar liefst 73% gestegen. Graag een reactie van de Minister op deze prijs-stijging.
Voorzitter. Schiphol verdiende vorig jaar nog 291 miljoen euro. Ondanks deze miljoenenwinst blijven de prijzen op deze luchthaven maar stijgen. Met ingang van april verhoogt Schiphol de tarieven die maatschappijen betalen om er te mogen landen en vertrekken met 41%. De luchthaven laat weten dat luchtvaartmaatschappijen in 2027 gemiddeld € 15 meer moeten betalen aan Schiphol voor een vertrekkende passagier.
Voorzitter. Nu is Schiphol voornemens om het aantal vluchten te gaan beperken om het klimaat een handje te helpen. Dat is niet het eerlijke verhaal. Schiphol is alleen maar uit op het vergroten van zijn winst. Schiphol moet weer een sociale functie gaan vervullen in plaats van de belangen te dienen van zijn investeerders. Hoe gaat de Minister ervoor zorgen dat vliegen in de toekomst niet alleen toegankelijk is voor mensen met een dikke portemonnee?

Voorzitter. Mensen vliegen niet alleen om aan de kou te ontkomen. De roots van veel Nederlanders liggen in het buitenland. Voor deze mensen opent een vliegreis de deur naar herinneringen uit het verleden, naar het weer zien van familie en naar de plek waar zij zo nauw mee verbonden zijn. Dit geldt ook voor de duizenden mensen die in ons land wonen met een Surinaamse migratieachtergrond. Voor veel Surinaamse Nederlanders is deze reis geen overbodige luxe. Het gaat om familiebezoek, rouw, geboorte, zorg. Maar de prijs voor een vliegticket naar Suriname is de afgelopen jaren explosief gestegen. De KLM heeft een monopoliepositie verkregen op de vliegroute Amsterdam-Paramaribo. Schiphol speelt hierbij een belangrijke rol door geen slots toe te toekennen aan kleinere maatschappijen die op deze route vliegen. Hoe reageert de Minister op deze oneerlijke concurrentiepositie van de KLM?
Voorzitter. Tijdens het tweeminutendebatten Luchtvaart zei de Minister toe een reactie te geven op mijn motie die verzoekt om met Suriname en de luchtvaartmaatschappij in gesprek te gaan over de ticketprijzen. Wanneer is de Minister van plan om hierop een reactie te geven?
Voorzitter. Schiphol is nota bene grotendeels in handen van de Nederlandse Staat. We hebben dus invloed. Maar waar is die invloed als ticketprijzen onbetaalbaar worden, zo vraag ik aan de Minister. En waarom worden er miljarden gepompt in prestigeprojecten op Schiphol terwijl de sociale functie van deze luchthaven wordt verwaarloosd? Waarom subsidiëren we belastingvrije transferpassagiers maar laten we onze eigen inwoners zich scheel betalen voor de torenhoge kosten?
Schiphol moet niet alleen een luchthaven voor de elite zijn. Schiphol moet een luchthaven zijn voor iedereen. Want verbinding mag geen voorrecht zijn. Verbinding is een recht.
Voorzitter, dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer El Abassi, voor uw inbreng namens DENK. Dan de Democraten 66, vertegenwoordigd door meneer Bamenga.

De heer **Bamenga** (D66):
Dank u wel, voorzitter. De Minister heeft een nieuw besluit genomen over het aantal vliegbewegingen op Schiphol. Dit jaar stelt het kabinet een maximum vast van 478.000 vluchten, waarvan 27.000 in de nacht. We zien dit als een tussenstap. Het doel is en blijft 20% geluidsreductie. Over het besluit toch nog de volgende vraag aan de Minister, die ik ook al van collega's heb gehoord. Waar is het aantal van 478.000 vluchten op gebaseerd? We gaan in de Kamer na de zomer een nieuwe wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit behandelen. Dan gaan we hopelijk zien dat het kabinet zijn belofte aan de omwonenden van Schiphol gaat waarmaken, namelijk om de rechtsbescherming van omwonenden op orde te brengen.
Laten we niet vergeten waarom we over cijfers en reductiedoelstellingen praten. Dit is omdat mensen ziek worden van geluidsoverlast. De overheid heeft een rol bij het beschermen van haar inwoners. Wat mij betreft hoort deze Minister daarom niet te zeggen: als de hinder van Schiphol je leven gaat beheersen, kun je beter verhuizen. De Minister mag best wel staan voor de luchtvaart, maar ik vind dat hij ook zou moeten staan voor de mensen die rondom Schiphol wonen, die buitenproportioneel overlast ondervinden van de luchtvaart.
Voorzitter. Ik wil een aantal vragen stellen over het nieuwe Luchthavenverkeerbesluit, dat we na de zomer gaan behandelen. Is de Minister het met D66 eens dat een forse verdere reductie van het aantal vliegbewegingen nodig is om de geluidsoverlast met 20% te verminderen? Kan hij aan de Kamer toezeggen dat de inwerkingtreding van het nieuwe Luchthavenverkeerbesluit in het voorjaar van 2026 gaat lukken?

Voorzitter. Recent nam de Kamer de motie-Boutkan aan, die de regering verzoekt om mensen die werken in de luchtvaartsector ook toe te laten tot de Maatschappelijke Raad Schiphol. Ik zie zelf echt een risico op ongewenste belangenverstrengeling. We hebben daar een debat over gehad, maar de stemming is zoals die is. Ik zie zelf een belangrijke rol, wellicht voor de Minister, om ongewenste belangenverstrengeling bij de uitvoering van de motie te voorkomen. Ik vraag de Minister dus: welke rol ziet hij voor zichzelf in het voorkomen van belangenverstrengeling bij de Maatschappelijke Raad Schiphol? Welke stappen gaat hij zetten om ongewenste belangenverstrengeling te voorkomen?
Dank u wel.

De **voorzitter**:
Meneer Bamenga, dank voor uw inbreng. Er is nog een interruptie van meneer El Abassi.

De heer **El Abassi** (DENK):
Ik hoorde de heer Bamenga het hebben over de reductie van het aantal vliegbewegingen. Dat snap ik ergens nog wel. Maar hoe kan de heer Bamenga voorkomen dat die vluchten geboekt worden via onze buurlanden, zoals België en Duitsland? Dat gebeurt nu veelvuldig.

De heer **Bamenga** (D66):
Ik weet niet hoe ik dat kan doen. Ik snap de vraag eerlijk gezegd niet helemaal. Dit hoeft wat mij betreft niet af te gaan van zijn interrupties.

De **voorzitter**:
Ik geef hem de kans om het te verduidelijken.

De heer **El Abassi** (DENK):
Voorzitter, dank. Het zal een reden hebben dat we het aantal vliegbewegingen willen reduceren. Dat kan geluidsoverlast of CO_2-uitstoot zijn. Ik zie de heer Bamenga al ja knikken bij dat laatste. Als er minder vliegbewegingen gemaakt worden via Schiphol, betekent dat minder vluchten, maar er is nog steeds behoefte aan vluchten. Mensen zullen dus de neiging hebben om te kijken naar Antwerpen of andere vliegvelden in de buurt, en dan zullen ze via daar vliegen, met nog meer bewegingen. Ze moeten dan met de auto naar Antwerpen rijden en van daaruit vliegen, met meer geluidsoverlast, meer CO_2-uitstoot en meer moeite die de Nederlander moet doen. Ik wil de heer Bamenga vragen hoe hij dat allemaal wil voorkomen.

De heer **Bamenga** (D66):
Ik zeg daarvan niet: dat wil ik nu voorkomen. Het gebeurt nu al. Volgens mij heeft de heer De Groot dit punt eerder geagendeerd en hebben we daar ook een debat over gehad. Dit gebeurt op dit moment gewoon. Voor D66 heeft het prioriteit dat we ervoor zorgen dat de uitstoot minder wordt en dat de geluidsoverlast voor omwonenden minder wordt. Dat heeft voor ons prioriteit.

De heer **El Abassi** (DENK):
Dat was juist precies niet mijn stelling. In mijn ogen neemt de geluidsoverlast namelijk toe. Er zijn meer bewegingen met de auto, ook langs Antwerpen et cetera, want je moet met de auto naar Antwerpen toe om te vliegen. Er is ook niet minder CO_2-uitstoot als mensen via het buitenland moeten vliegen. Ik zie dus niet waarom dit tot minder CO_2-uitstoot leidt.

De heer **Bamenga** (D66):

Er zijn een aantal aannames. Waarom met de auto? Je kunt ook op een andere manier naar het buitenland gaan. Er werd naast mij de suggestie gedaan om te fietsen. Ik weet niet of dat haalbaar is.

De **voorzitter**:
Dan heb je wel een grote bakfiets nodig.

De heer **Bamenga** (D66):
Maar ik zou zeggen: maak gebruik van de trein, zeker voor de korte routes.

De **voorzitter**:
Uw laatste interruptie, meneer El Abassi.

De heer **El Abassi** (DENK):
Ja, mijn laatste interruptie, voorzitter; ze moeten toch op. Ik zeg het ook omdat ik regelmatig vanuit Antwerpen vlieg. Dan ga ik met de auto. En ik ben niet de enige. Je kunt ook met een helikopter, hoor ik hier, maar wij gaan dan met de auto. Het stikt daar van de auto's. Ik zou dus zeggen: mocht je een keer langskomen in Antwerpen, kijk vooral naar het vliegveld en ook naar de parkeerplaats. Daar zie je heel veel auto's met Nederlandse kentekens, van mensen die daarnaartoe reizen met de auto om daarvandaan te vliegen. Dat willen we hier hopelijk ook voorkomen met z'n allen.

De heer **Bamenga** (D66):
Volgens mij lopen er verschillende dingen door elkaar. D66 wil kijken naar duurzame oplossingen. Dat debat hebben we eerder vandaag ook gevoerd. Bij duurzame oplossingen hoort natuurlijk ook een beter ov-systeem, juist om te voorkomen dat er meer uitstoot en vervuiling plaatsvinden. De oplossingen die ik hier van mijn collega hoor, zijn zeker niet de oplossingen waarvoor wij staan. Wat ons betreft dien je mobiliteit in integraliteit te bekijken en dien je te zorgen dat die op een duurzame manier georganiseerd wordt.

De heer **Boutkan** (PVV):
De heer Bamenga verwees naar een in mijn ogen terecht aangenomen motie over de onafhankelijkheid van mensen die werkzaam zijn in een sector gerelateerd aan de luchtvaart, die ook moeten kunnen worden toegelaten tot de Maatschappelijke Raad Schiphol. Ik zou graag wat aan de heer Bamenga willen vragen. Hij zegt dat hiermee misschien wel de onafhankelijkheid wordt geschaad. Mijn vraag aan de heer Bamenga is dan: hoe kan – afgekort – de MRS nu wel zo onafhankelijk zijn, als er ook mensen met dubbele petten in zitten, die ook lid zijn van een actiegroep die tegen de luchthaven is? De vraag aan de heer Bamenga is: zijn die mensen dan wel onafhankelijk?

De heer **Bamenga** (D66):
Volgens mij waren er verschillende partijen, waaronder D66, die dit punt wel belangrijk vonden. Ze vonden dat er een verhoogd risico was op belangenverstrengeling. Daarom hebben wij natuurlijk ook tegen de motie gestemd. Maar goed, de motie heeft het gehaald, en ik stel eigenlijk ook de vraag aan de Minister om daar in ieder geval extra op te letten. Want volgens mij is die MRS juist inderdaad bedoeld om op te komen voor bewoners en voor de belangen die zij hebben. Ik denk dat andere belangen, belangen van de luchtvaartsector, ook op andere manieren voldoende aan bod komen.

De **voorzitter**:
Meneer Boutkan, uw laatste interruptie.

De heer **Boutkan** (PVV):
Meneer Bamenga, zijn omwonenden – die ook rondom Schiphol wonen – dan geen omwonenden die mogen meedoen aan de MRS? Als ik de heer Bamenga zo beluister, lijken het wel een soort tweederangs burgers te zijn. Dit is mijn vraag.

De heer **Bamenga** (D66):
«Tweederangs burgers» ... Ik hoorde eerder het betoog van de heer Boutkan over mensen die demonstreren en gebruikmaken van hun recht. Hij bestempelde ze als – wat was het? – terroristen. Vervolgens praat hij over grondrechten. Dat vind ik wel heel erg gedurfd.

De **voorzitter**:
De heer Baudet spreekt namens Forum voor Democratie. Aan u het woord.

De heer **Baudet** (FVD):
Voorzitter. We spreken vandaag voor de zoveelste keer over de vermindering van het aantal vliegbewegingen die men aan Schiphol wil opleggen. Laat ik beginnen met benadrukken dat Forum voor Democratie als enige partij in de Tweede Kamer überhaupt niet wil dat Schiphol krimpt of dat er grenzen worden gesteld aan het aantal vluchtbewegingen. Wij geloven helemaal niets van het zogenaamde stikstofprobleem. Wij geloven niet in CO_2-reductie en we geloven ook niet in man-made global warming. Ook vinden we niet dat mensen met de trein moeten reizen op kortere afstanden. Integendeel, wij willen meer en toegankelijker vliegen voor iedereen. Wij willen de Concorde en de zeppelin terug.

