

Luchtvaart

Luchtvaart

Aan de orde is het **tweeminutendebat Luchtvaart (CD d.d. 04/02)**.

De voorzitter:

Dan is nu aan de orde het tweeminutendebat Luchtvaart. Ik richt nogmaals een hartelijk woord van welkom aan de minister. Het is fijn u nog steeds te zien. We hebben negen deelnemers van de zijde van de Kamer. Als eerste geef ik graag het woord aan de heer De Hoop van de fractie van GroenLinks-Partij van de Arbeid. Het woord is aan hem.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Dank u wel, voorzitter. Ik heb twee moties en een vraag. Mijn vraag gaat over de uitvoering van twee inmiddels behoorlijk oude moties, namelijk de motie 31936, nr. 431 en motie 29665, nr. 251 uit 2017 respectievelijk 2018. Daarin hebben mijn voorgangers op dit dossier, de leden Kuiken en Kröger, steun van de Kamer gekregen voor een goede borging van de inspraak van gemeenten en burgers bij de herindeling van het luchtruim. Wat is daar de status van? De voorganger van deze minister beloofde dat te organiseren, maar toch vinden zowel de bewoners als de gemeenten die straks onder de vierde aanvliegeroute liggen dat zij onvoldoende zijn gehoord en niet worden betrokken. Het lijkt erop dat op het ministerie zo meteen wordt besloten of je belast wordt tot boven een bepaalde grens en dus recht hebt op inspraak, maar dat is niet hoe het zou moeten werken. Is de minister bereid om dat proces alsnog goed te organiseren voordat we twee verdere stappen zetten? Als aanmoediging heb ik twee moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende het voornemen van de regering om de geluidsoverlast van Schiphol voor omwonenden te verminderen en het aantal gehinderden te doen afnemen om zo gehoor te geven aan het oordeel van de rechter;

overwegende het voornemen om de rechtspositie van omwonenden te verbeteren door de nu heersende gedoogsituatie te vervangen door een nieuw stelsel verankerd in een nieuw Luchthavenverkeerbesluit, om zo gehoor te geven aan het oordeel van de rechter;

verzoekt de regering om met het vaststellen van een nieuw LVB de geluidsoverlast voor alle omwonenden van Schiphol te doen verminderen en geen overschrijding van geluidsnormen te legaliseren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 1204 (31936).

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):
De tweede motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat ook geluidsoverlast onder de wettelijke grenswaarden zeer hinderlijk en van invloed op gezondheid en levenskwaliteit kan zijn;

overwegende dat met het verdelen van de geluidsoverlast van de luchtvaart over meer aanvliegeroutes en meer luchthavens het aantal gehinderden niet afneemt, maar toeneemt;

verzoekt de regering om af te zien van het verdelen van de overlast over meer mensen en zich te concentreren op een werkelijke afname van de hinder door de luchtvaart,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 1205 (31936).

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):
Dank.

De voorzitter:

De volgende spreker is de heer Grinwis van de fractie van de ChristenUnie.

De heer Grinwis (ChristenUnie):
Voorzitter. Eén motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat Lelystad Airport een businesscase heeft aangeleverd;

overwegende dat grote vragen bij de kwaliteit van deze businesscase rijzen, zoals over de forse havengelden en

parkeerkosten, alsmede de aantrekkelijkheid van Lelystad Airport voor luchtvaartmaatschappijen;

verzoekt de regering de businesscase van Lelystad Airport door een onafhankelijke partij te laten toetsen vóórdat een besluit over eventuele openstelling van Lelystad Airport genomen wordt, en de resultaten hiervan aan de Kamer toe te zenden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Grinwis, Stoffer, Postma en De Hoop.

Zij krijgt nr. 1206 (31936).

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Verder sluit ik me aan bij de zorgen van collega De Hoop over de herziening van het luchtruim en over allerlei extra aanvliegeroutes, in ieder geval een vierde aanvliegeroute. Dat is wat betreft de ChristenUniefractie geen heel goed plan.

Tot zover.

De voorzitter:

Helder. Een vraag van de heer Boutkan.

De heer Boutkan (PVV):

Gelden de zorgen die u uit over het luchtruim en het gebruik daarvan alleen voor commerciële luchtvaart of ook voor de luchtmacht?

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Die gelden met name voor de commerciële luchtvaart en minder voor de luchtmacht. Het ene geluid is niet altijd nodig en het andere geluid is het geluid van vrijheid.

De voorzitter:

Prima. Mooi gezegd ook weer, hè. You have a way with words. Mevrouw Postma, NSC.

Mevrouw Postma (NSC):

Dank, voorzitter. Ik heb één vraag en twee moties. Ik begin met mijn moties en stel daarna mijn vraag.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het aantal privévluchten op Schiphol de afgelopen jaren meer dan verdubbeld is;

overwegende dat er de komende maanden gewerkt gaat worden aan een plan van aanpak om de gehele 20% geluidshinderreductieopgave op Schiphol in te vullen;

overwegende dat er een cap ingesteld kan worden op het aantal voor privévliegtoegen beschikbare slots;

verzoekt de regering het terugdringen van privévliegtoegen op te nemen in het plan van aanpak voor de geluidshinderreductie op Schiphol,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Postma, Vedder, Grinwis en De Hoop.

Zij krijgt nr. 1207 (31936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat bij het invullen van de resterende geluidshinderreductie van Schiphol een verdere exploitatiebeperking niet uitgesloten is;

overwegende dat historische rechten capaciteitsreductie bemoeilijken en de afgifte van nieuwe slots dit in de hand werkt;

overwegende dat afgenomen/opgegeven slots in beginsel in de slotpool vallen en door ACNL opnieuw gealloceerd moeten worden, waardoor steeds nieuwe historische rechten afgegeven moeten worden;

verzoekt de regering te onderzoeken of een zachte landing van eventuele verdere exploitatiebeperkingen mogelijk gemaakt kan worden door een grondslag te creëren voor ACNL om niet alle beschikbare slots te verlenen;

verzoekt de regering de Kamer hierover te informeren in het plan van aanpak voor de 20% geluidsreductie,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Postma, Vedder, Grinwis en De Hoop.

