

Tweede Kamer, 81e vergadering

Donderdag 24 april 2025

Schiphol

Schiphol

Aan de orde is het **tweeminutendebat Schiphol (CD d.d. 09/04)**.

Termijn inbreng

De **voorzitter**:

De bel gaat. We gaan gelijk door met een volgend onderwerp, dat op het beleidsterrein van dezelfde minister ligt. Nu gaat het over Schiphol. Tien leden hebben zich hiervoor ingeschreven, van wie er acht hun termijn willen uitspreken. De eerste spreker, en aanvrager van het debat, is de heer De Groot. Hij gaat het woord voeren namens de VVD-fractie.

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

Dank u wel, voorzitter. We hebben het debat gevoerd over de Balanced Approachprocedure van Schiphol. Ik heb daarin namens de VVD-fractie mijn zorgen geuit over de vraag of de Balanced Approach standhoudt, ook gezien de opmerkingen die zijn gemaakt door de Europese Commissie. Vorige week hebben we in de media gelezen dat de Europese Commissie weer een brief zou hebben gestuurd aan de minister, waarin de minister wordt opgeroepen om de tekortkomingen te repareren. Dat is eigenlijk een andere toon dan de toon waarop de minister in het debat aangaf te zullen omgaan met de Europese Commissie. De inhoud van de brief is onbekend, dus ik vraag de minister om die bekend te maken en de brief naar de Kamer te sturen, zodat de Kamer weet wat de Europese Commissie van hem vraagt. Dat is dus het verzoek aan de minister.

Ik heb ook nog één motie meegenomen, die als volgt luidt.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het voor een juist doorlopen Balanced Approachprocedure noodzakelijk is dat krimp van het aantal vliegtuigbewegingen alleen genomen wordt als lastresortmaatregel;

constaterende dat de regering in november 2025 een maatregelenpakket wil doorvoeren voor 15% geluidsreductie, mede door een krimp naar 478.000 vliegtuigbewegingen;

constaterende dat de regering zich ten doel heeft gesteld om een geluidsreductie van in totaal 20% te bewerkstelligen;

overwegende dat de impact van de maatregelen zal worden geëvalueerd en een besluit zal worden genomen over eventuele aanvullende maatregelen in fase twee;

verzoekt de regering, als blijkt uit de evaluatie dat het geluidsreductiedoel is behaald, de exploitatiebeperking in wet- en regelgeving aan te passen en deze mogelijke aanpassingen nu mee te nemen, zodat groei van het aantal vluchten van Schiphol op termijn weer mogelijk wordt,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Peter de Groot.

Zij krijgt nr. 540 (29665).

Hartelijk dank voor uw inbreng. We gaan luisteren naar mevrouw Postma. Zij voert het woord namens de fractie van Nieuw Sociaal Contract.

Mevrouw **Postma** (NSC):

Goedemorgen, voorzitter. Ik heb twee moties.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het geluidsdoel van 20% geluidsreductie onder andere gebaseerd is op de aanname van autonome vlootvernieuwing;

overwegende dat de minister overweegt het meerekenen van autonome vlootvernieuwing als maatregel in het plan van aanpak voor de invulling van de resterende 5% van het geluidsreductiedoel mee te laten tellen;

van mening dat autonome vlootvernieuwing niet dubbel meegerekend dient te worden, in zowel de uitgangssituatie als in het maatregelenpakket;

verzoekt de regering te bezien of het geluidsdoel naar boven bijgesteld moet worden 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 en Grinwis.

Zij krijgt nr. 541 (29665).

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat enkele maatregelen uit de Balanced Approachprocedure zoals additionele vlootvernieuwing en tariefdifferentiatie afhankelijk zijn van derde partijen, zoals KLM en Schiphol;

overwegende dat deze afspraken essentieel zijn voor het realiseren van de gewenste geluidshinderreductie en er nog geen duidelijkheid is over hoe deze juridisch en afdwingbaar geborgd zullen worden;

verzoekt de regering de Kamer voor het herfstreces te informeren hoe de afspraken met sectorpartijen juridisch geborgd worden en welke sancties gekoppeld worden aan het niet naleven daarvan,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid Postma.

Zij krijgt nr. 542 (29665).