(Hilariteit)

De heer **Baudet** (FVD):
We willen ook veel meer privévliegtuigen, kleine businessjets, bemenste drones en helikopters in steden en voor woon-werkverkeer.
Wat ons betreft bouwen we bovendien een grote nieuwe luchthaven in de Noordzee, zodat we onbeperkt kunnen groeien. We moeten de toekomst weer omarmen en offensief, expansief te werk gaan, zodat Nederlanders de hele wereld over kunnen vliegen en we hier een fantastische hubfunctie kunnen vervullen waarvan heel ons land economisch kan profiteren.
Voor zover zo'n grootse nieuwe luchthaven in de Noordzee niet op korte termijn te realiseren is, vinden wij dat je de omwonenden rondom Schiphol gewoon zou moeten uitkopen indien zij ontevreden zijn over de plek waar ze wonen en overlast ervaren. Een paar duizend mensen die af en toe 's nachts wakker schrikken, kunnen toch nooit de reden zijn dat je je hele land economisch kortwiekt en onze nationale luchthaven de mogelijkheid ontneemt om te groeien. Het is net als met het Groninger gas. Compenseer de mensen die last hebben van de grondtrillingen en koop ze desnoods uit, maar ga niet voor 1.000 miljard aan goedkoop, kwalitatief hoogwaardig aardgas in de grond laten zitten voor zoiets kleins en overzichtelijks als een paar duizend mensen met een scheur in de muur of een ingestorte dakkapel.
Maar goed, dat is blijkbaar de tragedie van ons landsbestuur vandaag de dag: altijd maar penny wise, pound foolish, volledig in beslag genomen door nu eens dit en dan weer eens dat wissewasje, gegrepen door het kleine leed van de dag, maar zelden of nooit meer in staat een grote visie of een groot plan voor zich te zien, laat staan om zoiets ten uitvoer te brengen.
Voorzitter. Dus ook wij duiken dan maar eens in de stukken die nu voorliggen en onderzoeken de beleidsdetails, omdat dat kennelijk het enige niveau is waarop men in dit huis capabel is te opereren. En ja, ook

daar zien we een volstrekt onnavolgbare opeenvolging van keuzes. Zo kwamen wij er bij het vorige commissiedebat achter dat de geluidsnormen waaraan Schiphol moet voldoen, worden vastgesteld op basis van nachtelijk geluid in de openlucht, terwijl het idee natuurlijk is dat mensen niet zouden kunnen slápen. Dan moet je het geluid dus binnenshuis meten, niet in de openlucht. Kan de Minister daarop reageren? Valt er iets te veranderen aan die meetmethode, want die slaat he-le-maal nergens op?
Ook bleek dat de geluidsnormen gebaseerd zijn op rekenmodellen die uitgaan van inmiddels verouderde toestellen. Moderne vliegtuigen zijn beduidend stiller dan oudere modellen, ongeveer 75%, blijkt uit onderzoek. Maar in de, heel recent van u terugontvangen, antwoorden op vragen van onze Eerste Kamerfractie, wordt medegedeeld dat voor die nieuwe vliegtuigen slechts 3% à 4% reductie in de geluidsmodellen wordt meegerekend. Dat is toch absurd? Het gaat om meer dan 75% geluidsreductie en daarvan wordt minder dan 3% tot 4% in de modellen doorberekend. Kan de Minister daarop reageren? Ik sluit me ook aan bij ambtsgenoot De Groot, die het had over het toetsen van die modellen aan empirie. Eigenlijk willen we dat bijvoorbeeld ook met de stikstofnorm en dat willen we ook hier. Dus ook daarop graag een reactie.
Dan het bijmengen van onbetaalbare biobrandstoffen.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Uw tijd zit erop. Eén zin kan nog.

De heer **Baudet** (FVD):
De laatste zin. De Europese norm is 6% vanaf 2030, en Nederland mikt op 14% vanaf 2030. Waarom? Waarom houden we ons niet gewoon aan de Europese norm? Dat geeft een hoop lucht – pun intended – aan de luchtvaartmaatschappijen.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Baudet, voor uw inbreng namens Forum voor Democratie.

(Waterglas wordt omgestoten door spreker.)

De heer **Baudet** (FVD):
Hij is leeg! Mijn glas was leeg! Wat zei u, meneer de voorzitter?

De **voorzitter**:
Ik zei: dank voor uw inbreng namens Forum voor Democratie. Ik ga ...

(Hilariteit)

De **voorzitter**:
Ik geef daar geen kwalificaties aan. Wij zien elkaar hier weer terug om 20.40 uur. Succes, meneer de Minister, met de voorbereiding van de beantwoording. Tot zo meteen.

De vergadering wordt van 20.18 uur tot 20.41 uur geschorst.

De **voorzitter**:
Welkom terug allemaal. We gaan luisteren naar de beantwoording van de Minister. Ik wil de Minister vragen om, als hij over blokjes beschikt, die even door te geven. Dan sta ik iedere keer aan het einde van een blokje een interruptie toe. De tweede termijn gaat gevaar lopen; dat kan ik jullie nu al voorspellen met zo'n grote opkomst. Vier minuten spreektijd en drie uur voor het debat zijn gewoon te kort. Daar moet u voortaan dus zelf rekening mee houden door drieënhalf of vier uur aan te vragen, maar nu

gaan we het afronden om 22.00 uur. Ik stel dus voor om soepel te zijn met de vragen. Mogelijk hebben we dan geen tweede termijn nodig, want meneer De Groot heeft al aangekondigd dat hij een tweeminutendebat gaat aanvragen. Is dat goed? Prima. We gaan kijken hoever we komen. Meneer de Minister, uw blokjes alstublieft.

Minister **Madlener**:
Ik zal beginnen met de Balanced Approachprocedure eerste fase. Dan komt er een blokje versneld Luchthavenverkeerbesluit, dan een blokje Balanced Approachprocedure tweede fase en daarna het blokje overig, dat bijvoorbeeld over zonnepanelen en de MRS gaat.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer de Minister. Dan beginnen we met de Balanced Approach eerste fase. Aan u het woord. Pas aan het einde van het blokje sta ik een interruptie toe.

Minister **Madlener**:
Dank aan de voorzitter en dank voor al jullie vragen. Het is een mooi links-rechtsonderwerp, zo blijkt. Voordat ik aan de beantwoording van de vragen begin, zal ik graag eerst een paar algemene zaken zeggen over Schiphol. Er zijn namelijk heel veel inhoudelijke vragen gesteld. Ik vind het belangrijk om daar even boven te hangen voordat ik afdaal naar de inhoud.
Beslissingen over Schiphol leveren per definitie een stevig maatschappelijk debat op met tegengestelde meningen. Dat zie je vandaag ook heel duidelijk in dit debat. Toch durf ik te zeggen dat er ook heel veel is dat ons verbindt. We willen allemaal de rechtsbescherming van omwonenden op orde brengen. We willen ook allemaal dat er weer een degelijke juridische basis komt onder de luchthaven Schiphol. We willen ook allemaal zorgen voor vermindering van de geluidshinder rondom Schiphol en de verbondenheid van Nederland met de rest van de wereld behouden. Dat staat ook allemaal in het hoofdlijnenakkoord en het regeerprogramma van dit kabinet. Ook de partijen in de oppositie vragen hierom. Dat verbindt ons dus. Het is belangrijk dat we hier met elkaar gaan vaststellen wat we allemaal willen bereiken. In de vragen die de Kamerleden mij gesteld hebben, is dat ook heel duidelijk geworden.
Maar hoe moet die balans tussen de economische belangen van de luchthaven en de luchtvaartmaatschappijen en de belangen van de omwonenden eruitzien? Hoe kunnen we zorgen voor minder geluidshinder en hoe zorgen we voor perspectief voor de sector? Daarover lopen de meningen wel enorm uiteen. Dat zie je inderdaad heel mooi terug in dit debat vandaag. Ik zou de Kamer toch willen oproepen om ondanks deze verschillen het gezamenlijke doel en het gezamenlijke belang voor ogen te houden. Dat is, zoals ik net zei, om zo snel mogelijk een Luchthavenverkeerbesluit vast te stellen waarmee de toekomst van Schiphol wordt veiliggesteld én er duidelijkheid komt waarmee de rechtspositie van de omwonenden wordt hersteld, want dat is wat ik graag wil. Dat is ook wat Schiphol graag wil en dat is ook wat de omwonenden graag willen.
Voordat ik overga naar de inhoud van vandaag en aan de blokjes begin, wil ik de commissie eerst graag in vogelvlucht meenemen in de ontwikkelingen van de afgelopen weken, met name de inhoud van het besluit van de Europese Commissie, onze reactie daarop en hoe het vervolg eruitziet. Op 5 maart heeft de Europese Commissie een besluit genomen over het Nederlandse maatregelenpakket om de geluidssituatie voor de omgeving rond Schiphol te verbeteren. De Europese Commissie heeft geconstateerd dat de voorgeschreven procedure door Nederland in acht genomen is, behalve voor drie elementen. Dit besluit van de Europese Commissie betekent dat we voor deze drie elementen nadere informatie aan de Commissie moeten aanleveren, maar ook dat Nederland door kan gaan

met het aangekondigde maatregelenpakket om daarmee de geluidssituatie voor de omgeving te verbeteren.
Volgens de Europese verordening moet Nederland reageren op het besluit van de Europese Commissie voordat de maatregelen worden ingevoerd. Dat heeft het kabinet afgelopen woensdag, 2 april, gedaan. Daarbij zijn een inhoudelijke toelichting en aanvullende informatie gegeven over die drie elementen: de general aviation, de autonome vlootvernieuwing en de procedurele maatregelen. Kort samengevat heeft het kabinet in de reactie aangegeven dat de general aviation – zeg maar: de privéluchtvaart – een volwaardig onderdeel is van de uitgevoerde geluidsberekeningen. Daarnaast wordt de omvang van de general aviation kleiner door de beperking van de totale beschikbare milieuruimte. In de reactie is verder een toelichting opgenomen over de manier waarop zogenoemde autonome ontwikkelingen zijn meegenomen in de berekeningen. Autonome ontwikkelingen zijn een volledig onderdeel van de referentiesituatie en dragen op die manier bij aan het reduceren van het geluid rondom Schiphol.
Die autonome ontwikkelingen komen eigenlijk vanuit een besluit van een vorig kabinet over hoe we die 20% moeten zien. Het vorige kabinet heeft daar een besluit over genomen, namelijk om die boven op autonome ontwikkelingen te doen. Ik ben daar zelf ongelukkig mee, zeg ik u daarbij, want dat leidt tot ontzettend veel misverstanden en tot rechtszaken, zowel bij omwonenden als bij de luchtvaartmaatschappijen. Ik vind het ook altijd weer heel lastig om dat uit te leggen, want wat is «autonoom»? «Autonoom» is iets wat vanzelf gaat, maar in de luchtvaart gaat niets vanzelf. Een vlootvernieuwing is een enorme inspanning, een enorme investering van luchtvaartmaatschappijen. En wat is dan «autonoom»? Is dat 1%, 2%? Wij hebben het nu bekeken als een gemiddelde over tien jaar. Maar ja, dat is natuurlijk ook voor discussie vatbaar, want de ene tien jaar is de andere tien jaar niet. Ik ben er dus ongelukkig mee. Uw Kamer is dat ook, gezien het aannemen van de motie-De Groot. Maar goed, het is nu wel onderdeel van het pakket maatregelen dat we hebben genomen en van de berekeningen die we u hebben toegestuurd. Dat moet dus heel duidelijk zijn.
Ten slotte wordt in de reactie toegelicht dat ook alle procedurele maatregelen zijn overwogen om een bijdrage te leveren aan het behalen van het geluidsdoel per november 2025.
Met deze reactie van ons is de procedure formeel afgerond. Hiermee wordt een langdurig traject afgerond met vele tussenstappen, consultatiemomenten en de eerste notificatie in september 2023, waar het vorige kabinet al in 2022 aan begonnen was. Dat betekent dat we nu eindelijk een volgende fase ingaan, want we gaan door naar het vastleggen van die maatregelen. Daarmee gaan we daadwerkelijk de geluidsbelasting rondom Schiphol terugdringen én de rechtspositie van de omwonenden herstellen.
Nu zoom ik in op de maatregelen. Zoals aangekondigd gaan de maatregelen per november ... Ik zie dat de heer De Groot wil interrumperen, maar ik ben nog met mijn inleiding bezig. Het is een lange inleiding, maar dat doe ik speciaal omdat dit een heel complex onderwerp is. We gaan het nu over de maatregelen hebben. Die gaan in per november 2025, dit jaar dus. De manier waarop we ze vastleggen, verschilt per maatregel. Zo komt er een ministeriële regeling om lawaaiige toestellen in de nacht te weren. Ook worden er bindende afspraken gemaakt met KLM en Schiphol over de maatregelen waarvoor zij verantwoordelijk zijn. De maximale aantallen vliegtuigbewegingen van 487.000 op het etmaal en 27.000 in de nacht worden vastgelegd in het Luchthavenverkeerbesluit. Daarvoor hebben we nu een versnelde wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit nodig, want anders halen we november van dit jaar niet meer. De versnelde LVB-wijziging lag in de afgelopen maand bij beide Kamers in voorhang en wordt nu voor advies aan de Raad van State voorgelegd.