Zij krijgt nr. 1208 (31936).

Mevrouw Postma (NSC):

Het is toch altijd wat, die moties voorlezen.

Dan mijn vraag aan de minister. Ik las in een bericht van RTL dat het kabinet de nieuwe indeling van het luchtruim eigenlijk al een jaar geheimhoudt. Ik las dat die luchtruimherziening al een jaar op de plank ligt en dat die dus nog niet openbaar is en naar de Kamer is gestuurd. In het debat

hebben we het juist met elkaar gehad over dat de bewoners mogen meedenken over bijvoorbeeld de vierde aanvlieg-route van Schiphol. Dat was voor ons een belangrijk punt. De minister had daar ook een toezegging op gedaan. Ik wil de minister dus graag vragen om de stukken die er liggen over de indeling van het luchtruim zo snel mogelijk naar de Kamer te sturen.

De voorzitter:

Helder. Dank u wel. Een vraag nog van de heer De Hoop.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Nog één vraag, want het debat en dit tweeminutendebat gingen onder andere over een motie van NSC over die 17% reductie, waarbij mevrouw Postma namens NSC zei: het is onbestaanbaar dat die niet uitgevoerd wordt, want het is gewoon haalbaar. Kan ik uit het feit dat NSC hier nu niets over zegt, concluderen dat u zich wel neerlegt bij het feit dat de minister die motie niet uitvoert?

Mevrouw Postma (NSC):

Nee, voor ons is die 17% echt ontzettend belangrijk. We hebben het debat gehad en daar een aantal dingen over gehoord, maar voor NSC staat die 17% echt vast. We willen echt naar die 20% toe. We hebben in dat debat een aantal toezeggingen gekregen die ervoor zorgen dat die 20% goed uitgewerkt gaat worden. Daar zijn de twee moties die ik indiende en die de heer De Hoop ook heeft ondersteund eigenlijk weer even een verscherping op.

De voorzitter:

Ja.

Mevrouw Postma (NSC):

O.

De voorzitter:

Nou ja, rond het even af, zou ik zeggen. Dit was een kleine, subtiele hint.

Mevrouw Postma (NSC):

Nee, even serieus: voor ons is die 17% enorm belangrijk, maar die 20% is nog belangrijker, dus daar moeten we echt naartoe.

De voorzitter:

Prima. Hartstikke goed. De volgende spreker is de heer Peter de Groot van de fractie van de VVD.

De heer Peter de Groot (VVD):

Dank, voorzitter. Twee moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de doelstelling is dat er -20% Lden en -15% Lnight aantal ernstig gehinderden ten opzichte van het vaste referentiepunt 1 november 2024 moet worden gehaald;

overwegende dat de impact van de maatregelen gedurende 2026 gemonitord wordt en na 1 november 2026 zal worden geëvalueerd;

constaterende dat indien de -20% Lden geluidsreductie niet behaald wordt in fase 1, aanvullende maatregelen in fase 2 moeten worden genomen, terwijl het evaluatiemoment ruimschoots is na het aflopen van het maatregelenpakket, dat loopt tot 1 november 2025;

verzoekt de regering het referentiepunt van 1 november 2024 voor de 20% geluidsreductie vast te zetten en bij maatregelen voor fase 2, indien deze nodig zijn, alle verstilling mee te nemen vanaf 1 november 2025,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Peter de Groot.

Zij krijgt nr. 1209 (31936).

De heer Peter de Groot (VVD):

Dat was motie één. Motie twee.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat uit het in september gepresenteerde onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid naar de betekenis van luchtvrachtvervoer voor Nederland blijkt dat de rol van Schiphol als luchtvrachthub onder druk staat;

constaterende dat dit een direct effect heeft op de aan- en afvoer van onder andere hightechgoederen, componenten voor de industrie en tijdkritische medicijnen;

overwegende dat de luchtvracht op Schiphol goed is voor 25% van de totale toegevoegde waarde van de luchthaven, terwijl vrachtvliegtuigen de afgelopen jaren maar 2,5% à 3% van het totaal aantal slots op Schiphol gebruikten;

overwegende dat het voor vrachtvliegtuigen om uiteenlopende redenen moeilijk is om te voldoen aan de strenge slotregulering;

overwegende dat de effecten van de krimp hard neerslaan op de absolute beschikbaarheid van slots voor de vrachtsector;

overwegende dat hierdoor activiteiten naar buitenlandse luchthavens als Luik en Brussel verplaatst worden en dit slecht is voor het vestigingsklimaat en de werkgelegenheid op en rond Schiphol;

verzoekt de regering om er op korte termijn met Schiphol, de slotcoördinator en de luchtvaartsector voor te zorgen dat er meer mogelijkheden komen voor de slotcoördinator om luchtvracht als aanvullend criterium in de secundaire slotallocatiecriteria op te nemen, en de Kamer hierover voor het zomerreces een terugkoppeling te geven,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 1210 (31936).

Dank u wel. De heer Boutkan van de Partij voor de Vrijheid.

De heer **Boutkan** (PVV):

Dank u wel, voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het huidige beleid omwonenden uitsluit die werken in de luchtvaart en/of de reisbranche en die eveneens gebruikmaken van en leven rondom Schiphol;

overwegende dat de Maatschappelijke Raad Schiphol is opgericht om omwonenden een sterkere stem te geven;

overwegende dat de Maatschappelijk Raad Schiphol dient te bestaan uit een pluriforme vertegenwoordiging;

verzoekt de regering om omwonenden werkzaam in luchtvaartgerelateerde gremia niet uit te sluiten van deelname aan de Maatschappelijke Raad Schiphol,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Boutkan.

Zij krijgt nr. 1211 (31936).

De heer **Boutkan** (PVV):

En aansluitend, voorzitter, een vraag aan de minister. Er is een feitelijkvragenronde geweest met betrekking tot de wijziging van de Wet luchtvaart in verband met de verankering van de Maatschappelijke Raad Schiphol. Wat is nu de stand van zaken met betrekking tot deze wijziging?