Hartelijk dank voor uw inbreng. Dan gaan we luisteren naar de heer Boutkan. Hij voert het woord namens de fractie van de PVV.

De heer **Boutkan** (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Eerst een motie.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat Extinction Rebellion meerdere acties op Schiphol heeft uitgevoerd, waaronder achter de paspoortcontrole;

constaterende dat Extinction Rebellion zich onder andere vastketende aan bagagekarretjes, fietste over het platform, zich op de startbaan bevond en zich vastklampte aan vliegtuigen;

constaterende dat Extinction Rebellion zich niet aan gemaakte afspraken houdt over waar wel gedemonstreerd mag worden;

overwegende dat de regering zorg dient te dragen voor een veilige luchthaven, veilig vliegverkeer en voor de veiligheid van passagiers;

overwegende dat Extinction Rebellion heeft aangekondigd om door te gaan met gevaarlijke, verboden en strafbare acties;

verzoekt de regering om Extinction Rebellion aan te wijzen als terroristische organisatie,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Boutkan en Vondeling.

De heer **Boutkan** (PVV):
Voorzitter ...

De **voorzitter**:
Een ogenblik.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):
Gaaf het wel goed met de heer Boutkan? U zit toch bij de Partij voor de Vrijheid? Of heb ik dat verkeerd begrepen? Wat u hier doet, zomaar demonstranten labelen als terroristische organisatie, gaat namelijk alle perken ver te buiten. U mag kritiek hebben op hoe ze demonstreren en waar ze demonstreren, maar dit doen en dan je partij "de Partij voor de Vrijheid" noemen is werkelijk waar niet te geloven. U moet zich daarvoor echt schamen.

De heer **Boutkan** (PVV):
Ik schaam me helemaal nergens voor bij dit onderwerp, want dit is slechts één voorbeeld van deze club, die dit land gewoon voor de hardwerkende Nederlander onmogelijk maakt. Kijk maar naar die tunnelbak hiernaast, kijk maar naar die boterzuuracties, kijk maar naar het belemmeren van museumpubliek enzovoorts, enzovoorts, enzovoorts. Zo kan ik wel doorgaan. En ze mogen demonstreren; prima. Maar houd je dan aan de afspraken en ga daar niet dwars tegenin. Dat is de achterliggende gedachte. Volgens mij circuleert in uw club ook een brief om zelfs andere organisaties niet op lijsten te plaatsen, dus ga mij niet de les lezen, meneer De Hoop.

De **voorzitter**:
Ik wil overigens even zeggen dat wat dit dictum vraagt, niet door deze minister kan worden uitgevoerd. Ik twijfel dus of dit in de orde van dit debat past, maar u heeft de motie ingediend, dus die is ingediend. Ik geef de leden de kans om te reageren, maar de minister van Infrastructuur en Waterstaat kan geen enkele organisatie het stempel geven waarom u vraagt. Dat is een andere bewindspersoon en een ander debat.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Eerst een punt van orde. Dit gaat gewoon rechtstreeks tegen de Grondwet in, tegen de rechtsstaat in. Er wordt een hele groep mensen — ik heb dat de vorige keer ook al tegen de voorzitter gezegd — met gewoon docenten, artsen, ouders en jongeren weggezet als terroristisch. Ik verwacht echt van deze voorzitter dat hij daarop ingrijpt. Dit is onacceptabel in deze Kamer. We kunnen het debat voeren op de inhoud. De heer van de PVV kan prima zeggen wat hij een acceptabele demonstratieactie vindt of niet, maar het is aan de rechter om te beslissen wat echt acceptabel is of niet. Maar zomaar hele groepen mensen, van jong tot oud, wegzetten als terroristen is echt een schande. Dat hoort niet in deze Kamer.

De **voorzitter**:
Nu richt u zich tot mij, maar deze motie is ingediend en ik kan leden niet verbieden om bepaalde opvattingen te uiten en in moties te verwoorden. Aan die oproep kan ik dus geen gehoor geven. Ik constateer wel dat dit buiten de orde van dit debat valt, omdat dit een verzoek is dat zich richt op een heel ander departement dan Infrastructuur en Waterstaat. Ik denk ook dat de minister in zijn beoordeling zal zeggen dat het niet aan hem is om daar een oordeel over uit te spreken.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Dan zou ik toch heel graag via het Presidium een brief willen hebben over de regels rondom ...