Zonder de versnelde LVB-wijziging is het dus niet mogelijk om de maatregelen per november dit jaar in te laten gaan. In de tussentijd wordt er doorgewerkt aan een algehele wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit, waarmee ook de rechtspositie van omwonenden wordt hersteld. Het anticiperend handhaven kan met die wijziging namelijk worden beëindigd. In dit Luchthavenverkeerbesluit worden ook meer handhavingspunten toegevoegd in een ruimere omgeving rondom de luchthaven. Daarmee wordt invulling gegeven aan de uitspraak van de rechter in de RBV-rechtszaak.
Dan tot slot. Het is heel belangrijk dat we zo veel mogelijk doen om de effecten van deze maatregel op de sector te verkleinen. De onafhankelijke slotcoördinator heeft daarom een plan uitgewerkt voor hoe er wordt omgegaan met de capaciteitsreductie naar 478.000 bewegingen. Dat zijn 5.000 minder vluchten dan het aantal historische slots. Afgelopen week heeft hij dit plan geconsulteerd bij de luchtvaartmaatschappijen die op Schiphol vliegen. Met dit plan wordt de impact van de reductie op slots met historische aanspraak gemitigeerd. Dat is goed nieuws. Maatschappijen die relatief weinig vluchten op Schiphol hebben, worden in het geheel niet geraakt door dit plan van de slotcoördinator. Die kunnen gewoon blijven doen wat ze nu ook doen. Alleen de luchtvaartmaatschappijen die op Schiphol een groot aantal slots met historische aanspraak hebben, moeten een gedeelte van hun slots als «voorwaardelijk» aanmerken. Zij krijgen deze alsnog toebedeeld wanneer er slots vrijkomen, bijvoorbeeld door slecht weer. Als een slot niet wordt gevlogen, komt dat dus weer vrij en kan het teruggaan naar de maatschappijen die daarvoor in aanmerking komen. Die slots met historische aanspraak gaan niet verloren. Op die manier kunnen we het effect van die krimp van 5.000 vluchten verzachten en misschien zelfs helemaal wegnemen. Dat is natuurlijk goed nieuws voor de retaliatie die dreigt.
Dan het kort geding. Ik wil nog zeggen dat het ministerie nu volop aan de slag is om de maatregelen per november in te laten gaan, om daarmee die belofte uit het regeerprogramma in te lossen. Daarna kunnen we ook de andere belofte gaan inlossen, namelijk het perspectief voor de sector. Voor ik begin aan de beantwoording van de specifieke vragen, wil ik benoemen dat verschillende luchtvaartmaatschappijen en koepelorganisaties een kort geding hebben aangespannen tegen de Staat om de inwerkingtreding van dit versnelde LVB te stoppen. Dit kort geding dient aanstaande maandag 14 april. We wachten het oordeel van de rechter daarover af. Ik kan niet ingaan op de inhoud van het kort geding; dat zult u begrijpen. Maar ik ga natuurlijk zo goed mogelijk antwoord geven op al uw vragen.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer de Minister. Dit was een hele preek, dus ik sta toch ook al interrupties toe bij de inleiding.

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Ik heb gewoon een hele concrete vraag naar aanleiding van de uiteenzetting van de Minister over de Balanced Approachprocedure en hoe die gelopen is. In punt 23 van de Balanced Approach erkent de Europese Commissie namelijk dat Nederland de geluidsreductiedoelstellingen wil realiseren boven op de geluidsreductie die voortvloeit uit autonome ontwikkelingen in de sector. Punt b van de conclusies stelt dat de autonome vlootvernieuwing onvoldoende in overweging is genomen. Dat is slechts ten dele gebeurd. Dat is wat de Commissie stelt als conclusie. Ze stelt vervolgens ook dat Nederland de Commissie in kennis moet stellen van de voornemens om dit te herstellen. Het gaat dus om de acties, niet om uitleg, maar om de manier waarop het ministerie dit gaat herstellen. Ik hoor de Minister nu toch zeggen: we hebben het toegelicht. Maar dat is

niet wat de Commissie vraagt. De Commissie erkent de manier waarop het gedaan is en zegt dat wat er gedaan is maar ten dele klopt. Dit punt is zo belangrijk omdat dit is waar de rechtszaken over gaan. De Minister geeft gewoon een andere uitleg aan hoe je dit moet opvolgen, maar ...

De **voorzitter**:
Wat is uw vraag aan de Minister?

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Mijn vraag aan de Minister is de volgende. De Commissie vraagt heel nadrukkelijk om de voornemens die de Minister heeft om dit te herstellen te delen. Dat zijn dus acties, maar ik hoor uitleg. Dat zijn twee verschillende dingen. Graag een reactie van de Minister.

Minister **Madlener**:
De keuze om het boven op autonome ontwikkelingen te doen komt voort uit het actieprogramma geluid van de vorige regering. Daar zijn wij aan gebonden. Dat is geldend beleid. Dat hebben we ook uitgelegd aan de Commissie. Het gaat in het geval van de KLM trouwens over 13 van de 37 vliegtuigen die als autonoom moeten worden aangemerkt, dus niet over de getallen die de heer De Groot noemde. Het is een verschil van opvatting. Wij hebben de vragen van de Commissie zodanig gelezen dat ze vooral om opheldering vragen en ons niet bevelen om een andere aanpak te kiezen. Ik ben dus niet doof voor de kritiek, want ik deel de kritiek. Ik vind dat het tot onduidelijkheid leidt als je autonome ontwikkeling benoemt zonder helemaal specifiek te maken wat autonoom dan is, en daarbovenop een getal zet. Dat zie je ook helemaal terug in dit debat. Ik heb elke keer weer moeite om uit te leggen waarom dat zo is. Ik ben er niet gelukkig mee, maar wij zien de vraag van de Commissie niet als een opdracht om nu onze procedure te veranderen. Ik kan de kritiek wel delen, maar wij zien dat dus anders dan de heer De Groot.

De **voorzitter**:
Dan kan de Minister beginnen aan zijn eerste blokje, de eerste fase van de Balanced Approach.

Minister **Madlener**:
Nog aanvullend op het antwoord dat ik net gaf: zoals wij het lezen, gaat het punt van de Europese Commissie ook vooral over de vraag hoe we er in de toekomst mee omgaan. Dat is wel heel wezenlijk. Dat sluit ook weer aan bij de motie van de heer De Groot, die vraagt om dit in de toekomst anders te gaan doen. Daar heb ik sympathie voor. Die motie is ook aangenomen door de Tweede Kamer. Daar gaan we het dus nog over hebben.

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Hier word ik dan weer een beetje narrig van. Dit is een beetje hetzelfde als de antwoorden die gegeven zijn in het schriftelijk overleg. De Europese Commissie heeft gewoon gereageerd op fase 1 van de Balanced Approach. Zij beoordelen die fase op haar merites en zeggen: u heeft het maar ten dele ingevuld en u moet uw voornemens om dat te herstellen delen. Nu zegt de Minister hier: de Commissie heeft het over de toekomst. Nee, dit gaat over de Balanced Approach die voorligt en die straks bij de rechter wordt getoetst op houdbaarheid. Laten we er niet met elkaar omheen draaien dat het daarom gaat en dat het daarom allerminst zeker is dat de Balanced Approach de eindstreep haalt. Daar maak ik me zorgen om. Daar heb ik echt grote zorgen over. Ik deel daarom ook niet de mening van de Minister dat het geen gevaar loopt.

Minister **Madlener**:

Nou, of het gevaar loopt ... Die zekerheid kan ik niet geven, want er zijn nu tal van rechtszaken aangekondigd en we zullen altijd moeten afwachten hoe die lopen. Wij hebben er echter vertrouwen in dat de Commissie hier genoegen mee neemt, zeker gezien het feit dat wij als regering ook gebonden zijn aan geldend beleid van een vorige regering. Wij hebben daar gewoon mee te maken. We kunnen dat niet zomaar wegpoetsen. Het is geldend beleid van de vorige regering, waar ook de VVD in zat, zeg ik erbij. Ik denk dus dat de Commissie er begrip voor zal hebben. Desalniettemin deel ik de kritiek. Ik vind het ook een onhelder beleid. Ik ben met de heer De Groot van mening dat we het beter kunnen veranderen. Daartoe is de motie-De Groot ook aangenomen. Ik ben ook voornemens om dat te doen, zeg ik erbij. Maar goed, dat is net een andere lezing. Kan ik u garanderen dat de Commissie het hier helemaal mee eens is? Nee. Ik heb nog geen antwoord gehad van de Commissie. Ik heb daar overigens wel om gevraagd. Hoe sneller we een antwoord krijgen, hoe sneller we dit weten. Maar mijn ambtenaren – dat zijn er heel veel en het zijn heel slimme mensen – hebben tot nu toe gezegd: wij denken dat de Commissie hiermee akkoord kan gaan.

Mevrouw **Postma** (NSC):
Hier word ik dus weer narrig van, want we gaan weer andere spelregels opleggen in deel twee van de wedstrijd. We hebben deel één, waarbij we zeggen: dit zijn de spelregels, dit is de Balanced Approach, dit is hoe we de additionele vloot meerekenen. Maar halverwege de wedstrijd – dat is fase twee van 15% tot 20% – gaan we toch nieuwe spelregels hanteren, want de motie. Het lijkt mij dat dit er juist voor gaat zorgen dat het niet juridisch houdbaar is, want je verandert de spelregels gewoon halverwege.

Minister **Madlener**:
Dat ben ik niet eens met mevrouw Postma. Dit is geen wedstrijd. Er is een nieuwe regering en wij hebben alle recht om nieuw beleid te maken. Ook de Kamer heeft het recht om met moties het beleid te beïnvloeden. Dat is een democratisch principe. Ik heb gezien dat de motie van de heer De Groot aangenomen is door de meerderheid van de Kamer. Dat geeft mij de plicht, denk ik, om nieuw beleid te maken, zeker omdat ik zelf ook vind dat die redenatie geen hout snijdt. Daarbij wil ik het volgende aangeven. Als wij dit jaar 20% hadden gerealiseerd, zou de autonome vlootvernieuwing tot dit jaar zijn meegeteld. Dat we 5% eruit hebben gehaald en naar een later tijdstip hebben verschoven, wil natuurlijk niet per se zeggen dat ook de autonome vlootvernieuwing moet verschuiven. In die zin vind ik het dus te verdedigen. Er zijn nog meer redenen waarom het toch verstandig is om van het systeem af te gaan, naast de duidelijkheid. Ik denk dat het ook goed is – dat staat ook in het hoofdlijnenakkoord – dat er voor de sector zicht is op toekomstige groei. Daarom helpt het natuurlijk als we tegen de sector zeggen: «U heeft 20% te realiseren boven op de autonome ontwikkelingen tot november dit jaar. Als dat gerealiseerd is, gaan we kijken of we groei mogelijk kunnen maken binnen de geluidsruimte.» Ik ben zelfs naar het volgende aan het kijken; ik hoop dat alle partijen zich daarin kunnen vinden. Als er geluidsruimte ontstaat door nieuwe vliegtuigen, door stiller vliegen, kunnen we een verdeling maken en de helft van die ruimte benutten voor groei en de andere helft voor het verstillen van de omgeving van Schiphol. Ik denk dat dit een heel goed voorstel zou zijn, dat zowel de sector als de omwonenden een mooie toekomst geeft.

Mevrouw **Postma** (NSC):
Nou wordt ie helemaal gek. De Minister zegt dat het wel was gelukt als hij de 20% in één keer had gedaan, wat volgens mij een grote wens was van de Kamer. Er ligt ook een aangenomen Kamermotie om dan maar 17% te

doen. Maar hij kiest voor 15%. Hij neemt daar een heel ingewikkelde motie bij, die wel echt de spelregels verandert, en denkt dat het dan wel lukt. Waarom dan nu niet meteen weer naar die 20%? Dan gaat het gewoon lukken.

Minister **Madlener**:
Ik heb beleid van de vorige regering te respecteren. Er lag een Actieplan geluid. Het uitgangspunt was om met autonome ontwikkelingen te blijven werken en daarbovenop die 20% te halen. We moeten kijken hoeveel er wordt gehaald. Volgens de berekeningen moet nu 15% worden gehaald. Het zou ook zomaar 18% kunnen zijn. Misschien valt het tegen en hebben we maar 13%. Dan gaan we kijken wat er nog moet gebeuren aan aanvullende maatregelen. We moeten het dus afwachten. Ik geef de sector hiermee ook de gelegenheid om te bewijzen wat de maatregelen opleveren. Dit is allemaal berekend, maar we weten het pas als we het monitoren en meten. Ik vind het dus heel fair om te zeggen: laten we kijken hoe dit uitpakt. We hebben dan uiteindelijk 20% te halen. We hebben de autonome ontwikkelingen meegenomen tot november van dit jaar. Dan vind ik het recht doen aan de Kamermotie om daarna te kijken of we een ander systeem kunnen hanteren en ook rekening kunnen houden met een toekomstige groei van de sector. Ik vind dat heel fair. Het lijkt mij een goede balans. Maar goed, dit is mijn inzet; als de Kamer er anders over denkt, hoor ik dat natuurlijk ook graag. Maar voorlopig zie ik vooral een motie die in deze lijn redeneert en zie ik een regeerakkoord dat ook toekomstige groei voor de sector mogelijk wil maken. Ik denk dat die balans op deze manier zou kunnen worden gevonden. Als u daar anders over denkt, hoor ik dat graag.

De heer **Pierik** (BBB):
Ik heb nog even gekeken wat er nou letterlijk staat in het schrijven van de Europese Commissie. Er staat: «Nederland dient dit besluit te onderzoeken en de Commissie in kennis te stellen voordat het de exploitatiebeperkingen op de luchthaven Schiphol invoert.» Mijn vraag is eigenlijk of is onderzocht hoeveel meer geluidsreductie er mogelijk is als alle drie elementen van de Europese Commissie volledig in acht genomen zouden worden.

De **voorzitter**:
Kijk, dit is nog eens een korte en puntige vraag.

Minister **Madlener**:
Deze vraag heeft u al gesteld. Daar kom ik zo op terug, als we het onderwerp behandelen. Is dat goed?

De **voorzitter**:
Oké. Dan gaan we beginnen met het eerste blokje: Balanced Approach, eerste fase.