Dat was 'm, voorzitter. Dank u wel.

De voorzitter:

Het lid Kostić, Partij voor de Dieren.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Dank, voorzitter. We gaan nu hele belangrijke besluiten nemen over de luchtvaart, die nog heel lang effecten zullen hebben op heel Nederland. Daarbij zijn voor ons twee dingen belangrijk. Eén is dat we op z'n minst kijken welke van die keuzes het meeste maatschappelijke voordeel opleveren voor heel Nederland. En twee is gewoon inspraak voor burgers. Dus de eerste motie is deze.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat dit jaar belangrijke luchtvaartbesluiten zullen vallen, die nog jaren veel invloed zullen hebben op niet alleen de luchtvaart en geluidsoverlast, maar ook gezonde lucht, wonen, natuur en andere maatschappelijke factoren;

constaterende dat er veel maatschappelijke uitdagingen zijn en de beperkte ruimte in Nederland dwingt om scherpe en slimme keuzes te maken;

overwegende dat er nu keuzes dreigen te worden gemaakt over het aantal vliegbewegingen zonder de informatie te hebben van de bijbehorende maatschappelijke kosten en baten en hoe de keuzes aansluiten bij de behoeftes van Nederlandse burgers als het gaat om vliegen;

verzoekt de regering:

- om voor het definitief vaststellen van het maximale aantal vliegbewegingen een brede maatschappelijke kosten-batenanalyse te laten uitvoeren, waarbij wordt gekeken bij hoeveel vliegbewegingen de baten voor de maatschappij het grootst zijn en wat het beste past bij de luchtvaartbehoefte van de Nederlandse burgers;
- om de Kamer zo snel mogelijk over de resultaten te informeren, zodat iedere fractie kan beslissen wat ze er wel of niet mee doen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Kostić.

Zij krijgt nr. 1212 (31936).

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Dan de tweede motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er sinds december 2023 een conceptontwerp Hoofdstructuur Luchtruimherziening ligt, inclusief een vierde fix en oostelijke aanvliegeroutes;

overwegende dat er geen inspraak is geweest van provincies, gemeenten en inwoners bij het ontwerp en dat de effecten op de grond niet zijn onderzocht;

verzoekt de regering:

- het conceptontwerp Hoofdstructuur Luchtruimherziening direct openbaar te maken;
- inspraak te organiseren voor provincies, gemeenten en inwoners voor het conceptontwerp,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Kostić.

Zij krijgt nr. 1213 (31936).

Kamerlid Kostić (PvdD):

Deze laatste motie was volgens mij ook een beetje in lijn met wat NSC net vroeg aan de minister, en ook GroenLinks-PvdA. Dus ik hoop dat deze motie misschien overbodig is, en dat anders NSC en in ieder geval een groot deel van de Kamer zich aansluiten bij deze motie.

De voorzitter:

De heer Pierik, BBB.

De heer Pierik (BBB):

Dank, voorzitter. Ik heb één vraag aan de minister en ik heb één motie. In de luchtvaartdebatten gaat het vaak over cijfers, reductiecijfers, van geluid en milieu-impact, het aantal vluchten overdag en in de nacht. Ik ben een geweldige liefhebber van cijfers en wil ook altijd kunnen uitleggen wat die cijfers betekenen voor de direct betrokkenen: de burgers en de bedrijven. Nu ging het in het jongste luchtvaartdebat veel over inschattingen van geluidsreductie. Het ging onder andere over autonome vlootvernieuwing, additionele vlootvernieuwing, tariefdifferentiatie. Mijn vraag aan de minister: kan de minister straks beknopt uitleggen, ingaan op de vraag, wat deze drie zaken, dus autonome vlootvernieuwing, additionele vlootvernieuwing en tariefdifferentiatie, betekenen voor de direct omwonenden van Schiphol als het gaat om de werkelijke, cumulatieve geluidsreductie?

Dan mijn motie.

De voorzitter:

Een vraag van mevrouw Postma.

Mevrouw Postma (NSC):

Een interessante vraag van de heer Pierik. Als het inderdaad zo gemeten is dat de geluidsreductie, de absolute geluidsreductie — laat ik dat woord even gebruiken — veel minder

is dan dat we hopen met de plannen, is de heer Pierik dan ook bereid om veel meer extra maatregelen in te voeren om ervoor te zorgen dat die absolute reductie beter in lijn komt?

De heer Pierik (BBB):

De BBB is voor de afgesproken geluidsreductie, dus die 17%. We gaan ervan uit dat dat gehaald wordt. Mochten we onverhoopt die 17% niet halen, dan moeten we ons natuurlijk gaan beraden op extra maatregelen.

Dan mijn motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de aanwezigheid van grote aantallen ganzen rondom Schiphol een aanzienlijk risico vormt voor de vliegveiligheid;

overwegende dat de impact van een vogelaanvaring met een vliegtuig catastrofaal kan zijn en dat adequate populatiebeheersing noodzakelijk is om incidenten te voorkomen;

constaterende dat in het nieuwe ganzenbeheerplan 2025-2031 van de provincie Noord-Holland de ruimte voor effectief populatiebeheer rondom Schiphol wordt beperkt;

verzoekt de regering zich in te zetten voor effectief populatiebeheer van ganzen rondom Schiphol om de vliegveiligheid te waarborgen;

verzoekt de regering in overleg te treden met de provincie Noord-Holland om te waarborgen dat er voldoende ruimte blijft voor adequaat ganzenbeheer binnen een straal van 20 kilometer rondom Schiphol,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Pierik.

Zij krijgt nr. 1214 (31936).

Het lid Kostić.

Kamerlid Kostić (PvdD):

Ik heb een interruptie, als het mag?

De voorzitter:

Zeker. Ga uw gang. Ik heb u het woord gegeven.