De **voorzitter**:

Dan moet u gewoon het Reglement van Orde lezen. Dat is heel duidelijk.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Ik interpreteer ... Voorzitter, mag ik 'm even afmaken?

De **voorzitter**:

Nee, ik heb het woord en ik geef u het woord. Ik zeg dat we niet nu weer een brief gaan vragen aan het Presidium. Het Reglement van Orde bevat regels. Daar staat niet de regel in dat als een lid op deze manier een motie indient, de voorzitter bevoegd is die van tafel te vegen.

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

Ook ik heb een punt van orde. Mij boeit het niet dat de PVV moties indient die totaal niks met Schiphol te maken hebben. Het gaat mij er wel om dat de PVV bezig is met wat ze ook met groepen moslims doen, namelijk een groep voor terroristisch uitmaken. Ik heb de PVV niet gezien op momenten waarop wij het hier hebben over demonstranten die losgaan op azc's en volksvertegenwoordigers. Dan verstoppen ze zich of stemmen ze tegen moties. Ze zetten bepaalde groepen weg als terroristen. Ik vind dat je dan best mag ingrijpen, voorzitter.

De **voorzitter**:

De heer Boutkan.

De heer **Boutkan** (PVV):

Ik hoor geen vraag, voorzitter.

Mevrouw **Postma** (NSC):

Ik ken het Reglement van Orde. Ik weet dat het voor u als voorzitter lastig is om iets volgens het reglement buiten de orde te stellen, maar volgens mij kunnen we dat als Kamer wel doen. Ik zou dus graag een ordevoorstel willen inbrengen waarin ik de Kamerleden vraag om deze motie, die gewoon niet bij dit debat past, buiten de orde te verklaren. De motie zou meer bij JenV thuishoren. Tegelijkertijd vind ik ook dat dit echt aan een rechter is en niet iets waar we ons vanuit de politiek mee moeten bemoeien. Dit heeft namelijk ook te maken met het demonstratierecht. Dat is een goed recht in onze democratie. Ik zou dus graag dat ordevoorstel willen inbrengen.

De **voorzitter**:

Dan vraag ik aan de leden wat ze van het ordevoorstel vinden om deze motie buiten de orde te verklaren.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Steun.

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

Steun.

De heer **Bamenga** (D66):
Steun.

De heer **El Abassi** (DENK):
Steun, voorzitter.

De heer **Baudet** (FVD):
Geen steun.

De heer **Pierik** (BBB):
Steun voor het voorstel.

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Steun voor het voorstel.

De **voorzitter**:

Dat is helder. Er is een meerderheid voor het voorstel om de motie buiten de orde te verklaren. Dan doen we dat bij dezen.

De heer **Baudet** (FVD):
Mag ik daar één ding over zeggen?

De **voorzitter**:
Ja.

De heer **Baudet** (FVD):
Dit wordt nu buiten de orde verklaard op grond dat het schijnbaar niet binnen de portefeuille van de minister past, maar je moet deze minister niet onderschatten. Hij kan ook dingen inbrengen in de ministerraad. Zijn departement heeft heel direct last van Extinction Rebellion. Het zijn vervelende mensen, ze stinken, ze doen rare dingen ...

De **voorzitter**:
Nee, meneer Baudet. Het ordevoorstel is aangenomen. We gaan er nu dus niet verder op door. Meneer Boutkan, was u klaar met uw betoog?

De heer **Boutkan** (PVV):
Nee, voorzitter.

De **voorzitter**:
Nee? Dan gaat u door.

De heer **Boutkan** (PVV):
Dank u wel, voorzitter. De PVV heeft meerdere malen aandacht gevraagd voor het overmatig gebruik van de secundaire banen. Heeft de minister inmiddels al overleg gehad met Luchtverkeersleiding Nederland, zoals is toegezegd? Zo ja, wat zijn de uitkomsten daarvan? Wanneer kunnen we deze verwachten?