Minister **Madlener**:
Ja, de eerste fase. Dan begin ik met de heer Boutkan. Hij vroeg of ik vind dat de geluidsreductie het uitgangspunt moet zijn in plaats van het aantal vluchten. Geluidsreductie door middel van een geluidsdoel van –20% is ook het uitgangspunt van het kabinet. Dat staat ook in het regeerakkoord. Het is ook het uitgangspunt van de Balanced Approachverordening. De reductie van vluchten is een maatregel van last resort. Het is het sluitstuk van de maatregelen. Daar ben ik het ook mee eens. Vermindering van vluchten is absoluut niet het doel. Het is geen doel op zich. In een langdurige procedure zijn vele alternatieve maatregelen onderzocht. Ik zal ze nog even noemen. Er worden in de nacht stillere toestellen ingezet door KLM. Dat hebben we eerst onderzocht en die maatregel is ook

genomen. Toen hebben we de tariefdifferentiatie maximaal benut. Dat doen we ook. De additionele vlootvernieuwing hebben we ook meegenomen. Het weren van lawaaiige toestellen in de nacht: ook gedaan. Het aantal vliegbewegingen in de nacht is gereduceerd tot 27.000. Dat is ook het maximale wat je nu verantwoord kan doen. Dat pakket is doorgerekend. De uitkomst daarvan is dat we het geluidsdoel dan nog niet halen. Dan moeten we namelijk toch nog met 5.000 krimpen tot 478.000. Zo is de aanpak geweest: eerst een heel pakket met maatregelen en uiteindelijk laten doorrekenen waar je op uitkomt. Dan resteert – helaas voor de sector, zeg ik erbij – een kleine krimp naar 478.000 vluchten. Zo is de procedure opgezet. Het is dus absoluut geen doel op zich geweest. De berekeningen zijn zeer ingewikkeld. Die hebben we ook niet zelf gedaan op het ministerie. Daar heb ik twee van de beste bureaus voor ingeschakeld, die dat samen hebben gedaan. Waarom twee bureaus? Om de beste zekerheid te hebben dat het op een objectieve manier gebeurt. Het is dus niet zomaar een lichtzinnige schets geweest. Het zijn echt langdurige berekeningen geweest. Die zijn zeer complex. Maar goed, dit is de uitkomst.
Dan een vraag van de heer Bamenga over de meetmethode Balanced Approach. Dat is eigenlijk dezelfde vraag, namelijk hoe we aan die 478.000 komen.
Dan een vraag van het lid De Groot. Kan ik uitleggen of de Balanced Approach nu juridisch houdbaar is, gezien de opmerkingen van de Europese Commissie? Gaat de Europese Commissie wellicht een inbreukprocedure starten als Nederland doorgaat? De Europese Commissie geeft aan dat Nederland de voorgeschreven procedure correct heeft gevolgd – zo lezen wij de brief – met uitzondering van drie elementen. Daar hebben we onze reactie op gegeven. Daarmee denken wij dat we door kunnen met de maatregelen. Daarom gaan we de procedure dus ook voortzetten. We moeten ons natuurlijk houden aan het Europese recht. Dat is natuurlijk het geval. De Commissie zou inderdaad een infractieprocedure kunnen starten. Dat kan, maar ik heb op dit moment geen reden om te veronderstellen dat zij dit van plan is. Ik heb daar nog niets over gehoord.
Hoe zit het met de vermindering van slots voor vracht, vraagt het lid De Groot. Het belang van de luchtvracht wordt breed erkend in de hele luchtvaartsector. De Kamer heeft daar eerder al aandacht voor gevraagd. Zelf heb ik er natuurlijk ook aandacht voor. De onafhankelijke slotcoördinator ACNL bekijkt met de sector hoe vracht binnen de regels uit de slotverordening toch slots kan blijven bemachtigen. Vrachtvluchten vinden toch vaak met wat lawaaiigere toestellen plaats. Daarom moet je met dit soort maatregelen uitkijken dat niet heel de vracht wordt uitgesloten, want dat kan ook niet. Met het plan dat we nu hebben, blijven alle historische slots van de vrachtmaatschappijen bewaard. Ook is de verwachting dat er tijdens het seizoen slots terugkomen voor vrachtmaatschappijen. Over de inspanning van de slotcoördinator wordt u onmiddellijk na de zomer geïnformeerd.
Dan de vraag van het lid De Hoop of wij een tabel kunnen leveren waarin de situatie voor en na de maatregelen staat. In de documenten onderliggend aan de Balanced Approach staan de resultaten van zowel voor als na implementatie van de maatregelen. Hierin staat exact wat de impact van alle maatregelen individueel en gezamenlijk is. Dit zal ook gebeuren bij de 5% die we nog gaan doen.
Het lid Postma vraagt wanneer ik verwacht de eerste resultaten van de effecten van de tariefdifferentiatie te kunnen delen. Zij vraagt of dit voor de zomer kan. Het effect van de tariefdifferentiatie loopt mee in de monitoring en evaluatie van het gehele maatregelenpakket. Uit die monitoring moet blijken of het geluidsdoel van 15% per 1 november dit jaar wordt behaald. Het effect van de tariefdifferentiatie is dan ook bekend. Ik kan u dus pas na november van dit jaar de resultaten van de

tariefdifferentiatie geven. De verwachtingen van Schiphol zijn overigens wel dat die heel goed gaan uitpakken. Iemand roept nu «sneakpreview». Ik ben natuurlijk net zo benieuwd als u hoe dit pakket gaat uitwerken. Ik hoop voor de sector natuurlijk dat het zo goed uitwerkt dat we misschien die 20% al in één keer kunnen halen. Dat is hoop, en hoop doet leven, maar het kan ook tegenvallen. Ik kan u dus geen sneakpreview geven, maar ik stel deze vraag natuurlijk elke keer als ik luchtvaartdeskundigen spreek. Schiphol is een van die luchtvaartdeskundigen. De hoop is er wel dat het een goed pakket is dat heel goed gaat doorwerken, maar we zullen het moeten afwachten. Het zijn allemaal inschattingen van wat er gebeurt als je een tarief voor een bepaald toestel verhoogt. Gaat dat toestel inderdaad uitwijken naar een ander land? Gaat de maatschappij een stiller toestel naar Nederland sturen? Dat hopen we natuurlijk. Of ze het echt doen, moeten we afwachten. Het is voor mij dus net zo spannend als voor u en voor de hele sector. We gaan het zien.
Het lid Pierik vraagt of de Minister bereid is om een concrete reductiedoelstelling voor de algemene en de zakenluchtvaart op te nemen in het LVB. Het antwoord is: nee, daar zie ik geen ruimte toe. Er is juridisch geen ruimte om een aparte reductiedoelstelling voor de general aviation op te nemen, omdat voor deze groep geen aparte slotpool mogelijk is. Ik kan dus geen specifieke maatregelen opleggen. Wel wordt de ruimte voor de general aviation door het vastleggen van een maximale capaciteit iets beperkt en verankerd. Dat wordt dus ook blijvend geborgd in deze LVB-wijziging. Ze leveren dus wel degelijk een bijdrage aan de reductie van het geluid rond de luchthaven.
Dan waren er vragen van het lid Pierik over het ten dele meenemen van de autonome vlootvernieuwing. Kan ik toelichten op welke gronden dat gebeurt? Ben ik het ermee eens dat niet de hele vlootvernieuwing is meegeteld in de reductiecijfers en dat ook privéjets niet zijn meegenomen? Het besluit van de Commissie vraagt op drie onderdelen om een aanvullende onderbouwing en motivering. Dat hebben we gedaan met een reactie op 2 april jongstleden. In beeld is gebracht hoe de autonome vlootontwikkeling is meegenomen in de berekeningen, deels in de referentiesituatie en deels in het maatregelenpakket. Daarnaast is toegelicht dat uitvoerig is gekeken of er nieuwe operationele procedures kunnen worden doorgevoerd die per november dit jaar kunnen zorgen voor reductie van geluid, maar dat blijkt niet het geval. Dat is gebleken uit de uitvoeringstoetsen. Ik heb net ook al gezegd wat we doen. Van de 37 nieuwe vliegtuigen van KLM in de periode van 2023 tot november 2025, worden er 13 gezien als autonome ontwikkeling en 24 als additioneel. Dat is het cijfer dat ik voor u heb.
Het lid Kostić zei dat 440.000 vliegbewegingen toch meer dan genoeg zijn voor economische redenen. In de hoofdlijnenbrief Schiphol van 24 juni 2022 is aangegeven dat het moeilijk is om wetenschappelijk hard te onderbouwen waar de grens ligt van het aantal vliegbewegingen dat minimaal nodig is om de kwaliteit van het netwerk Schiphol te borgen. Vervolgens is de Balanced Approachprocedure doorlopen, die krimp dus niet als doel heeft. Zo zijn we uitgekomen op 478.000. Zo is het gegaan. Van die 440.000 kun je natuurlijk van alles vinden, maar dat is uiteindelijk toch echt een politieke keuze. Je kunt natuurlijk van alles berekenen. We zien nu dat er maximaal 500.000 vluchten mogelijk zijn. We gaan dus iets krimpen. Ik begrijp dat het lid Kostić vrolijk wordt van 440.000, maar de luchtvaartsector wordt daar absoluut niet blij van en ik ook niet. 478.000 is al een enorme reductie van zowel de vliegbewegingen als de hinder rond Schiphol. Ik ben er zelf heel erg trots op dat we op deze manier een balans hebben gevonden, waarvan ook de luchtvaartmaatschappijen niet te veel schade ondervinden. Maar het doet wel pijn, zeg ik erbij. Ook retaliation is echt een groot gevaar. Amerikaanse maatschappijen gaan echt dreigen met tegenmaatregelen. We denken er alles aan te doen om dat risico te verminderen, maar je moet je eens voorstellen wat er zou gebeuren als je

nu zegt: ga maar naar 440.000. Dan kun je echt een enorme retaliation verwachten. Ik denk dat dat niet goed is. Het is ook niet nodig om de 20% te halen. Dat is misschien wel het belangrijkste: dit doen we om een forse reductie van de hoeveelheid ernstige hinder te bereiken. –20% is een heel forse, historische vermindering. Het is voor het eerst dat KLM niet zomaar door kan groeien, maar er een plafond wordt gelegd in de geluidsoverlast. Ik vind dat heel goed nieuws, dus ik ben eerlijk gezegd trots op deze uitkomst. Maar ik begrijp dat ik niet iedereen blij maak.
Dan als laatste in dit blokje een vraag van de heer Baudet.

De **voorzitter**:
We wachten even tot het blokje klaar is. Dan geef ik u het woord.

De heer **Baudet** (FVD):
Puur even taalkundig. De Minister zegt: ik vind dat heel goed nieuws. Verwijst «dat» nou naar het feit dat Schiphol nu voor het eerst gaat krimpen? Vindt de Minister dat goed nieuws, vraag ik voor de duidelijkheid.

Minister **Madlener**:
Ik vind het goed nieuws dat in de balans die we zoeken, we met dit pakket maatregelen zowel de toekomst van Schiphol kunnen veiligstellen alsook de leefbaarheid van de omgeving van Schiphol. Ik vind dat een goede balans. Ik ben daar inderdaad trots op. Dus ja, de heer Baudet heeft mij goed gehoord. Ik vind dat een goede keuze. Als je het niet doet, zijn er ook allerlei gevaren dat rechters gaan ingrijpen. We hebben gewoon de opdracht als land om deze balans te vinden en ook te verankeren. Dat is ook mijn opdracht vanuit het regeerakkoord, zeg ik erbij. Het is ook gewoon de opdracht aan mij als Minister om het regeerakkoord uit te voeren. Dat is de wens van de vier partijen die deze regering dragen. Dus ja, ik ben daar trots op. Ik denk dat dit zowel voor de omwonenden als voor de luchtvaartmaatschappijen goed nieuws is, waar we mee voort kunnen. Zo is het.

De **voorzitter**:
Dat was het eerste blokje, denk ik.

Minister **Madlener**:
Ik heb hier nog een vraag van de heer Baudet over geluidsreductie. De vraag was of de Minister kan reageren op de uitspraak dat slechts 3% à 4% wordt meegenomen in de geluidsmodellen. De heer Baudet heeft gezegd dat 75% niet meetelt, maar dat herken ik niet. We gaan 4% à 5% geluidsreductie halen. Dat is een belangrijke bijdrage aan het geluidsdoel. Het is gewoon een totaalpakket, inclusief een kleine krimp van het aantal historische slots. Dat telt op tot die 15%.

De **voorzitter**:
Dank u wel.

De heer **Baudet** (FVD):
Ik denk dat de Minister mijn vraag niet goed begrepen heeft.

De **voorzitter**:
Sorry? U mag uw vraag nu stellen. Het blokje is afgelopen.

De heer **Baudet** (FVD):
Ik denk dat de Minister mijn vraag niet goed begrepen heeft. Mijn vraag luidde als volgt. Hij heeft antwoorden naar onze Eerste Kamerfractie gestuurd. Zoals bekend heeft onze senator een achtergrond in de luchtvaart. Hij heeft allerlei vragen gesteld, bijvoorbeeld hoeveel procent

geluidsreductie wordt verwerkt in de rekenmodellen voor het aantal vluchten dat je kunt hebben, meenemend dat nieuwere vluchten stiller zijn. In de antwoorden die de Minister heeft toegestuurd, staat boven aan pagina 22 – zeg ik uit mijn hoofd – dat er rekening wordt gehouden met 3% à 4% geluidsreductie. Ik begrijp werkelijk niet waar dat getal vandaan komt. Daar gaat het mij om. Als de Minister dit nu niet paraat heeft, kan hij het ook schriftelijk nasturen of iets dergelijks. Ik denk dat het niet klopt. Sterker nog, ik denk dat als je zou gaan meten in plaats van met modellen te werken, je zou ontdekken dat je veel meer vluchten kunt hebben voordat je aan de geluidsnormen raakt.

De **voorzitter**:
Meneer de Minister, als het te lange antwoorden zijn, moet u ze inderdaad sturen, want anders komen we in tijdnood.

Minister **Madlener**:
Ik wil best nog eens kijken of ik kan vinden wat de heer Baudet bedoelt en hem dat kan toesturen. Dat gaan we doen.

De **voorzitter**:
Wanneer kan de Kamer dat verwachten?

Minister **Madlener**:
Dat kan snel, binnen twee weken. We moeten de vraag even goed begrijpen, maar dat is prima. Natuurlijk.

De **voorzitter**:
Zijn er nog meer vragen over het eerste blokje?