Kamerlid Kostić (PvdD):

Ik vind de obsessie van de BBB met het doodschieten, het afmaken, van dieren fascinerend. Maar goed, even concreet over wat de heer Pierik hier benoemt. Vliegveiligheid en de

veiligheid van mens en dier zijn belangrijk. We weten dat er juist bij Schiphol innovatieve inzet is geweest, door te kijken naar wat die ganzen aantrekt. Er liggen eiwitrijke grasvelden rondom Schiphol. Ganzen vinden dat superlekker. Misschien moeten we dat niet doen. Misschien moeten we dat slim inzetten. De provincie en de gemeente hebben daar stappen in genomen. Dat is succesvol geweest. Wat hebben ze gedaan? Ze hebben onder andere zonnepanelen neergezet. Dan heb je een win-winsituatie. Je hebt geen dierenleed en je hebt gewoon vliegveiligheid. Heeft de heer Pierik kennisgenomen van die effectieve maatregelen?

De heer **Pierik** (BBB):

Ja, natuurlijk ken ik die maatregelen ook. Die eiwitrijke gewassen hebben natuurlijk een aanzuigende werking op heel veel ganzen. Dat laat onverlet dat we de vliegveiligheid altijd op één zetten. Als er acht ganzen in een vliegtuigmotor verdwijnen, is het fataal. Als er twee Canadese ganzen, een exoot, in zo'n vliegtuigmotor belanden, is dat ook al catastrofaal. Dus we moeten echt de vliegveiligheid op Schiphol waarborgen. Dat kan niet anders dan met een adequaat ganzenbeheerplan.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Ten slotte. Ik constateer dat de heer Pierik erkent dat die innovatieve maatregelen er zijn en dat er dus geen extra afschot of vergassing nodig is. Dus ik zou tegen de heer Pierik willen zeggen: zeg tegen de minister dat het al goed gaat. Zorg op z'n minst voor meer innovatieve maatregelen in plaats van meer dieren dood te schieten. Dat moeten we echt een keer loslaten in een beschaafd land anno 2025.

De heer **Pierik** (BBB):

Ik hoor verder geen vraag. BBB is natuurlijk nooit uit op het doodschieten van ganzen. Dat moet altijd een doel dienen. We zien dat in de laatste 30 jaar de ganzenpopulatie vervijfvoudigd is, dus dat we hier een opgave hebben, ook rondom Schiphol, staat als een paal boven water.

De **voorzitter**:

De laatste spreker van de zijde van de Kamer is de heer El Abassi van de fractie van DENK. Gaat u het ook over ganzen hebben?

De heer **El Abassi** (DENK):

Nee, voorzitter, maar ik heb wel een drietal moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat ticketprijzen naar Suriname onbetaalbaar zijn geworden, waardoor mensen met een Surinaamse achtergrond steeds minder vaak familie kunnen bezoeken;

overwegende dat Nederland en Suriname een historische, sociale en economische band hebben en dat betaalbare luchtverbindingen essentieel zijn;

verzoekt de regering om samen met luchtvaartmaatschappijen, Schiphol en de Surinaamse overheid in gesprek te gaan over maatregelen om ticketprijzen te verlagen en de bereikbaarheid te verbeteren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid El Abassi.

Zij krijgt nr. 1215 (31936).

De heer **El Abassi** (DENK):

Dan ...

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

Mijn fractie heeft hier eerder ook schriftelijke vragen over gesteld, omdat ik me kan voorstellen hoe frustrerend het is dat het duur is voor mensen die daar hun afkomst hebben en daar ook weer naartoe willen. Maar proef ik hieruit dat de heer El Abassi zegt dat we dat bijvoorbeeld zouden moeten subsidiëren? Want dat zou ik zelf geen verstandig plan vinden.

De heer **El Abassi** (DENK):

Nee, dit ligt in het verlengde van het artikel dat hierover verschenen is. Dit ligt breed in het verlengde van ticketprijzen. Ik denk niet aan een subsidie. Ik denk aan andere maatregelen, die je ook zult terughoren in mijn andere twee moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat veel Nederlanders vanuit buitenlandse luchthavens vliegen vanwege hoge kosten in Nederland;

overwegende dat dit hen op extra reistijd jaagt en vliegen vanuit Nederland betaalbaarder moet worden;

verzoekt de regering te onderzoeken waarom Nederlanders uitwijken naar buitenlandse luchthavens en met voorstellen te komen om vliegen vanuit Nederland goedkoper te maken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid El Abassi.

Zij krijgt nr. 1216 (31936).

De heer **El Abassi** (DENK):

Dan mijn laatste motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de vliegtaks de afgelopen jaren fors is verhoogd zonder inzicht in de werkelijke effecten op het milieu en de economie;

overwegende dat hierdoor steeds meer Nederlanders via buitenlandse luchthavens vliegen, wat de Nederlandse luchtvaartsector, werkgelegenheid en economie schaadt;

verzoekt de regering om onafhankelijk te laten onderzoeken wat de gevolgen van de vliegtaks zijn voor CO₂-uitstoot, de economie en de verschuiving naar buitenlandse luchthavens, en op basis daarvan te kijken of aanpassing van de vliegtaks nodig is,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid El Abassi.

Zij krijgt nr. 1217 (31936).

De heer **El Abassi** (DENK):

Voorzitter, dat was het.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik schors tien minuten en daarna gaan we luisteren naar de minister.

De vergadering wordt van 14.19 uur tot 14.32 uur geschorst.

De voorzitter:

Het woord is aan de minister.

Minister Madlener:

Dank u wel, voorzitter. Ik zal meteen van start gaan. Er zijn een hoop moties.

De motie-De Hoop/Grinwis op stuk nr. 1204 vraagt geluidsoverlast voor alle omwonenden te reduceren. Die motie moet ik ontraden. In de Balanced Approach gaan we de geluidssituatie voor de omgeving verbeteren ten opzichte van de situatie van het huidige anticiperend handhaven. Dat geeft dus een forse geluidsreductie voor de omwonenden.

Dan de motie-De Hoop/Grinwis op stuk nr. 1205 over afzien van het verdelen van de overlast over meer mensen en het concentreren op afname. Ook die motie moet ik ontraden. Mijn inzet is om de hinder rondom Schiphol te laten afnemen. Op korte termijn kom ik met plannen op hoofdlijnen voor de nieuwe indeling van het luchtruim. Daar zal ik straks ook verder op ingaan.