De PVV vreest dat het buitensporig gebruik van secundaire banen deze zomer alleen maar zal toenemen. Er komt niet alleen groot onderhoud aan de banen, maar er komt ook een pompeus NAVO-circus naar ons land en tot slot is er de voortdurende klucht rond de zonnepanelen op de Polderbaan. We hebben gevraagd hoe het hele

proces is verlopen et cetera. Ik verwacht dat in de toegezegde brief staat hoe de procedures zijn verlopen, wat de tijdlijn was en wie wat wanneer heeft gedaan. Graag een bevestiging.

Voorzitter. Het kan niet zo zijn dat bij een beetje mooi weer de primaire baan wordt gesloten omdat piloten de baan niet goed kunnen zien. Doordat er weer een primaire baan gesloten wordt, worden de secundaire banen overmatig gebruikt, met alle gevolgen van dien. Graag een reactie.

Voorzitter. Dan over wat ik bijna "de klucht" zou willen noemen van zojuist. Dit heeft plaatsgevonden op Schiphol. Het heeft dus wel degelijk te maken met Schiphol. Die luchthaven is onze nationale trots. Daar is deze minister verantwoordelijk voor, vandaar deze motie. Ik richt mij ook tot de regering.

Voorzitter, dank u wel.

De voorzitter:

Dank voor uw inbreng. We gaan door met de heer El Abassi, die het woord voert namens de fractie van DENK.

De heer El Abassi (DENK):

Voorzitter. Ik heb altijd al gezegd: discriminatie is een veelkoppig monster. Met "veelkoppig" bedoel ik niet "met 37 hoofden", maar dat het echt alle kanten uitslaat. Het begint bij moslims en gaat door naar Extinction Rebellion. Je ziet dat steeds meer groepen worden geterroriseerd en uit de samenleving worden gezet.

Voorzitter. Desalniettemin ga ik het wél hebben over Schiphol. Ik heb een tweetal moties. De eerste motie.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de prijzen voor vliegreizen het afgelopen vijf jaar met 73% zijn gestegen, waardoor een vakantie of familiebezoek voor veel Nederlanders onbetaalbaar is geworden;

overwegende dat de Nederlandse Staat meerderheidsaandeelhouder is van Schiphol en medeverantwoordelijkheid draagt voor het beleid en de maatschappelijke toegankelijkheid van de luchthaven;

verzoekt de regering om samen met Schiphol beleid te ontwikkelen dat betaalbaar vliegen mogelijk maakt voor mensen met een laag of een middeninkomen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid El Abassi.

Zij krijgt nr. 543 (29665).

De heer El Abassi (DENK):

Voorzitter. Dan mijn tweede motie. We hebben het er al eerder over gehad.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de vliegroute Amsterdam-Paramaribo wordt gedomineerd door twee luchtvaartmaatschappijen, waardoor sprake is van beperkte concurrentie en sterk gestegen ticketprijzen;

overwegende dat deze route voor duizenden Surinaamse Nederlanders essentieel is voor familiebezoek, rouw en zorg;

verzoekt de regering om actief op te treden tegen deze marktdominantie, onder meer door het stimuleren van alternatieve maatschappijen op deze route via het toekennen van slots en andere faciliterende maatregelen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid El Abassi.

Zij krijgt nr. 544 (29665).

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

Ik had er maar twee, voorzitter. Dank u wel.

De **voorzitter**:

Hartelijk dank. Dan gaan we luisteren naar het lid Kostić namens de Partij voor de Dieren. Gaat uw gang.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Voorzitter.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het kabinet een milieueffectrapportage (MER) gaat uitvoeren voor de integrale herziening van het nieuwe luchthavenbesluit (LVB) om te toetsen of aan gelijkwaardigheidscriteria wordt voldaan;

constaterende dat het kabinet momenteel enkel de effecten van 460.000 tot 500.000 vluchten in de MER wil gaan onderzoeken;

constaterende dat uit onderzoeken blijkt dat om de geluidshinder voldoende te verminderen, een bandbreedte van maximaal 400.000 tot 460.000 vluchten nodig is;

constaterende dat uit onderzoeken blijkt dat met die bandbreedte Schiphol ook nog zijn gewenste netwerk kan faciliteren;

verzoekt de regering om in de MER voor de integrale herziening van het LVB de bandbreedte aan te passen van 460.000 tot 500.000 vluchten naar 400.000 tot 500.000 vluchten, zodat ook scenario's met vluchtaantallen opgenomen zijn waarvan

eerdere onderzoeken hebben aangetoond dat aan gelijkwaardigheidscriteria voldaan wordt,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

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

Zij krijgt nr. 545 (29665).