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):
Ik heb twee vragen. Allereerst vroeg ik de Minister om een tabel, maar ik denk dat hij mijn vraag niet helemaal goed heeft begrepen. Ik probeer het dus nog een keer. Ik weet dat er eerder al tabellen waren. Ik zou graag een tabel hebben met daarin het aantal personen en huishoudens dat door de maatregelen die de Minister nu wil invoeren, minder hinder zal ervaren, en dan graag opgesplitst voor elke geluidscontour, dus van 65 decibel, 58 decibel, 48 decibel en 45 decibel per baan per dag of nacht. Voor de fair balance wil ik weten dat niet er niet alleen gemiddeld, maar voor iedereen minder hinder is. Op die manier voldoe je pas aan het EVRM. Dat is volgens mij heel belangrijk voor de juridische onderbouwing en ook het in stand houden van de procedure die de Minister neerzet. Ik denk dat het belangrijk is dat we dat hebben als Kamer.

Minister **Madlener**:
Wij hebben uitgebreide tabellen gestuurd naar de Europese Commissie. Ik denk dat die voldoen aan wat u vraagt. Ik weet niet of alle precieze geluidssectoren daarin zitten, maar het is een uitgebreide tabel met diverse gevolgen in de omgeving van Schiphol. Ik denk dat die tabel uw vraag beantwoordt. Als het andere tabellen zijn dan dat, zouden we moeten kijken of we die tabellen hebben. Misschien zou u dat dan schriftelijk nog een keer kunnen aangeven. Dan zal ik u graag voorzien van die informatie.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):
Graag. Ik zou dat dan graag voor het commissiedebat Duurzame luchtvaart van de Minister ontvangen.

De **voorzitter**:
Voor het commissiedebat Duurzame luchtvaart.

Minister **Madlener**:
Het kan voor gehele omgeving van Schiphol, maar ik kan het niet per start- of landingsbaan apart. Het zijn uitgebreide tabellen met geluidscategorieën rondom de luchthaven, maar je kunt in die tabellen niet zien wat per baan de effecten zijn op al die verschillende categorieën. Maar je kunt wel de hele omgeving van Schiphol zien, met de effecten. Ik denk dat de heer De Hoop dat bedoelt.

De **voorzitter**:
Hij bevestigt dit. De heer De Hoop heeft nog een vraag.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):
Dat bedoelde ik inderdaad. Ik verwacht die brief dan inderdaad voor het commissiedebat Duurzame luchtvaart. Dank voor die toezegging.
Ik ga nog even door op de fair balance. Die gaat natuurlijk niet alleen over geluid; die gaat veel breder. In de argumentatie om door te gaan naar 478.000 vluchten mis ik hoe die fair balance dan overeind blijft. De rechter heeft eigenlijk gezegd dat het niet ver genoeg gaat. De vorige Minister zei: bij 440.000 vluchten kom je tot een bovengrens. Toch heeft de Minister nu gekozen voor meer vluchten. Ik snap niet goed hoe de Minister denkt daarbij de fair balance te behouden. Ik hoor dat de Minister meer wil vliegen. Ik heb ook een heel andere politieke kleur dan deze Minister. Maar het gaat mij meer om de juridische houdbaarheid en de fair balance. Daarbij moet je dat heel goed beargumenteren. Die argumentatie mis ik echt bij de Minister.

Minister **Madlener**:
Die fair balance is zelfs voorgeschreven in de procedure, in de Balanced Approach, waarbij krimp de last resort is. De krimp die je daarna zou kunnen uitvoeren, is dus het sluitstuk van de aanpak. Ik heb u net precies geschetst welke maatregelen we hebben genomen, hoe we hebben gekeken wat die maatregelen doen en wat er dan nog aan krimp overblijft. Dat komt dus uit op 478.000 vliegbewegingen. Wij denken daarmee voldaan te hebben aan de fair balance die we zoeken. Wij denken ook dat we de procedure goed hebben doorlopen. Wij menen dat ook te lezen in de brief van de Europese Commissie. Dit is ook beleid waar we aan vastzitten. Je mag in Europa niet zomaar krimpen. Je hebt dan een Balanced Approachprocedure nodig. Dit is de eerste die er genomen is. We hebben dit naar eer en geweten gedaan. We hebben het allemaal door twee onafhankelijke rekenbureaus laten doorrekenen. Het leidt natuurlijk altijd tot discussie. Ik begrijp dat, want het zijn zeer ingewikkelde berekeningen en aannames. Je hoort het al: moet je binnenshuis of buitenshuis meten? Er zijn natuurlijk tal van vragen, maar wij denken dat we dit goed hebben gedaan. Ik heb u het pakket maatregelen geschetst. Dat gaat over van alles en nog wat, zoals stillere toestellen, tariefdifferentiatie en natuurlijk de vlootvernieuwing. Dan resteren er in deze rekensom 5.000 vluchten die we moeten krimpen. Dat doen we bij dezen.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Ik heb een gemiste vraag en een interruptie. De gemiste vraag bij dit onderwerp was de volgende. In de beantwoording van Kamervragen verklaarde de Minister dat voor de ontwerp-wijziging een zorgvuldige belangenafweging in het kader van het EVRM is gemaakt. Dat is de stellige overtuiging van de Minister, maar de motivering ontbreekt daarbij. Op verschillende manieren wordt daarnaar gevraagd, maar de Minister onderbouwt het niet in het kader van het EVRM. Dat gaat verder dan de Balanced Approach. De fair balance is breder dan dat. We willen dus binnen twee weken een motivering in het kader van het EVRM. Dat was mijn concrete vraag.

Minister **Madlener**:
...

De **voorzitter**:
Meneer de bode, we hebben een storing aan de microfoon.

Minister **Madlener**:
Ja, hij doet het weer. Als de voorzitter de microfoon uit houdt, kunnen wij weer door.
Deze vraag had ik in het mapje over het versnelde LVB zitten. Ik zal het antwoord nu geven. Fair balance houdt in dat de verschillende belangen op een evenwichtige manier worden gewogen. Dat heeft het kabinet gedaan in het Balanced Approachproces en in het uiteindelijke maatregelenpakket. In de toelichting van de algehele wijziging van het LVB zal ik hier nader op ingaan. Die wijziging wordt voorgehangen in beide Kamers. Ik denk dat het lid Kostić hier op haar wenken wordt bediend.

De **voorzitter**:
Mijn microfoon doet het niet meer, dus ... Kunt u zeggen dat er heel even geschorst wordt?

Minister **Madlener**:
Wij schorsen even de vergadering tot de storing is opgelost.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De **voorzitter**:
Sorry voor de korte schorsing. Er was even een technische storing. Meneer de Minister, aan u het woord.

Minister **Madlener**:
Ik had net de vraag van het lid Kostić over artikel 8 EVRM beantwoord. Bij het LVB gaan we nader in op de onderbouwing. Dat wordt ook voorgehangen in beide Kamers, dus dan kunnen we het debat voeren over hoe we dat benaderen.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Toch nog even over mijn vraag. Ik snap het niet. Deze specifieke vraag uit blokje één ging over de ontwerpwijziging, waar de Minister nu versneld mee bezig is. Daarover heb ik de vraag om binnen twee weken de motivering aan de Kamer te sturen die past onder artikel 8 van het EVRM, zodat we het weten. Dan pak ik meteen mijn eerste interruptie die ik wilde plegen. Neem daar dan gewoon in mee waarom er bij die ontwerpwijziging geen milieueffectrapportage wordt opgesteld en waarom er alleen wordt verwezen naar een MER van 2020, die overduidelijk onvoldoende was. Ik wil daar graag, per brief desnoods, binnen twee weken een reactie van de Minister op, echt inhoudelijk. Probeer het hier niet een beetje af te ketsen.

Minister **Madlener**:
Dit is een kleine verandering van het bestaande Luchthavenverkeerbesluit om de snelheid te halen om die maatregelen in november in te laten gaan. Een grote LVB-wijziging inclusief MER halen we niet meer. Dit is waarom we nu een kleine wijziging voorstellen. Daarna gaan we de echte grote LVB-wijziging doen. Dan komen uiteraard de hele MER-procedure en uw vraag aan bod. Vandaar dat we dat zo doen. Om november te kunnen halen, moeten we nu heel snel een kleine wijziging op het bestaande LVB doen. Dat is waar het nu over gaat.

De **voorzitter**:

Lid Kostić, dit is uw derde interruptie, hè.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Nee, dit is eigenlijk gewoon nog steeds ingaan op mijn eerste vraag, die de Minister maar niet beantwoordt. Nee, het is geen antwoord. Dit is wat de Minister heeft geschreven, en daar heb ik verdiepend op doorgevraagd. Er mist een motivering vanuit artikel 8 EVRM op het besluit dat de Minister nu wil doorzetten. De Minister zegt dat hij zich wat betreft milieueffecten baseert op de MER uit 2020. Dat zegt hij zelf. Maar er is gebleken dat die MER onvoldoende was. Ik wil gewoon per brief, zoals ik net al zei, binnen twee weken een uitleg over de motivering van het besluit dat de Minister nu neemt.

De **voorzitter**:
Mogelijk kan de Minister die brief toezeggen, want we komen er anders niet uit. En we hebben nog maar een halfuur.

Minister **Madlener**:
Ik wil de vraag toch beantwoorden. Wij wijzigen nu niets in de handhavingspunten. Dit is een kleine wijziging om in november dit maatregelenpakket te waarborgen. Daarna gaan we een grote LVB-wijziging doen, waarin alle punten langskomen die het lid Kostić hier noemt. Dit is nu gewoon niet passend bij dit pakket. Goed, dit is mijn antwoord. Daar zult u het mee moeten doen.

De **voorzitter**:
U lijkt de rijdende rechter wel. We gaan vlug naar het tweede blokje: versneld LVB.

Minister **Madlener**:
Dit was eigenlijk al het begin daarvan.
De heer Boutkan: zou het niet beter zijn om te wachten met het vastleggen van de 478.000 na het advies van de Europese Commissie? Omdat de totale wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit langer duurt, is ervoor gekozen om deze aantallen te verankeren in het versnelde LVB. Op deze manier kunnen we 1 november halen. Anders lukt dat gewoon niet. Het geluidsdoel is de reductie van 15% per 1 november te realiseren. Dan is er nog 5% te gaan. Het goede is dat we dan ook aan de luchtvaartsector kunnen laten zien wat die maatregelen nu echt hebben opgeleverd. Die maatregelen zijn dus in de Balanced Approachprocedure vastgelegd. Dus het is echt een keuze om in november al deze maatregelen te kunnen verankeren om dat te kunnen halen.
Dan het lid De Groot: hoe borgen we dat als na het aankomende LVB de geluidsruimte behaald is, er daarna weer ruimte is voor de luchtvaartsector? Dit doen we stapsgewijs. Het geluidsdoel van 15% dat behaald moet worden, gaan we nu dus vastleggen in het LVB. Die 5% daarna gaan we doen nadat de monitoring gedaan is en we weten wat er precies nog te doen valt om die 20% te halen. Vervolgens wil het kabinet overstappen op het sturen op normen in plaats van aantallen. Dat biedt ook perspectief voor de luchtvaartsector. Ik heb daar ook ideeën bij. Uw motie heeft daar natuurlijk ook mee te maken.
Dan een vraag van De Groot en Boutkan over het LVB in relatie tot de natuurvergunning. Hoe voorkomen we dat we straks vastzitten aan de 478.000? We werken nu aan een versneld LVB om de uitkomsten van de Balanced Approachprocedure vast te leggen. Ondertussen werken we aan de algehele wijziging van het LVB, waar het lid Kostić het net ook over had. Daarvoor wordt een MER-procedure doorlopen. Dat is dus werk in uitvoering. Hoe het uitpakt voor de natuurvergunning zal moeten worden bezien. Dat is primair aan Schiphol als vergunninghouder en het Ministerie van LVVN als bevoegd gezag.

Dan het lid Postma. In het hoofdlijnenakkoord is afgesproken dat de inzet de komende jaren gericht is op het op orde brengen van de rechtsbescherming. Zij vraagt of ik kan toezeggen dat bij het uitwerken van het nieuwe LVB ook gekeken wordt naar aspecten van geluidshinder, zoals frequentie en piekgeluid. Ja, dat kan, niet in het LVB, maar wel in het kader van de ontwikkeling van een nieuw stelsel voor vliegtuiggeluid. Daar wordt nu aan gewerkt. Het ontwikkelen van effectieve aanvullende hinderindicatoren vereist wel onderzoek. Het lukt niet om dat al vast te leggen in de komende LVB-wijziging. Maar het is dus wel een wens.

De **voorzitter**:
We gaan niet buiten de microfoon om praten.

Minister **Madlener**:
Het is een wens op termijn, maar niet nu in dit LVB.

De **voorzitter**:
U kunt dadelijk vragen stellen, mevrouw Postma. De Minister is nu aan het woord.

Minister **Madlener**:
Kan ik toezeggen dat er een volwaardige milieueffectrapportage komt bij het nieuwe LVB van dit najaar? Ja, er wordt een normale MER-procedure doorlopen. Dat gebeurt inderdaad bij het nieuwe LVB van dit najaar. Daarin wordt getoetst aan de gelijkwaardigheidscriteria uit de Wet luchtvaart.
Kostić vroeg of ik de zienswijze van de MRS op het versnelde LVB mee kan sturen naar de Raad van State. Ja, de inbreng van de MRS is samen met alle andere inbreng naar de Raad van State gestuurd.
Kan ik toezeggen dat er een integraal stelsel komt voor geluid en milieu in het LVB? Het LVB bevat grenzen en normen voor onder andere geluid, stoffen en externe veiligheid. In de algehele wijziging van het LVB – dat is die grote wijziging van eind dit jaar – worden grenzen en normen herzien. Ook worden bijvoorbeeld extra handhavingspunten voor geluid toegevoegd in een ruimere omgeving rond Schiphol.
Dan vroeg het lid Bamenga of ik kan toezeggen dat de inwerkingtreding van het LVB dit jaar gaat lukken. Ja, we gaan dat proberen. We doen dit met alle remmen los. We moeten er echt voor zorgen dat het op 1 november in werking treedt. Daarom ligt het LVB nu ter advisering bij de Raad van State.
Dan de fair balance. Het lid Kostić zei dat het debat zou moeten gaan over de fair balance en artikel 8. Die vraag heb ik net beantwoord.