Dan de motie-Grinwis c.s. op stuk nr. 1206 met het verzoek om een onafhankelijke toets van de businesscase van Lelystad Airport. Ook die motie moet ik ontraden. Binnen de grenzen van bedrijfsvertrouwelijkheid heeft de luchthaven recent een update van de businesscase via mijn ministerie met de Kamer gedeeld. De businesscase is primair een aangelegenheid van de luchthaven. Daarom ontraden ik deze motie.

Dan de motie op stuk nr. 1207 van het lid Postma van NSC over het terugdringen van privévluchten opnemen in het plan van aanpak. Deze motie is overbodig. In de Balanced Approachprocedure wordt 15% geluid gereduceerd per 1 november 2025. Daarna gaan we nog 5% extra geluid reduceren. In die fase zullen ook de privévluchten terugkomen.

Dan verzoekt de motie op stuk nr. 1208 van het lid Postma van NSC de regering te onderzoeken of een zachte landing van eventuele verdere exploitatiebeperkingen mogelijk gemaakt kan worden door niet alle beschikbare slots te verlenen. We hebben het hier in het debat over gehad. Het is inderdaad mogelijk. De Europese slotverordening stelt regels vast voor de uitgifte van die slots. De Europese regels laten geen ruimte om nationaal strengere regels voor de uitgifte van die slots vast te stellen. Desalniettemin kan het ministerie met de onafhankelijke slotcoördinator onderzoeken of die zachte landing van die toekomstige exploitatiebeperking mogelijk gemaakt kan worden. Maar voor nu is dat geen oplossing. Dit kan betekenen dat een eventuele verdere reductie langer duurt, maar dat er maar weinig slots worden teruggegeven aan de slotpool. De slotcoördinator is momenteel in gesprek met airlines over of en hoe de impact op historische slots door reductie als gevolg van de huidige voorgestelde exploitatiebeperking gemitigeerd kan worden. Dit is een bevoegdheid van de slotcoördinator. Het is een beetje ingewikkeld. Sorry daarvoor. Maar het komt erop neer dat ik deze motie oordeel Kamer kan geven. We gaan dus kijken of we die slots in een soort van koelkastconstructie kunnen bewaren.

Dan de motie op stuk nr. 1209 van het lid De Groot van de VVD over het referentiepunt van 1 november 2024 vasthouden en de maatregelen voor fase 2 meenemen vanaf 1 november 2025. Als ik de motie zo mag uitleggen dat ik dit mee mag nemen in het plan van aanpak van voor de zomer in het kader van die 5% die we nog moeten doen, dan kan ik 'm oordeel Kamer geven. Als ik 'm dus zo mag uitleggen, dan krijgt ie oordeel Kamer.

Dan de motie op stuk nr. 1210, ook van het lid ...

De voorzitter:

Nog even: Peter de Groot heeft dat beaamd.

Minister Madlener:

De motie op stuk nr. 1210 van het lid De Groot verzoekt de regering op korte termijn met Schiphol en de slotcoördinator ervoor te zorgen dat luchtvracht als aanvullend criterium wordt opgenomen, en de Kamer hierover te informeren. De slotallocatie, en dus de implementatie van een extra vinkje voor de vracht, is primair een aangelegenheid van de onafhankelijke slotcoördinator ACNL. Om dit in te voeren is er draagvlak nodig bij de luchtvaartmaatschappijen. De

vrachtsector werkt aan een plan voor draagvlak. Waar ik in mijn beperkte rol aandacht voor snelheid kan vragen, zal ik dat doen, zeg ik hier toe. Naast de plannen van de vrachtsector zal het ministerie zich bij de herziening van de slotverordening inzetten voor het behoud van de vrachtoperaties. In deze context kan ik de motie oordeel Kamer geven.

Dan de motie op stuk nr. 1211 van het lid Boutkan. Omwonenden van Schiphol kunnen zich door de MRS vertegenwoordigd voelen in hun belangen. Nu vindt de heer Boutkan dat ook mensen die werken op Schiphol of andere belangen hebben bij de luchthaven lid moeten kunnen zijn van de MRS. Het is nu niet zo, omdat de heer Van Geel heeft geadviseerd om dat niet te doen. Daar zijn redenen voor, maar je kunt ook de andere kant op redeneren en zeggen: als je een soort van democratisch platform wil zijn, moet je ook allemaal deel kunnen nemen. Dat begrijp ik ook. In die zin laat ik het oordeel over hoe hiermee om te gaan graag aan de Kamer. Voor beide is iets te zeggen, maar die democratische vertegenwoordiging lijkt ook logisch.

De voorzitter:

De motie is oordeel Kamer, meneer De Hoop. Het woord is aan u.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Ik maak daar echt bezwaar tegen, om een aantal redenen. Het rapport-Van Geel is er niet voor niks gekomen. De MRS is er omdat er een belangrijke scheiding moet zijn tussen sector, overheid en leefomgeving. Het is belangrijk dat die ook onafhankelijk is. Op het moment dat je op deze manier mensen die bij Schiphol werken daar een plek in geeft, heb je die onafhankelijkheid niet. Dat geldt niet alleen voor mensen die bij Schiphol werken, maar bijvoorbeeld ook voor raadsleden. De tweede reden waarom ik het echt bezwaarlijk vind: het is gewoon ontijdig. De minister moet namelijk met een reactie komen op een wet en er is nog een evaluatie. Dus ik heb hele grote bezwaren tegen het oordeel Kamer geven.

Minister Madlener:

Laat ik eerst zeggen dat iedere motie natuurlijk oordeel Kamer is, want het is aan uw Kamer om deze motie te beoordelen. Dit is slechts mijn appreciatie daarvan. Uiteindelijk gaat de Kamer er dus altijd over. Daarnaast is er iets te zeggen voor het advies van de heer Van Geel. Daar kan ik me iets bij voorstellen. Aan de andere kant: als je een soort democratie of vertegenwoordiging wilt vormen, waarom zou je mensen dan uitsluiten, ook al hebben ze een bepaald belang, ook al werken ze op een reisbureau, ook al houden ze van vliegen, ook al gaan ze zelf graag met vakantie? Waar leg je die grens? Ik vind beide redeneringen te volgen. De heer Boutkan hecht wat meer aan de vertegenwoordigingskant en de heer De Hoop aan de onafhankelijkheid. Ik zou het graag aan de Kamer willen laten. Ik kan met beide leven.