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in het schetsontwerp van de Luchtruimherziening is besloten om geen vierde naderingspunt voor Schiphol op te nemen, waardoor er formeel geen nieuwe vaste verkeersstroom vanuit het zuidoosten zou ontstaan;

overwegende dat blijkt dat de luchtverkeersleiding vliegtuigen niet altijd via vaste naderingspunten hoeft te laten vliegen, en dat het mogelijk is naderingspunten over te slaan als dat efficiënter of veiliger is;

overwegende dat hierdoor in de praktijk alsnog gevlogen kan worden via de route die oorspronkelijk als vierde naderingspunt was voorzien en dat dit vragen oproept over de daadwerkelijke effecten van het schrappen van het vierde naderingspunt op de vliegroutes en de overlast voor omwonenden;

verzoekt de regering helder te maken in welke mate er in de praktijk aanvliegbewegingen naar Schiphol via een zuidoostelijke route worden voorzien,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid Kostić.

Zij krijgt nr. 546 (29665).

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Ten slotte.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat bij metingen van bewoners blijkt dat de nieuwe Transaviavliegtuigen, die beloven 50% stiller te zijn, niet tot minder geluidsoverlast leiden bij omwonenden dan oude Transaviavliegtuigen;

verzoekt de regering om in het kader van goed bestuur te voorkomen dat vlootvernieuwing vooral op papier een verschil maakt, maar niet in de dagelijkse praktijk van omwonenden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid Kostić.

Zij krijgt nr. 547 (29665).

Dank u wel. Dan gaan we luisteren naar de heer De Hoop, die spreekt namens de fractie GroenLinks-Partij van de Arbeid. Gaat uw gang.

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

Dank, voorzitter. Ik heb één motie.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het kabinet ernaar streeft de ontwikkeling van Schiphol niet meer (uitsluitend) via aantallen vliegtuigbewegingen te sturen maar op basis van geluid en milieucriteria;

overwegende dat hiervoor een nieuw stelsel van geluids- en milieunormen voor Schiphol in de maak is;

verzoekt de regering om de nieuwe normen voor geluid en luchtkwaliteit te baseren op wetenschappelijk herleidbare criteria voor gezondheid en leefbaarheid,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

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

Zij krijgt nr. 548 (29665).

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

Dank.

De **voorzitter**:

Hartelijk dank. Dan tot slot in de termijn van de Kamer is het woord aan de heer Baudet namens de fractie van Forum voor Democratie. O, sorry, ik maak een fout. Bij mij staat "nul minuten" op de lijst bij de heer Bamenga, maar hij heeft toch behoefte aan een inbreng. Sorry. Dan komt u zo dadelijk nog, meneer Baudet. De heer Bamenga gaat zijn termijn houden.

De heer **Bamenga** (D66):

Dank u wel, voorzitter. Ik heb één motie.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het kabinet voornemens is een nieuw normenstelsel in te voeren voor de luchtvaart, met milieunormen zoals geluid in plaats van vliegbewegingen;

constaterende dat uit onderzoek blijkt dat de uitstoot van ultrafijnstof en pfas door luchtvaart veel grotere negatieve gezondheidseffecten heeft dan verwacht;

verzoekt de regering in dit integrale normenstelsel in ieder geval normen op te nemen voor ultrafijnstof en pfas en naast gemiddelde geluidsbelasting ook normen op te nemen voor piekbelasting, rustperiodes en nachtsluitingen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

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

Zij krijgt nr. 549 (29665).

Hartelijk dank. Dan is nu wel het woord aan de heer Baudet. Hij spreekt namens de fractie van Forum voor Democratie.