De **voorzitter**:
Er zijn alvast twee interrupties. Allereerst Boutkan, dan Postma en dan De Groot.

De heer **Boutkan** (PVV):
Mijn vraag was al beantwoord, voorzitter.

De **voorzitter**:
Prima. Dan het lid Postma.

Mevrouw **Postma** (NSC):
Ik wil toch even kijken naar dat LVB in het najaar; ik zal het maar even het «grote LVB» noemen. Het is voor ons wel heel belangrijk om geluidshinder daarin mee te wegen. Dan heb ik het dus echt over hinder, en met name over periodes in de nacht. Daarom vinden we dit zo belangrijk. Dat bedoelde ik met de frequentie van vluchten en piekgeluiden. Kan de Minister toezeggen om daar toch op die manier naar te kijken en dat mee

te nemen? Dat is iets meer dan een nieuw stelsel voor vliegtuigen. Het gaat ons onder andere om de geluidshinder in die nachtperiodes.

Minister **Madlener**:
We zijn op dit moment aan het onderzoeken welke aspecten van geluid we allemaal mee kunnen nemen. Dat zal niet in dit kleine LVB aan de orde komen. De aspecten die u nu noemt zullen aan de orde komen na het grote LVB, dus nog niet in dit LVB en ook niet in het volgende.

De **voorzitter**:
Er is een interruptie van het lid Postma. U mag dat even doen als een verduidelijking; we zullen het niet als een interruptie tellen. Zegt u het maar, lid Postma.

Minister **Madlener**:
We zijn nu dus bezig met een kleine wijziging van het LVB voor 1 november. We zijn eind dit jaar ook aan het werken aan een volwaardig LVB, inclusief een MER. Daarnaast zijn we ook nog aan het werken aan een nieuw normenstelsel. Daar past de vraag van mevrouw Postma in. Maar het komt dus apart daarna aan de orde.

Mevrouw **Postma** (NSC):
Wanneer kunnen we bericht over dat nieuwe normenstelsel verwachten? Kan de Minister daar iets over toezeggen?

Minister **Madlener**:
Ik hoor hier nu dat u er later dit jaar een brief over kunt verwachten.

De **voorzitter**:
Maar wat is «later dit jaar»? We moeten dat wel iets meer geconcretiseerd hebben. «Later dit jaar» is te algemeen. Dat kunnen we niet accepteren.

Minister **Madlener**:
Na de zomer. Maar ja, wat is «na de zomer»? Dat is een hele lange tijd.

De **voorzitter**:
Precies. Is het bijvoorbeeld voor het herfstreces? Dat moet mogelijk kunnen zijn.

Minister **Madlener**:
Ik hoor «ja».

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer de Minister, voor de toezegging.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):
Ik maak hier wel bezwaar tegen. We kunnen blijkbaar niet verwachten dat het normenstelsel in het definitieve LVB zit. Daar heb ik echt grote moeite mee. Wat GroenLinks-Partij van de Arbeid betreft moet dat nieuwe normenstelsel erin zitten, met in ieder geval ook zeker een CO_2-plafond. Als dat er niet in zit, waar kun je dan op rekenen als omwonende? De Minister moet toch begrijpen dat dit veel verdergaat dan alleen de geluidsnormen? Ik hoop dus echt dat de Minister toch een toezegging kan doen over het CO_2-plafond en, verder kijkend, ook over het normenstelsel in het LVB. Anders ben ik echt bang dat dit niet standhoudt. Dan zijn we nog verder weg.

Minister **Madlener**:
Er komen wel normen in het nieuwe LVB, zoals die ook in het huidige LVB zitten. Die normen zitten er dus in, maar er zit geen nieuw normenstelsel

in. Dat vraagt u hier specifiek: een heel nieuw normenstelsel. Dat vergt een enorme aanpassing van de hele methodiek. Dat is niet gereed voor het nieuwe LVB. Vandaar dat dit toch een separaat traject is. Er zijn allerlei wensen om te bekijken, bijvoorbeeld hoe je meer kunt meten, waar je dat dan precies gaat doen en hoe je het gaat doen met piekgeluid. Er zijn natuurlijk allerlei mogelijkheden en wensen. Dat gaat echt apart in een andere procedure. Anders kunnen we het gewoon niet halen.

De **voorzitter**:
Meneer De Hoop is door zijn interrupties heen, maar er komt geen tweede termijn. Als u de vraag kort kunt stellen, kan ik u daarmee helpen, maar anders ...

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):
Ik noemde ook specifiek het CO_2-plafond, en niet voor niks. Ik hoor graag van de Minister of de Kamer erop kan rekenen dat het CO_2-plafond in het nieuwe LVB zit, dus niet in deze tussenvorm maar in het komende LVB.

Minister **Madlener**:
Ik kan dat niet toezeggen.

De **voorzitter**:
Er komt een tweede termijn. Dan kunt u moties indienen. Dat is allemaal geen zorg. Mevrouw Postma?

Mevrouw **Postma** (NSC):
Als laatste nog even over ...

De **voorzitter**:
U heeft ook geen interrupties meer, maar ik sta het u ook weer toe.

Mevrouw **Postma** (NSC):
Ja, vriendelijk bedankt. Ik wil het even duidelijk hebben, want er komt veel verwarring. Ik zou graag de toezegging hebben dat in de milieueffectrapportage bij het nieuwe LVB ook het aantal vluchten, dus die 478.000, wordt getoetst aan het gelijkwaardigheidscriterium. De Minister knikt. Oké, dan is dat helder.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Het zou tijd schelen als de Minister gewoon de vragen beantwoordde. Ik had ook een vraag gesteld. Ik wil graag de toezegging van de Minister dat er bij de nieuwe milieueffectrapportage voor het nieuwe LVB, dus ergens na november, niet alleen wordt gekeken naar de bandbreedte van 450.000 tot 500.000 vliegbewegingen, maar dat de onderste bandbreedte ook fors omlaaggaat. We hebben gezien dat er voor de fair balance ook wat breder kan worden gekeken, bijvoorbeeld richting 420.000 of 400.000. Is de Minister bereid om toe te zeggen die bandbreedte in ieder geval mee te nemen in de MER, zodat we kunnen kijken wat daadwerkelijk de beste optie is?

Minister **Madlener**:
De MER is gekoppeld aan een bepaalde verwachting voor de toekomst in een nieuw LVB. Die bevat niet de getallen die het lid Kostić hier noemt. Het zou in het huidige beleid geen enkele toegevoegde waarde hebben om te zeggen: we gaan allerlei onderzoeken doen naar allerlei scenario's met een enorme krimp van de luchthaven. Dat is niet wat ik van plan ben te doen. Sterker nog, in het regeerakkoord spreken we over toekomstige groei en niet over verdere krimp. Het is dus echt zinloos om allerlei MER-onderzoeken te doen gericht op een krimpscenario dat zich niet gaat voordoen, in ieder geval niet onder dit kabinet.

De **voorzitter**:
Lid Kostić, u heeft ook geen interruptie meer, maar u mag ook nog een extra vijfde vraag stellen. Dan is het ook basta, want we moeten echt door.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Ik herhaal mijn eigen vragen. De Minister zegt dat de cijfers voor de MER zijn gebaseerd op bepaalde verwachtingen voor de toekomst. Dat zijn gewoon de hersenspinsels van de Minister. Ik kan niet anders dan dat concluderen. De onderbouwing van de getallen 450.000–500.000 is niet volgens het EVRM en niet volgens de fair balance. Als je die zou volgen en zou kijken wat de Nederlandse maatschappij nodig heeft en wat daarvoor het beste is, zou je die bandbreedte wat groter willen trekken. Waarom durft de Minister dat niet te doen?

Minister **Madlener**:
Ik ga dat niet doen omdat het een verspilling van belastinggeld is. We gaan geen onderzoeken doen naar iets wat we niet gaan doen. Ik heb een duidelijke opdracht vanuit het regeerakkoord van de vier coalitiepartijen die de regering hebben gevormd. Dat is het onderzoeken van verdere groei. Dat gaat dus niet om krimpscenario's die het lid Kostić misschien ziet zitten, maar die wij niet gaan doen. U kunt het mij vragen. Het gaat niet om durven, maar ik ga natuurlijk geen duur onderzoek doen naar een scenario dat we helemaal niet gaan uitvoeren. Dat is totaal zinloos.

De **voorzitter**:
Balanced Approach fase 2, het derde blokje. Meneer De Groot, kort alstublieft. Het tempo moet er nu echt op, dus heel kort graag.

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Zeker, tempo. Maar ik had mijn vinger al opgestoken, dus volgens mij ben ik gewoon aan de beurt, voorzitter. Ik heb een vraag over die groei en over de antwoorden van de Minister, waarvoor overigens dank, inzake het volgende LVB en het overstappen op de normen. Een deel van het antwoord was niet duidelijk. Dat gaat over de natuurvergunning. Ik wil dat even uitdiepen. Ik heb begrepen dat als je het aantal van 478.000 vastklikt, de huidige natuurvergunning, uitgelijnd op 500.000 vluchten, dan mee daalt. Zou het niet veel beter zijn om die gewoon op 500.000 te laten, dus om daar een wijziging op aan te brengen? Als de 20% geluidsreductie wordt gehaald met elkaar – dat kan korter of misschien wel langer duren dan we denken – is het dan niet beter om het gewoon zo te laten, zodat de ruimte voor groei er in ieder geval al is? Want dat wordt natuurlijk een probleem in de toekomst.

Minister **Madlener**:
Ik verander niets aan de huidige milieuvergunning. Dat is echt aan de Minister van LVVN. Dit doet daar niets aan op of af. Het is niet aan mij om die vraag hier te beantwoorden. Ik ga daar niet over. Het is echt een zaak tussen Schiphol als aanvrager en ... De bestaande milieuvergunning wordt niet gewijzigd.

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Dank voor dat antwoord. Dan mijn tweede vraag, die wat korter kan. Stel dat we in een situatie zitten dat in de huidige aanpassing van het Luchthavenverkeerbesluit 478.000 staat en dat uit de evaluatie blijkt dat we 20% of meer hebben gehaald. Is de Minister dan ook gewoon voornemens om het nieuwe aantal te berekenen in het Luchthavenverkeerbesluit 2026 en dat op te nemen? Dat kan een hoger aantal zijn.

Minister **Madlener**:

Mijn opdracht vanuit het regeerprogramma en het regeerakkoord is natuurlijk heel duidelijk om na deze forse 20%-geluidsreductie weer een perspectief voor de sector in de vorm van groei te vinden. Daar moeten de besluiten natuurlijk op worden voorbereid. Het antwoord is dus «ja». Het voornemen is om die groei mogelijk te maken, ook weer in een fair balance. Ik heb al gezegd hoe je het zou kunnen doen met een soort 50/50-verhouding, waar de bewoners beter van worden alsook er perspectief is voor de luchtvaartsector. Dat gaan we natuurlijk ook op die manier voorbereiden. Uiteraard is het antwoord dus «ja».

De heer **Boutkan** (PVV):
Ik hoor de Minister zeggen dat hij voor de natuurvergunning niet aan zet is. Dat is aan Schiphol en aan de Minister van LVVN. Betekent dit dan dat als Schiphol geen actie onderneemt en de Minister ook niet, het getal van 500.000 blijft staan?

Minister **Madlener**:
Ja, er verandert niets aan de huidige milieuvergunning. Die vergunning is trouwens afgegeven op 440.000 vluchten met een uitloop naar 500.000. Dat is de huidige milieuvergunning. Daar doen wij niets aan op of af, maar er zijn wel gevolgen. Er staat in de milieuvergunning dat dit LVB er wel voor zorgt dat het getal van 478.000 verankerd wordt. Dat is nu eenmaal zo.

De **voorzitter**:
Meneer Boutkan, kort.

De heer **Boutkan** (PVV):
De Minister zegt net: er verandert niets; hetzij Schiphol, hetzij LVNL is dan aan zet. Maar hoe rijmt dit antwoord, namelijk dat die 478.000 uiteindelijk wordt opgenomen, met het antwoord dat het ligt aan de andere partijen? Dat is mijn vraag aan de Minister.

De **voorzitter**:
Ja, want er zit niemand anders dan de Minister aan wie u vragen kunt stellen.

Minister **Madlener**:
Wij veranderen niets aan de huidige milieuvergunning. Die blijft in stand, zoals die nu is.

De **voorzitter**:
Wij gaan nu echt door naar het derde blokje: de tweede fase van de Balanced Approach. Ik vraag de Minister om de turbo erop te zetten, want we komen in tijdnood. Dank u wel, meneer de Minister.