De voorzitter:

Afrondend.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Ja, afrondend. Hiermee gooit de minister een zorgvuldig proces voor onafhankelijkheid, naar aanleiding van een groot rapport van Van Geel, in de prullenbak. Ik vind dat echt bezwaarlijk, omdat de belangen van de omwonenden zo gevoelig liggen. Ik vind het heel onverstandig wat de minister hier doet. Ik hoop dat de rest van de Kamer hier heel goed over nadenkt voordat er voor dit voorstel wordt gestemd.

Minister Madlener:

Deze minister doet niets. Ik stem ook niet over deze motie. Het is de Kamer die over deze motie gaat oordelen. In die zin is de oproep van de heer De Hoop aan mijn adres eigenlijk gericht op ieder Kamerlid om die afweging te maken. Ik vind de afwegingen van de leden De Hoop en Boutkan allebei te billijken, dus in die zin houd ik het op "oordeel Kamer".

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Dan zou ik bijna willen voorstellen om weer bij de eerste motie te beginnen en elke motie oordeel Kamer te geven. Dat is één.

Twee. Stel dat deze motie wordt aangenomen. Hoe gaat de minister erop toezien dat er in deze raad geen sprake zal zijn van belangenverstrengeling?

Minister Madlener:

Die raad moet een geloofwaardige afspiegeling vormen van de omgeving. Daarin zitten zowel mensen die wel als mensen die niet werkzaam zijn in de sector. Er is ook een verkiezing mee gemoeid. Ik denk dat de raad zelf moet toezien op de afspiegeling die ze denken te vormen. Ik heb er geen probleem mee als mensen die in de reissector of op Schiphol werken ook een oordeel hebben over de overlast die de luchthaven geeft. Ik woon zelf in het havengebied van Rotterdam. Ook mensen die daar werken, hebben soms een kritische blik. Dat hoeft niet per se bevooroordeeld te zijn. Als je zelf ergens woont en ook als je er werkt, heb je best een opvatting en mag je erover meepraten. In die zin vind ik dat dus helemaal niet zo spannend.

De voorzitter:

Afrondend.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Het gaat mij er ook niet om om mensen op voorhand in het verdachtenbankje of beklaagdenbankje te zetten. Maar we hebben zo meteen een tweeminutendebat over verkeersveiligheid en ik ben bang dat de minister hier erg kort door de bocht is. Daarom wil ik nogmaals een oproep doen. Is het niet zorgvuldiger om collega Boutkan nu te verzoeken om de motie aan te houden, hier schriftelijk op terug te komen en in die brief dan in te gaan op de verhouding met de adviezen uit het rapport-Van Geel?

Minister Madlener:

Dat kan een oproep zijn aan de heer Boutkan; die kunt u doen. Ik heb hier als minister te maken met een motie die is ingediend en waarover mijn oordeel wordt gevraagd. Niets meer, niets minder. Ik stem ook niet over deze motie.

Ik kan leven met beide uitkomsten en in die zin vind ik "oordeel Kamer" eigenlijk wel mooi, want de Kamerleden kunnen dan zelf een oordeel vellen over de verschillen van mening die in de Kamer leven. Dat is onze democratie.

Mevrouw **Postma** (NSC):

Ik vind het een prachtig argument om voortaan de vier dicta die we hebben, teniet te doen. Ik zit even te kijken naar het proces dat we met elkaar doorlopen. Volgens mij zijn er nog stukken over de Maatschappelijke Raad Schiphol. Volgens mij gaan we die als Kamer binnenkort ook bespreken. Ik ben heel benieuwd hoe zo'n motie daar dan in valt. Ik zou de heer Boutkan willen vragen, als dit zo belangrijk voor hem is, om de motie in dat debat in te brengen en dan met elkaar de discussie aan te gaan.

De **voorzitter**:

Maar u moet communiceren met de minister, hè?

Mevrouw **Postma** (NSC):

Mijn vraag aan de minister is: zou het oordeel dan niet "ontijdig" moeten zijn, juist om de goede afvaardiging met elkaar te kunnen bespreken en mee te kunnen nemen in de stukken waar u nog mee bezig bent?

Minister **Madlener**:

Er ligt een wetsvoorstel om de MRS wettelijk te verankeren. In die zin zou het daar heel goed in passen. Dat is waar. Ik wil ook best zeggen dat ik als minister vind dat het daar heel goed thuis zou kunnen horen. Als de heer Boutkan zich daar al iets van aantrekt, zou hij de motie nu kunnen intrekken. Als hij de motie niet intrekt, blijft mijn appreciatie "oordeel Kamer" staan. Dan gaan we kijken wat we er in het wetsvoorstel aan kunnen doen.

De **voorzitter**:

Er gebeurt niks. Volgende motie.

Minister **Madlener**:

Dat is de motie op stuk nr. 1212 van het lid Kostić van de Partij voor de Dieren. Die motie verzoekt de regering om voor het definitief vaststellen van het aantal vliegbewegingen een MKBA uit te voeren. Een MKBA is niet het instrument om conclusies te kunnen trekken over het gehele luchtvaartbeleid. De afgelopen jaren zijn er al heel veel onderzoeken gedaan naar het effect van het aantal vliegbewegingen en de impact op leefomgeving en klimaat. Daarom wil ik deze motie ontraden.

De **voorzitter**:

Het lid Kostić, kort, want we moeten door.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Een MKBA is niet het instrument om een besluit te nemen, maar wel een instrument dat ons informatie kan geven waarop we onze besluiten kunnen baseren. Het enige wat ik vraag, is dat we kijken wat nou nodig is vanuit het perspectief van onze burgers en wat de meeste maatschappelijke baten oplevert. Waarom is de minister niet bereid om

daarnaar te kijken? Bij de vorige debatten werd klip-en-klaar duidelijk dat we die informatie niet hebben.