De heer **Baudet** (FVD):

Dank u wel. Ik wil graag de volgende moties indienen.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de veronderstelde geluidshinder rondom Schiphol wordt bepaald op grond van veronderstelde decibellen in de open lucht;

overwegende dat het overgrote deel van de mensen 's nachts toch echt binnenshuis verblijft, en vrijwel iedereen in elk geval binnenshuis slaapt;

overwegende dat veronderstelde nachtelijke geluidshinder dus evident betrekking zou moeten hebben op geluidshinder die mensen binnenshuis ervaren, en nadrukkelijk níét op eventuele geluidsaanwezigheid in de open lucht;

overwegende dat deze evidente gevolgtrekking dan ook terecht wordt onderkend bij het bepalen van de veronderstelde geluidshinder van treinen, die immers wordt gebaseerd op verwachte trillingen en decibellen die binnenshuis worden ervaren;

verzoekt de regering eenzelfde logica toe te passen voor de bepaling van nachtelijke geluidsoverlast rondom Schiphol en dus te stoppen met "in de open lucht" als uitgangspunt te nemen voor de te stellen kaders aan nachtvluchten, en in plaats daarvan de geluidshinder binnenshuis als uitgangspunt te nemen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid Baudet.

Zij krijgt nr. 550 (29665).

De heer **Baudet** (FVD):

Ik zie dat er een kleine taalfout in de motie staat, maar die corrigeren we later wel.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat moderne vliegtuigen tot 75% stiller zijn dan modellen van pakweg 30 jaar geleden;

overwegende dat in de huidige berekeningen, blijkens de berichten van het ministerie en de beantwoording van de vragen van de minister, deze innovaties slechts ten dele worden meegenomen (en gesproken wordt van een correctie van circa 4% voor veronderstelde verminderde geluidshinder van nieuwe vliegtuigen);

verzoekt de regering de modellen te verfijnen en de geluidscorrectie voor vernieuwde vliegtuigen te benchmarken op daadwerkelijk gemeten geluidsvermindering van de daadwerkelijk gebruikte vliegtuigen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid Baudet.

Zij krijgt nr. 551 (29665).

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat een groeiend aantal Nederlanders wegens de hoge ticketprijzen vanaf Nederlandse luchthavens uitwijkt naar luchthavens in Duitsland en België;

constaterende dat dit kabinet desondanks voornemens is de vliegbelasting nóg verder te verhogen;

overwegende dat dit onze luchtvaartsector nóg minder aantrekkelijk zal maken ten opzichte van ons omringende landen en dit verdere economische krimp tot gevolg zal hebben;

verzoekt de regering om af te zien van de voorgenomen verhoging van de vliegtaks,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid Baudet.

Zij krijgt nr. 552 (29665).

De heer **Baudet** (FVD):

De laatste motie. Heel kort.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Europese Unie vanaf 2030 een biobrandstofnorm van 6% zal hanteren, en dat Nederlandse vliegmaatschappijen zelf hebben aangegeven te zullen streven naar 14%;

constaterende dat biobrandstof twee tot drie keer zo duur is als kerosine;

overwegende dat de minister in het commissiedebat over Schiphol op 9 april jongstleden bevestigde een gelijk speelveld te willen behouden en dat Nederland géén hogere norm zal opleggen aan de branche dan de EU;

spreekt uit dat de luchtvaartbranche vanuit de Nederlandse overheid dus op geen enkele wijze verplicht is of verplicht zal worden om het bijmengpercentage van biobrandstoffen hoger te laten zijn dan de Europese norm,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid Baudet.

Zij krijgt nr. 553 (29665).

Dank voor uw inbreng.

De heer **Baudet** (FVD):

Dank u wel.

De **voorzitter**:

We zijn aan het einde gekomen van de termijn van de Kamer. We gaan tien minuten schorsen. Daarna komt er een appreciatie op de veertien ingediende moties.

De vergadering wordt van 11.17 uur tot 11.30 uur geschorst.

De **voorzitter**:

Ik heropen de vergadering. Aan de orde is de voortzetting van het tweeminutendebat Schiphol. We zijn toe aan de termijn van de regering. Ik geef het woord aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Termijn antwoord

Minister **Madlener**:

Dank u wel, voorzitter. We hebben veertien moties, dacht ik, dus dat is best een hoop. Ik begin gelijk met de motie op stuk nr. 540 van het lid De Groot van de VVD. Deze verzoekt de regering om, als de geluidsdoelen behaald zijn, de exploitatiebeperking in wet en regelgeving aan te passen en deze mogelijke aanpassingen mee te nemen zodat groei weer mogelijk wordt. Dat is ook in lijn met het regeerprogramma. Ik vind de motie sympathiek. De bepalende factor is niet het LVB, maar de natuurvergunning. Als ik de motie zo mag uitleggen dat ik hierover in gesprek ga met de staatssecretaris van LVVN om te bezien wat mogelijk is binnen de natuurvergunning, dan kan ik 'm oordeel Kamer geven.