Minister **Madlener**:
Ik zal het sneller doen. De heer De Hoop vroeg of het maatregelenpakket vrijblijvend is. Het maatregelenpakket is absoluut niet vrijblijvend. Ik wil daarover duidelijke bindende afspraken maken met KLM en Schiphol. Die moeten nageleefd worden. Wat als die niet nagekomen worden? Meerdere partijen vroegen: wat doen we dan? Dan moeten daar natuurlijk sancties op komen. Denk bijvoorbeeld aan het opleggen van een passende boete.
Mevrouw Postma stelde een vraag over vlootvernieuwing en het ophogen van het geluidsdoel. Zoals eerder toegezegd, zal ik de Kamer nog voor de zomer informeren over de aanpak van de invulling van het resterende percentage van het totale geluidsdoel. In dat plan van aanpak zal de aanpak voor de invulling van het resterende percentage voor het geluidsdoel worden toegelicht. Ik zal daarin ook de door de Kamer

aangenomen motie van het lid De Groot aannemen, waarin wordt verzocht om met betrekking tot het resterende percentage alle verstilling, zowel autonoom als additioneel, mee te nemen. Daarbij hoort ook de vraag van mevrouw Postma over de bijbehorende hoogte van het geluidsdoel.
Dan een vraag van mevrouw Postma over monitoring. Zoals eerder toegezegd zal ik de Kamer voor de zomer een plan van aanpak sturen over het monitoren van het maatregelenpakket. Hierin zal ik ingaan op het vervolgproces met betrekking tot het eventueel starten van een nieuwe procedure. Als we nog een resterende 5% in gaan vullen waarvoor krimp nodig is, zal er een nieuwe Balanced Approachprocedure moeten worden doorlopen. Ik weet nog niet zeker of dat zo is, maar dat zullen we af moeten wachten. Het is niet uit te sluiten.
De heer De Hoop en mevrouw Postma vroegen een update over de sancties als partijen zich niet aan de afspraken houden. Er komen bindende afspraken en boetes als partijen zich daar niet aan houden.
Het lid De Hoop had het over verdergaande stappen. We werken aan stappen, aan een verdere verbetering van de leefomgeving rond Schiphol. De eerste stap is het vastleggen van de maatregelen uit deze Balanced Approach, met het geluidsdoel van 15%. Daarna komen we nog met de resterende 5%. We gaan kijken hoe dat uitpakt en wat er nog te doen is. Daarbij zijn allerlei nieuwe keuzes mogelijk, zelfs tot aan een nieuwe Balanced Approach toe. Daarbij kijken we eerst naar andere maatregelen. Als die allemaal niet genoeg zijn, is er opnieuw een mogelijke krimp. Maar ik hoop dat dat niet nodig zal zijn.
Als laatste in dit blokje een vraag van het lid Bamenga over verdere geluidsreductie om de geluidsoverlastreductie van 20% te halen. Er is natuurlijk nog een aanvullend geluidsdoel van 5%. Daar komt een plan van aanpak voor. Dat wordt uitgebreid met uw Kamer besproken na monitoring van dit pakket.

De **voorzitter**:
Zijn er vragen of interrupties in blokje drie? Nee? Dan gaan we naar het laatste blokje, overig.

Minister **Madlener**:
Dat is toch nog een heel stapeltje. Ik zal dat omwille van de tijd vrij snel doen.
De heer El Abassi had het over de winstgevendheid van Schiphol. Schiphol is een groot bedrijf. Dat had vorig jaar een bescheiden winst van 270 miljoen netto. Dat zijn vooral de winsten uit commerciële functies, zoals winkelverhuur. Op luchtvaartactiviteiten was de winst 69 miljoen. Dat is niet de woekerwinst die het lid El Abassi suggereerde. Er worden inderdaad veel investeringen gedaan door de luchthaven. Dat zijn forse investeringen. Dat heeft ook te maken met uitbreiding van de services. Er komen meer passagiers. Groei zit niet alleen in het aantal vluchten; groei kun je ook bereiken met grotere vliegtuigen. Er worden fors meer passagiers verwacht met het huidige aantal vluchten door grotere vliegtuigen. Daar moet ruimte voor zijn op Schiphol. Daarbij was er ook nog achterstallig onderhoud op Schiphol. Ook die kosten zullen uiteindelijk natuurlijk moeten worden opgebracht door de reizigers.
Het lid Boutkan stelde een vraag over een motie over het niet uitsluiten van luchtvaartpersoneel van deelname aan de MRS. Dat is een belangrijk verhaal. Er ligt nu een wetsvoorstel voor in de Kamer om de MRS wettelijk te verankeren. Ik heb de motie goed begrepen en heb daarover nagedacht. Ik heb besloten om een nota van wijziging te sturen naar de Kamer. In het wetsvoorstel over de MRS gaan we opnemen wat de doelstelling is van de MRS en dat die een afspiegeling van de bevolking moet zijn. Ik zal in de ministeriële regeling een beperking schrappen die zegt dat het voor werknemers binnen de luchtvaartsector niet toegestaan

is. Dat gaat er dus uit. Daarmee kan de MRS het reglement aanpassen, zodat iedereen kan deelnemen. We doen het dus op twee manieren: ik ga de ministeriële regeling wijzigen en ik stuur een nota van wijziging naar de Kamer met betrekking tot de wet die nu voorligt.
De heer Bamenga stelde een vraag over ongewenste belangenverstrengeling. Dat is natuurlijk een goede vraag, want dat is de andere kant van diezelfde motie. Net als bij onze Kamer of bij andere democratisch gekozen organen, moet je belangenverstrengeling niet hebben. Maar uitsluiting van mensen moet je ook niet hebben. Dat is, denk ik, wat de heer Boutkan in zijn motie heeft beoogd: een afspiegeling van de omgeving. Daar horen ook mensen bij uit de luchtvaartsector. Dat wil niet zeggen dat we belangenverstrengeling niet moeten beperken. De vraag is hoe de MRS dat gaat doen. Ik kan mij zomaar voorstellen dat het gebeurt met een soort eed. Wij doen ook de belofte dat wij zonder last en ruggespraak deelnemen aan dit debat. Ik kan mij zoiets voorstellen. Daar zal de MRS zelf ook over na moeten denken. We willen geen ongewenste belangenverstrengeling, maar we willen wel een afspiegeling van de echte omgeving. Daar horen dus ook mensen uit de luchtvaartsector bij.
Hoe kijk ik als oud-makelaar naar het verhaal over 80.000 extra woningen rond Schiphol? Ik heb het allemaal gezien en gelezen. Het doel is nu – daar ben ik mee bezig – minder ernstige hinder rond Schiphol. Dan helpt het natuurlijk niet als je allerlei woningen erbij gaat bouwen, waardoor je juist meer gehinderden rond Schiphol krijgt. Ik wil de luchthaven echt behoeden voor dit soort ontwikkelingen. We hebben het in het verleden namelijk gezien bij heel veel gebouw vlak bij een luchthaven. Hoewel mensen weten dat ze bij een luchthaven wonen, klagen ze toch. Dan wordt uiteindelijk toch de weg naar de rechter gevonden. Ik wil de luchthaven hiervoor behoeden. Ik vind dat we hier echt voorzichtig mee moeten zijn. We moeten niet lukraak 80.000 woningen rond Schiphol gaan bouwen. Dat kan echt niet. We moeten eerst goed bekijken of het kan met de nieuwe geluidssituatie rond Schiphol. We moeten dus bekijken wat wel kan. Maar 80.000 woningen zie ik niet zonder meer zitten.
Dan de zonnepanelen. Ook dat is een heel lastig dossier. Die zonnepanelen zijn vergund door de gemeente waar Schiphol in ligt. Hoe heet die gemeente ook alweer? Haarlemmermeer; hoe kan ik dat vergeten? Ik kom niet uit het Amsterdamse, zoals u merkt. De gemeente Haarlemmermeer heeft die vergunning verleend. Er zijn wel regels voor wat kan rond de luchthaven. Dat gaat natuurlijk om vliegveiligheid, want die staat altijd voorop. Ik heb direct een brief naar de Kamer gestuurd, op 4 maart, toen ik op de hoogte werd gesteld van dit probleem. Inmiddels is de polderbaan gelukkig vanaf 31 maart volledig te gebruiken, veilig en zonder schittering van die zonnepanelen; dat is het goede nieuws. Ik heb contact met alle partijen. Ik ben hierin geen partij, maar ik vind het natuurlijk uiterst belangrijk dat de luchthaven kan functioneren. Ik heb dus met alle partijen contact en zoek naar een oplossing. Ik zal de Tweede Kamer nog voor de zomer een brief sturen over de voortgang. Maar gelukkig hebben we nu even tijd doordat de zonnestand en de schittering de komende maanden niet spelen. Maar we hebben dit heel serieus genomen, want vliegveiligheid rond de luchthaven is natuurlijk uiterst belangrijk. Als wettelijke maatregelen nodig zijn om de situatie rond iedere luchthaven in Nederland te waarborgen, zal ik daartoe zeker bereid zijn, dus dat zeg ik hierbij toe. Maar laten we eerst bekijken hoe we dit acute probleem zo snel mogelijk op kunnen lossen.
Dan een vraag van de heer De Hoop, over stikstof: wat kunnen we verwachten? Schiphol beschikt over een natuurvergunning, dus aanvullende stappen zijn niet nodig. Er is wel beroep ingesteld tegen een natuurvergunning. De beroepsprocedure loopt. We gaan zien hoe die uitpakt. Ik kan daar niet op ingaan.
Er werd gevraagd of ik een brief kan sturen over het CO_2-plafond. Ik zou voor de zomer informeren over een CO_2-plafond, maar ik moet eerlijk

zeggen dat er zo veel regelgeving rond luchthavens is, zo veel. Dat maakt het zo ingewikkeld, met al die rechtszaken. Daarom acht ik nog meer regels rond de luchthaven in de vorm van een CO_2-plafond echt onwenselijk. Dat is mijn standpunt. Dat heeft u bij dezen.
Dan hoge ticketprijzen, 73% prijsstijging. Schiphol was vroeger een van de goedkoopste luchthavens van Europa. Het zal nu eerder tot de duurdere gaan behoren en er moet ook nog een tickettaks worden ingevoerd met een opbrengst van 248 miljoen per jaar. Daar zijn we nu ook mee bezig. Ik heb zelf geen invloed op de vaststelling van de luchthavengelden. Dat is de verantwoordelijkheid van Schiphol zelf. Dat wordt ook getoetst door de Autoriteit Consument & Markt. In de keuze rondom de invulling van die afstandsafhankelijke vliegbelasting houd ik wel rekening met het uitwijkgedrag van Nederlanders naar buitenlandse luchthavens. Binnenkort kunnen we hier een debat voeren over hoe we die extra luchthaventaks precies gaan vaststellen.
De CO_2-uitstoot van de luchtvaart is problematisch volgens het lid Kostić. Kan ik een vermindering afdwingen? De luchtvaart stoot natuurlijk CO_2 uit. Daarom wordt er op mondiaal niveau en op Europees niveau beleid gemaakt. Het is ook verstandig dat dat op Europees niveau is. Er komt een bijmengverplichting van 6% in heel Europa. Dat zorgt ook voor een gelijk speelveld in Europa en het lijkt mij heel belangrijk dat dat gelijke speelveld er is.
De vraag over niet alleen kijken naar 460.000 bij de MER heb ik eigenlijk al beantwoord.
De heer Boutkan vroeg of ik Extinction Rebellion wil toevoegen aan de lijst criminele terroristen. Ik ben zeer fel op deze acties. Het demonstratierecht – het is natuurlijk niet echt aan mij om dit te zeggen, maar we vinden dat allemaal – is een groot recht, een goed recht. Iedereen moet kunnen demonstreren, maar daar zijn ook regels voor en we zien dat constant de regels worden opgezocht of overtreden. We zien het bij de wegen, we zien het hier op de luchthaven. Dit kabinet wil hard optreden tegen ongeoorloofde demonstraties. Demonstranten die de regels aan hun laars lappen, dat moet echt niet kunnen. Dus een harde aanpak: ja.
De heer El Abassi vroeg naar oneerlijke concurrentie KLM Suriname. Het luchtvaartverdrag met Suriname biedt mogelijkheden voor meerdere luchtvaartmaatschappijen om tussen Nederland en Suriname te vliegen. De onafhankelijke slotcoördinator deelt vervolgens op een objectieve, transparante en non-discriminatoire manier de slots uit. Hier wordt KLM niet bevoordeeld boven de kleine luchtvaartmaatschappijen. De prijzen van de vliegtickets mogen de luchtvaartmaatschappijen zelf vaststellen. De Autoriteit Consument & Markt kan op grond van het mededingingsrecht of op basis van klachten consumentenonderzoek doen. Op dit moment zijn daar geen indicaties voor. Ik zal u op korte termijn informeren over uw vragen over de prijzen van de tickets naar Suriname.

De **voorzitter**:
Wat verstaat de Minister onder «op korte termijn»?

Minister **Madlener**:
Voor de zomer.

De **voorzitter**:
Voor de zomer. Dank u wel, meneer de Minister.

Minister **Madlener**:
Ja, het is bijna zomer.
Waarom houden we ons niet aan de EU-norm van 6%, maar gaan we 14% bijmengen? 14% is een doel dat de luchtvaartsector zelf heeft gesteld. Dat is niet een verplichting. Dat is geheel vrijwillig. Van mij hoeft het niet. 6%, de Europese verplichting, zorgt voor een gelijk speelveld in Europa. Dus

dat is wel een verplichting, maar die 14% is dat niet. Iedereen mag natuurlijk doen wat hij wil en als een luchtvaartmaatschappij denkt «ik wil naar een heel hoog percentage», be my guest. Of dat slim is, weet ik niet. Het is vrijwillig.
De heer El Abassi vroeg hoe we ervoor gaan zorgen dat vliegen niet alleen maar voor mensen met geld is. Luchtvaartmaatschappijen mogen zelf hun tarieven bepalen. Het is natuurlijk een vrije markt. Als de tarieven laag of hoog zijn kan de Europese Commissie onderzoeken of er strijd is met Europees mededingingsrecht. Verder is het natuurlijk een vrije markt. Je mag zelf kiezen waar vandaan je vertrekt en er zijn ook allerlei aanbiedingen. Je kunt nog steeds vrij betaalbaar naar Turkije, vind ik zelf. Maar goed, dat is aan mensen zelf.
Dan Baudet.

De **voorzitter**:
Het is Baudèt.