Minister **Madlener**:

Een MKBA is nodig bij heel nieuw specifiek beleid. Dat is hier niet het geval. We gaan hier een geluidsreductie bewerkstelligen. Daarom vind ik dat hier niet noodzakelijk. Bij het geluidspakket over Schiphol dat ik naar de Europese Commissie heb gestuurd, zijn die belangen ook afgewogen. In die zin heb ik absoluut geen behoefte aan weer een MKBA. Daarom ontraad ik de motie.

De **voorzitter**:

Kort, afrondend.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Ik hoor de minister van zijn briefje aflezen in plaats van te reageren op wat ik net zei. We hebben als Kamer de informatie niet om hier goede besluiten te kunnen nemen en dat vind ik jammer.

Minister **Madlener**:

Ik heb hier geen behoefte aan. Als de Kamer daar wel behoefte aan heeft, dan staat het de Kamer vrij om deze motie toch aan te nemen. Op dit moment ontraad ik de motie wel. Ik zit niet te wachten op overbodige extra onderzoeken.

Dan de motie-Kostić op stuk nr. 1213 om de plannen voor de herindeling direct openbaar te maken. We zijn druk bezig met de herindeling en ik kan u vertellen dat we hier heel snel op gaan terugkomen. Vrijdag zal ik de plannen in de ministerraad voorleggen. Direct daarna zal ik de Kamer informeren. Dus u kunt al op hele korte termijn informatie verwachten over die langverwachte herindeling.

De **voorzitter**:

Wat is specifiek het oordeel?

Minister **Madlener**:

Dat is dan "ontijdig".

Dan de motie-Pierik op stuk nr. 1214, over het waarborgen van de vliegveiligheid door effectief populatiebeheer van ganzen rondom Schiphol.

De **voorzitter**:

Maak even uw oordeel over de motie af.

Minister **Madlener**:

De motie over ganzenbeheer, in overleg met de provincie Noord-Holland. Vliegveiligheid staat natuurlijk altijd voorop. Wij zijn op dit moment in afwachting van een nieuw convenant. We maken op dit moment afspraken met gemeente en provincie. Zo'n convenant moet natuurlijk over beide gaan. Het gaat om minder afschieten van ganzen, maar ook om het niet telen van gewassen die die ganzen enorm aantrekken. Ik denk dat het een evenwicht moet zijn tussen

beide. Dat komt in het nieuwe convenant beide terecht. Daarom kan ik deze motie oordeel Kamer geven.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Dat laatste snap ik helemaal niet meer, maar oké. Even terug naar mijn motie. Eigenlijk zegt de minister: ik ga doen wat in die motie staat. En hij zegt: ontijdig. Volgens mij moet de minister, zeker gezien wat hij net allemaal heeft betoogd, namelijk dat eigenlijk alle moties oordeel Kamer moeten krijgen, op zijn minst de motie overnemen, of oordeel Kamer geven. Maar als de minister het toch al gaat doen, zoals hij zegt, dan is het toch gewoon "overnemen"? Dan hebben we het afgehandeld.

Minister **Madlener**:

Het ging om de motie over de MKBA, denk ik?

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Nee. Het ging over de motie over de herindeling.

De **voorzitter**:

De motie op stuk nr. 1213.

Minister **Madlener**:

Vrijdag leg ik dit aan de ministerraad voor. Direct daarna zal ik uw Kamer informeren over de plannen voor herindeling en het instellen van een commissie die zich bezighoudt met alle maatschappelijke aspecten, en ook de bezwaren. Ik denk dus dat u op uw wenken wordt bediend.

De **voorzitter**:

De volgende motie.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Is de motie dan overgenomen? Dan is het gewoon afgehandeld.

Minister **Madlener**:

Dan moet ik hulp van de voorzitter inroepen. Is de motie hiermee overgenomen? Ik heb dus toegezegd dat de motie eigenlijk qua inhoud overeenkomt met wat we al doen. Op hele korte termijn wordt het naar de Kamer gestuurd. Is het dan ontijdig, of iets anders?

De **voorzitter**:

Dan kunnen we 'm als Kamer overnemen. Als u zegt "het gebeurt al", en niemand heeft daar bezwaar tegen, dan doen we dat bij dezen. Dan wordt er niet over gestemd. De volgende motie.

Minister **Madlener**:

Het punt is gemaakt.

Dan de motie op stuk nr. 1214 van de heer El Abassi over hoge ticketprijzen naar Suriname, en met de vraag of ik in gesprek wil gaan met Schiphol en de Surinaamse overheid. Luchtvaartmaatschappijen stellen hun tarieven natuurlijk

vast op basis van commerciële afwegingen. Ik zou alleen kunnen ingrijpen als minister wanneer er sprake is van onredelijk hoge ticketprijzen. Ik heb daar geen contact over met Suriname, want daar zijn geen concrete indicaties voor. De ACM kan ook onderzoek doen naar mogelijk misbruik van een dominantie marktpositie. Op die basis kan ik de motie nu ontraden.

De **voorzitter**:

Meneer Boutkan, kort.

De heer **Boutkan** (PVV):

Heel kort, voorzitter. Ik ga nog even in op de motie op stuk nr. 1213. Wij hebben er moeite mee dat die wordt overgenomen, gezien de inhoud.

De **voorzitter**:

Dan gaan we er toch over stemmen. Wat is uw oordeel hierover, minister?

Minister **Madlener**:

Deze is ontijdig; dat had ik als eerste genoemd.

De **voorzitter**:

Prima. De volgende motie.

Minister **Madlener**:

Dan de motie op stuk nr. 1215, over de hoge ticketprijzen; die heb ik net gehad. De motie op stuk nr. 1216 van DENK, de heer El Abassi, verzoekt de regering onderzoek te doen naar waarom Nederlanders uitwijken naar buitenlandse luchthavens. Hier is al onderzoek naar gedaan door het KiM. Het aantal passagiers uit Nederland die voor een buitenlandse luchthaven kiezen, is licht gestegen; het is nu 14% in plaats van 13%. Dus we moeten nu ook niet doen alsof iedereen massaal naar het buitenland uitwijkt. Overigens zijn er ook veel buitenlanders, zoals Belgen, die van Nederlandse luchthavens vertrekken, omdat we hier unieke verbindingen hebben, met bijvoorbeeld Noord-Amerika. Dus in die zin wil ik deze motie ontraden.