De **voorzitter**:

De heer De Groot knikt instemmend.

Minister **Madlener**:

Ja, oordeel Kamer dan.

De **voorzitter**:

Sorry, toch nog een aanvulling van de heer De Groot.

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

Dank aan de minister voor de appreciatie van de motie. De minister zei dat het niet gaat over de natuurvergunning, maar over het LVB. De minister geeft aan dat dat niet de beperkende factor is, maar hij moet er natuurlijk wel iets voor doen op het moment dat hij dat wil regelen. Ik ga er dan ook van uit dat als dat zich voordoet, de minister dat ook gaat doen vanuit de verantwoordelijkheid die hij zelf heeft.

Minister **Madlener**:

Ja, ik werk nu aan een kleine wijziging van het LVB en daarna komen we bij het grote LVB. De natuurvergunning staat daar los van. Dat is inderdaad een verantwoordelijkheid van de staatssecretaris van LNV, dus daar ben ik van afhankelijk. Dus ja, ik zie dit ook als steun om met de staatssecretaris van LNV het gesprek aan te gaan over hoe we dit zo flexibel mogelijk kunnen regelen. Vandaar oordeel Kamer.

De motie-Postma/Grinwis op stuk nr. 541 verzoekt te bezien of het geluidsdoel naar boven bijgesteld moet worden in het plan van aanpak indien wij de vlootvernieuwing niet meer als basis nemen. Deze motie gaat eigenlijk helemaal in tegen de motie van het lid De Groot die eerder door deze Kamer is aangenomen. Het is ook niet mijn bedoeling om het zo te doen. Het is mijn bedoeling om autonome vlootvernieuwing gewoon mee te nemen in het percentage. Ik moet deze motie dus ontraden.

Mevrouw **Postma** (NSC):

De motie is complementair en bouwt juist op. Als je de motie van de heer De Groot uitvoert, dan moet je ook gaan kijken naar het percentage geluidshinder. Je maakt een van de regels anders, een van de parameters die je erin stopt. Dat heeft effect op het geluidshinderniveau en dat moet je dus mee gaan rekenen. De motie bouwt dus voort. Ik doe de heer De Groot niet tekort met deze motie.

Minister **Madlener**:

Ik interpreteer het toch anders, want we doen dit om toekomstige groei mogelijk te maken. Als je nu deze lijn zou volgen, dan zou die groei weleens tegen kunnen vallen omdat je een extra doel zou stellen. Ik zie dat dus toch anders. Ik interpreteer de door deze Kamer aangenomen motie van de heer De Groot als een duidelijke opdracht en dat is niet conform de motie die nu voorligt. Ik moet 'm dus ontraden.

De **voorzitter**:

De motie op stuk nr. 542.

Minister **Madlener**:

De motie op stuk nr. 542, ook van mevrouw Postma, verzoekt de regering voor het herfstreces te bezien hoe we de afspraken met sectorpartijen juridisch kunnen borgen en welke sancties we kunnen koppelen. Ik ben inderdaad bezig om bindende afspraken te maken met die partijen. Als de afspraken niet nagekomen worden, dan moeten daar uiteraard sancties aan verbonden zijn. "De herfst" kan ik inderdaad toezeggen, dus oordeel Kamer.

De motie op stuk nr. 543 van het lid El Abassi verzoekt om samen met Schiphol beleid te ontwikkelen om betaalbaar vliegen mogelijk te maken voor mensen met een laag of middeninkomen. De luchtvaartmaatschappijen mogen uiteraard zelf hun tarieven bepalen. De Europese Commissie kan onderzoeken of de tarieven in strijd zijn met het Europees mededingingsrecht. Bij de aanstaande aanpassingen op de afstandsafhankelijke vliegbelasting hou ik wel oog voor verschillende groepen passagiers, maar het is een duidelijke opdracht uit het regeerakkoord om de afstandsafhankelijke vliegbelasting in te voeren. Daar kan ik dus niet aan tornen. Ik snap wel de zorgen van de heer El Abassi over de betaalbaarheid. Daar moeten we ook goed naar kijken. Aan de andere kant zie je ook een enorme vraag naar vliegreizen. Ik zie nog niet zozeer dat mensen heel massaal gaan uitwijken naar het buitenland of dat de luchtvaartmaatschappijen op Schiphol zelf in de problemen komen. De vraag is nog heel groot, dus ik kan het in de motie verzochte niet toezeggen; ik moet 'm ontraden.