Minister **Madlener**:
Baudèt, sorry. Kunnen modellen worden getoetst aan empirie? Modellen toetsen aan empirie, aan de werkelijkheid, is beleid sinds mei 2024. We blijven de rekenmodellen periodiek valideren. Dat doen we met metingen. Zo nodig passen we naar aanleiding van de validatie het rekenmodel aan. In 2018 en in 2024 is dat uitgevoerd en dat blijven we doen. Ik meen me overigens te herinneren uit het rapport dat ik heb gelezen dat de metingen toch behoorlijk goed overeenkwamen met de werkelijkheid. Dat is natuurlijk geruststellend. Ik snap de zorgen en we moeten altijd werken aan betere metingen als dat mogelijk is.
Als laatste een vraag van het lid Baudet over hoe je dan meet, of je dan binnen of buiten gaat meten. Interessante vraag. Ik weet niet hoe mensen hun slaapkamer eruitziet: slaap je in de basement of slaap je op zolder met een open raam? Dat doet nogal wat met de geluidmeting. Je maakt dus het geheel subjectief op die manier en we moeten natuurlijk objectief kijken hoe de geluidsbelasting is. Een woning dempt geluid. Je kunt ook oordopjes indoen. Dan hoor je nog minder. Maar het is toch goed dat we objectief meten in de buitenlucht en dat mensen zelf hun woning kunnen aanpassen op zo'n manier dat ze toch lekker kunnen slapen. Overigens is het wonen rond Schiphol nog steeds toch heel gewild. Ik bekijk altijd de huizenprijzen – dat doe ik dan ook als oud-makelaar – en dan zie ik dat de huizenprijzen rond Schiphol op een heel hoog niveau liggen. Mensen willen daar kennelijk heel graag wonen en hebben daar heel veel geld voor over. Je kunt daar ook goed verdienen. Dat is ook de vrije markt. Maar ik gun iedereen natuurlijk een goede nachtrust. Ik heb het al eerder gezegd. Zonder goede nachtrust is je leven niet best, maar het is ook je eigen verantwoordelijkheid om daarvoor te zorgen. Ook als je bij een luchthaven woont.

De **voorzitter**:
Mooie laatste woorden. Allereerst El Abassi, dan Boutkan, dan Baudet en dan Kostić nog, al heeft Kostić eigenlijk geen interrupties meer.

De heer **El Abassi** (DENK):
Ik hoorde de Minister het hebben over 260 miljoen. Dat is een nieuw bedrag voor mij. Ik heb hier een aantal artikelen voor mij van het AD, NU.nl, Het Parool en de NOS en allemaal spreken ze over 291 miljoen. Die zie ik namelijk wel terug. De onderbouwing daarvan is ook bijzonder – die staat op schiphol.nl zelf – namelijk dat die winst toe te rekenen is aan een toename van het aantal passagiers en het aantal vliegbewegingen. Dit strookt niet met het antwoord dat ik hoor van de Minister. Anders zullen heel veel kranten moeten rectificeren en ik heb Schiphol nog geen rectificatie zien vragen aan deze kranten.

Minister **Madlener**:
Ik weet niet of ik of mijn ambtenaren gelijk hebben of dat de heer El Abassi gelijk heeft. Laat ik dat in het midden laten. De getallen liggen behoorlijk dicht bij elkaar. Ik wil alleen maar zeggen dat het geen woekerwinsten zijn voor een bedrijf als Schiphol, dat overigens zijn winst voor een groot deel haalt uit de omzet van de winkels. Het vliegen zelf draagt maar gering bij aan de omzet. Daarbij gaat Schiphol over zijn eigen bedrijfsvoering, maar van woekerwinsten vind ik geen sprake. Als dat wel zo was, zouden we natuurlijk wel kunnen ingrijpen.

De heer **El Abassi** (DENK):
U heeft «woekerwinsten» niet uit mijn mond gehoord. Dat hoor ik juist uit de mond van de Minister. De Minister heeft het over bedragen die ik noem en daaraan koppelt hij dat het niet gaat om de woekerwinsten waar ik het over heb. Nou goed, ik heb het niet over woekerwinsten. Ik heb het over bedragen die gewoon in verschillende kranten vermeld staan. En ik heb juist wel vertrouwen in uw ambtenaren en als uw ambtenaren ook het nieuws lezen, de kranten lezen, zullen ze zelf de bedragen terugzien en dan kunnen ze ook op de website schiphol.nl zelf terugzien dat een deel van die winst terug te vinden is in het aantal vliegbewegingen en het aantal passagiers. Dat wou ik even gecorrigeerd hebben.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer El Abassi. Meneer de Minister, u hoeft hier niet op te reageren. Ik hoorde niet echt een vraag aan u, namelijk.

Minister **Madlener**:
Misschien heb ik het zelf verzonnen. Ik heb de vraagstelling gehoord alsof Schiphol bewust zorgt voor veel te hoge tarieven, waardoor er enorme winsten worden gemaakt. «Woekerwinsten» heb ik misschien zelf bedacht. Dat heb ik zo begrepen uit de vraag, maar dat neem ik terug als u dat niet bedoeld heeft.

De **voorzitter**:
Oké. Waarvan akte.

Minister **Madlener**:
Ik vind in ieder geval dat een gezond bedrijf een gezonde winst moet hebben en ik denk dat hier daar sprake van is. Dus dat zijn we dan met elkaar oneens.

De heer **Boutkan** (PVV):
Ik hoor de Minister zeggen dat er voor de zomer een brief naar de Kamer komt over de zonnepanelen. Even voor alle duidelijkheid. We hebben gevraagd hoe het hele proces is verlopen et cetera. Ik hoop dat in de die brief met hoe de procedures zijn gegaan ook een tijdlijn staat van wie wat wanneer op welke datum. Want wij hebben ook gezegd dat het niet zo kan zijn dat we als het dadelijk oktober is de Polderbaan weer moeten sluiten en een secondaire baan in gebruik moeten nemen, waardoor er weer overlast gaat komen. Ik wil dus gewoon weten hoe het wordt opgelost.

Minister **Madlener**:
Het is een heel groot punt van zorg met een aantal spelers, waar ik dus niet direct bij betrokken ben. De vergunning is afgegeven door die gemeente, Haarlemmermeer. Het is absoluut een zorgpunt. Ik zal inderdaad een uitgebreid schrijven doen toekomen aan de Kamer over hoe we hiermee omgaan, hoe we dit probleem te lijf gaan, en of ik wellicht over zal moeten gaan tot meer bescherming voor luchthavens in

Nederland in het algemeen, niet alleen voor hoge gebouwen, maar ook voor andere verstorende zaken rondom de luchthaven. Dus ik zal dat doen.

De **voorzitter**:
Wanneer kunnen we dan verwachten? Wanneer kunnen we die reactie verwachten?

Minister **Madlener**:
Voor de zomer.

De **voorzitter**:
Voor de zomer. Dank u wel. Meneer Baudet.

De heer **Baudet** (FVD):
Ik snap op zich dat het een subjectief element is, maar het geluid van treinen wordt wel gewoon binnen gemeten. Natuurlijk moet je dat dan benchmarken, de een heeft zijn raam open en de ander niet en dat soort dingen, maar het is niet een onzinnig idee om toch die geluidsnormen eens even te toetsen. Zijn die niet veel te strikt? Het is waar, van de huizenprijzen in dat gebied. Ik heb er zelf ook nog wel naar gekeken. Ik ben zelf overigens gek op vliegtuigen die over mijn huis vliegen. Geen enkel probleem. Ik slaap ook overal doorheen, trouwens. Die huizenprijzen zijn gewoon hoog. Dus dat bewijst ook dat er niet zo veel aan de hand is. Ik denk dus toch dat het kan lonen als deze Minister dat toch nog eens nader zou onderzoeken, om die geluidsnormen te herijken. Zijn die niet te strikt? Kunnen we dat misschien op een andere manier meten? Als je dat zou doen, zou je in ieder geval op dat gebied al heel veel beleidsruimte krijgen. Dan kun je er nog voor kiezen om meer of minder vliegbewegingen te doen, maar in werkelijkheid is er gewoon niet zo'n heel groot probleem met die geluidsoverlast volgens mij.

De **voorzitter**:
Excellentie.

De heer **Baudet** (FVD):
Dat kun je gewoon aanpassen. Dat is nou echt iets wat deze Minister gewoon kan doen, zelf kan doen.

Minister **Madlener**:
Ik deel met de heer Baudet dat geluidhinder een subjectieve beleving is. Misschien dat de heer Baudet zelf heel goed slaapt en geen enkele geluidsoverlast ervaart, maar aan de andere kant zijn er toch heel veel mensen die dat wel hebben. We hebben ook een opdracht van de rechter om de mensen rond Schiphol beter te beschermen. Dat hebben we gewoon te doen en dat doen we ook bij dezen. Ik denk dat het niet nodig is wat de heer Baudet suggereert. We kunnen met deze aanpak zowel ruimte geven aan toekomstige groei als de situatie rond Schiphol verbeteren, want de techniek gaat vooruit, de vliegtuigen worden stiller. Het is dus niet nodig om daar nu enorm veel onrust te creëren. Ik ben eigenlijk heel content met het feit dat we nu de piekbelasting bereikt hebben en dat de toekomst voor alle mensen rond Schiphol er niet op achteruitgaat, maar erop vooruit zal gaan en dat er toch nog groei plaats kan vinden. Ik vind dat eigenlijk wel een heel mooie uitkomst van dit proces, of je nou meer of minder wil. Iedereen heeft zijn eigen smaak en we hebben alle richtingen gehoord, maar ik denk dat dit heel verstandig is. Overigens nog een klein weetje: treingeluid wordt gemeten op de gevel en niet in de huizen. Dat u het weet.

De **voorzitter**:

Dank u wel voor de beantwoording, meneer de Minister. We gaan er een einde aan brouwen. Nee, lid Kostić. Er komt waarschijnlijk een tweeminutendebat aan. Ik heb u zelfs een extra vraag geven. Ik kan me het echt niet permitteren naar de anderen.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Voorzitter, ik heb gewoon een gemiste vraag.

De **voorzitter**:
Dan doet u die maar in het tweeminutendebat. Meneer De Groot, hebt u nog behoefte aan dat tweeminutendebat? Want anders moet ik de kans geven aan iemand anders om dat aan te vragen? Ja? Dan gaat u met een aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid de eerste spreker zijn. We zullen het doorgeleiden aan de Griffie plenair.
Er is een zevental toezeggingen gedaan. Ik vraag de Minister en ook de Kamer om goed mee te luisteren of het allemaal goed geformuleerd is.
– De Kamer wordt na de zomer geïnformeerd over de inspanningen van de slotcoördinator ten aanzien van de historische slots voor de vracht. Dat is een toezegging aan de heer De Groot.
– Na november wordt de Kamer geïnformeerd over de effecten van tariefdifferentiatie.
– Binnen twee weken ontvangt de Kamer een nadere toelichting op de vraag van het lid Baudet over de 3 à 4% geluidsreductie waarmee wordt gerekend in de berekeningen als het gaat om nieuwe toestellen.
– Voor het commissiedebat Verduurzaming luchtvaart ontvangt de Kamer een tabel met het aantal personen en huishoudens dat minder geluidshinder zal ervaren door het maatregelenpakket. Dat was een toezegging aan De Hoop.
– Na de zomer, voor het herfstreces, ontvangt de Kamer het tijdpad voor de invoering van een nieuw normenstelsel. Dit is een toezegging aan het lid Postma.

Akkoord, meneer de Minister? U bent zo stil opeens? Ja?
– Voor de zomer ontvangt de Kamer een brief over de voortgang van de situatie met zonnepanelen in de gemeente Haarlemmermeer, inclusief een toelichting over de aanpak van het probleem. Dat was een vraag van Boutkan.
En dan de laatste.
– Voor de zomer wordt de Kamer geïnformeerd over de hoogte van de ticketprijzen voor vluchten naar Suriname. Dat is een toezegging aan het lid El Abassi.
Meneer De Hoop, is er iets?

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):
Mijn toezegging klopte helemaal. Met hopelijk nog één klein amendement op de toezegging: dat het per Lden-niveau en vanaf 45 decibel is.

De **voorzitter**:
Dat wordt toegevoegd, meneer De Hoop. Lid Kostić, mist u nog iets?

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Ja, ik dacht dat de Minister een brief zou sturen naar de Kamer met een reactie op de brief van de MRS.

De **voorzitter**:
De Raad van State.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Ik vroeg juist om een reactie op de brief die op 31 maart is gestuurd. Ik dacht dat de Minister zei dat dat kon.

De **voorzitter**:
Wij hebben dat niet zo gehoord. Minister?

Minister **Madlener**:
Dat is niet toegezegd.

De **voorzitter**:
Het is niet toegezegd, lid Kostić.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Oké. Kan het? Ja? Oké, fijn.

De **voorzitter**:
Het kan altijd. Dan is het dus alsnog afgetikt.

Minister **Madlener**:
Voor de zomer.

De **voorzitter**:
Voor de zomer. Is dat goed, lid Kostić?

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Zo snel mogelijk. Ja.

De **voorzitter**:
Meneer Baudet, alvast een gezegende avond. Ik zie dat u ons al gaat verlaten. Minister, wilde u nog ergens op reageren? O, op de aanvulling van De Hoop.

Minister **Madlener**:
Ik wil de heer De Hoop zo uitgebreid mogelijk informeren over wat het doet in al die cirkels rond de luchthaven. Ik begrijp heel goed wat de heer De Hoop wil, maar we moeten die gegevens wel voorhanden hebben. We kunnen niet allerlei extra berekeningen laten uitvoeren. Ik zal zo uitgebreid mogelijk de geluidsberekeningen die we hebben mooi bundelen en aan de heer De Hoop en de hele Kamer toesturen.

De **voorzitter**:
Dank u wel voor de toezeggingen en de beantwoording. Dank u wel, beste mensen op de publieke tribune. U hebt zich zeer waardig gedragen, dank daarvoor. Ook alle mensen die thuis hebben gekeken en geluisterd, onze trouwe Kamerbode, de Dienst Verslag en Redactie, de Minister en zijn en alle leden van de Tweede Kamer der Staten-Generaal een gezegende avond en een behouden thuiskomst. Ik sluit dit debat.

Sluiting 22.11 uur.