Dan de motie op stuk nr. 1217 van de heer El Abassi, over bij een vliegtaks de gevolgen onderzoeken voor CO₂, economie et cetera. Er wordt op dit moment onderzocht wat de gevolgen zijn van de afstandsafhankelijke vliegtaks, die ik volgens het regeerakkoord moet invoeren. Daarbij wordt gekeken naar CO₂ en de gevolgen voor de economie. De

Tweede Kamer wordt hierover geïnformeerd via het Belastingplan, dus deze is eigenlijk overbodig.

De **voorzitter**:

Ontijdig misschien wel.

Minister **Madlener**:

Ontijdig, ja.

Minister **Madlener**:

Dan heb ik nog vier vragen. De eerste vraag is van het lid De Hoop, over de status van de herindeling van het lucht-ruim. Daarmee kom ik op heel korte termijn naar uw Kamer, inclusief een commissie om de inspraak goed te regelen.

Het lid Postma vraagt of ik de plannen voor de indeling naar uw Kamer wil sturen. Daarop geef ik hetzelfde antwoord.

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

Dat is goed, maar ik vroeg wel naar twee specifieke moties. Het is wel fijn als dat ook nadrukkelijk terugkomt in de beantwoording. Ik heb ze genoemd in mijn bijdrage.

De **voorzitter**:

Welke nummers zijn het?

Minister **Madlener**:

Ja, ik heb hier de motienummers. Ik zal daar inderdaad een notitie aan wijden. Dat is prima.

Dan een vraag van het lid Boutkan, over de stand van zaken wat betreft het wetsvoorstel voor de MRS. Daar heb ik het net over gehad.

Dan de laatste vraag, van het lid Pierik. De vraag is wat tariefdifferentiatie, autonome vlootvernieuwing en additionele vlootvernieuwing betekenen voor Schiphol. Het korte antwoord is dat het totale pakket, dat ik op 6 december aan uw Kamer heb gestuurd, 15% geluidsreductie oplevert. Om dit te halen moeten alle maatregelen genomen worden. In de rapportage die ik op 6 december heb aangeboden, staat exact aangegeven welke maatregel welk percentage oplevert. Hoe dit opgeteld door individuen wordt ervaren, verschilt van persoon tot persoon. De komende periode zal gemonitord worden wat de exacte reductie zal zijn van de maatregelen. Dat zal uiteindelijk invulling moeten geven aan het resterende percentage, want we gaan nog 5% extra reduceren en daar ga ik het natuurlijk met uw Kamer nog uitgebreid over hebben.

Dat was het laatste, voorzitter.

De **voorzitter**:

Prima. Nog een vraag van de heer Peter de Groot.

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

Meer van administratieve aard. Onder andere de moties op de stukken nrs. 1213 en 1217 hebben het oordeel "ontijdig" gekregen, maar naar mijn weten gaat het oordeel "ontijdig" altijd vooraf aan het verzoek van de minister om een motie aan te houden. Dat heb ik nu eigenlijk gemist.

De **voorzitter**:

Nee, dat is niet zo. Het is gewoon een oordeel.

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

Ik heb het net gelezen in het beoordelingskader moties. Ik ben nu helemaal in verwarring dat ontijdig iets is wat later komt, althans daar ga ik van uit.

De **voorzitter**:

Nee, nee, het is gewoon een van de oordelen. We hebben een appreciatiekader met vijf smaken en ontijdig is daar een van. Daar gaat niets aan vooraf.

De heer **El Abassi** (DENK):

Ik wil een korte vraag stellen over de motie over de vluchten naar Suriname. Ik heb het artikel van de Volkskrant hier voor mij. Daarin staat dat het ook te maken heeft met strikte bilaterale luchtvaartafspraken tussen Nederland en Suriname, waardoor nieuwe aanbieders niet zomaar kunnen toetreden. Dat is toch precies iets waarover de minister in gesprek kan met Suriname, om te kijken of daar mogelijk andere aanbieders toegelaten kunnen worden?

Minister **Madlener**:

Dat is een vraag die ik heel graag schriftelijk zou willen beantwoorden als het mag. U kunt de vraag ook schriftelijk indienen.

De **voorzitter**:

Als u nu de toezegging doet om hem schriftelijk te beantwoorden, dan moeten we alleen nog over een termijn praten.

Minister **Madlener**:

Ik wil ook graag een vraag ontvangen. Misschien kunnen wij nog even contact hebben over wat ik precies ga beantwoorden, want ik heb nu alleen iets van een artikel gehoord en dat er kennelijk sprake is van een afspraak dat er maar één maatschappij mag vliegen.

De **voorzitter**:

Dan moet de heer El Abassi het even iets specificeren, nu aan de microfoon.

De heer **El Abassi** (DENK):

Het gaat om het artikel uit de Volkskrant waarin staat dat slechts twee vliegmaatschappijen worden toegelaten, KLM en Suriname Airways, zeg ik uit mijn hoofd. Dat wordt als mogelijke oorzaak genoemd dat die tickets zo duur zijn.

De **voorzitter**:

En wat wilt u precies weten, want de minister moet een antwoord schrijven.

De heer **El Abassi** (DENK):

De motie vroeg eigenlijk om met Suriname en de luchtvaartmaatschappijen in gesprek te gaan. Ik zie hierin precies een mogelijkheid om daarover met elkaar in gesprek te gaan om te kijken of we die tickets goedkoper kunnen krijgen.

Minister **Madlener**:

Ik wil toezeggen dat ik hier schriftelijk een reactie op zal geven.

De **voorzitter**:

En wanneer mogen we die verwachten van u?

Minister **Madlener**:

Dat kan binnen drie weken, denk ik.

De **voorzitter**:

Perfect. Tot zover het debat.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:

Dinsdag na het reces stemmen we over de moties.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.