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 544 van El Abassi: "verzoekt de regering actief op te treden tegen marktdominantie onder meer door het stimuleren van alternatieve maatschappijen op deze route". Dat ging over Surinamereizen. Het luchtvaartverdrag met Suriname biedt ruime mogelijkheden voor meerdere luchtvaartmaatschappijen om te vliegen tussen Nederland en Suriname. De slotcoördinator is onafhankelijk en deelt op een objectieve, transparante en non-discriminatoire manier de slots uit. De prijzen kunnen ze zelf vaststellen. De Autoriteit Consument & Markt kan op grond van het mededingingsrecht zelfstandig óf op basis van klachten onderzoek doen. Ik heb daar nu geen indicaties voor, dus moet ik deze motie op dit moment ontraden.

De motie van het lid Boutkan is buiten de orde verklaard. Die ging over Extinction Rebellion. Zij is buiten de orde verklaard, dus ik zal er hier niet verder op ingaan, behalve dat ik de zorgen natuurlijk deel en met de minister van Veiligheid werk aan een strengere aanpak van dit soort uit de hand gelopen demonstraties, want het is absoluut niet de bedoeling dat onze maatschappij op die manier ontwricht wordt. Dus ik deel de zorgen en we werken aan een strengere aanpak.

De motie op stuk nr. 545 van Kostić, Bamenga en De Hoop "verzoekt de regering om in de MER voor de integrale herziening van het LVB de bandbreedte aan te passen", naar beneden weliswaar. Die motie moet ik ontraden. Het heeft geen zin om scenario's te onderzoeken die ik niet ga uitvoeren. Bovendien kost het veel tijd en zou het langer duren om opvolging te geven aan het RBV-vonnis om de rechtspositie van omwonenden te herstellen.

Dan de motie op stuk nr. 546 van het lid Kostić: "verzoekt de regering helder te maken in welke mate er in de praktijk aanvliegbewegingen naar Schiphol via een zuidoostelijke route worden voorzien". De effectanalyse op het schetsontwerp heeft de effecten van de nieuwe indeling in beeld gebracht, waarbij gebruik is gemaakt van het simuleren van verkeersstromen van en naar Schiphol. De adviescommissie uitvoering programma luchtruimherziening zal de zorgvuldigheid en het nut en de noodzaak beoordelen. Daarom kan ik deze motie oordeel Kamer geven.

De voorzitter:

Lid Kostić, nog een vraag over de motie op stuk nr. 545.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Ja, inderdaad. De motie op stuk nr. 546 krijgt oordeel Kamer; dank. Bij de motie op stuk nr. 545 geeft de minister geen redenen, behalve dat hij de motie gewoon niet leuk vindt, maar in het regeerprogramma is afgesproken dat het kabinet zich houdt aan onder andere verdragen, zoals mensenrechtenverdragen. Deze motie gaat daarover: voldoen aan de gelijkwaardigheidscriteria conform uitspraken van de rechter. Daarbij is gebleken dat je de MER dan wat moet verruimen. Nogmaals, het is alleen maar het meenemen van een scenario, zodat de Kamer voldoende wordt geïnformeerd en dan zelf kan oordelen wat nut en noodzaak zijn. Daarom vraag ik de minister eigenlijk om zich gewoon te houden aan het regeerakkoord, aan de mensenrechtenverdragen, en de Kamer voldoende te informeren door de MER op deze wijze te verbreden. Is hij daartoe bereid?

Minister **Madlener**:

Het antwoord is nee. We gaan dit scenario niet onderzoeken. Dat zou onnodige verspilling van ambtelijke capaciteit en geld zijn. Dat is niet een scenario dat ik overweeg.

De **voorzitter**:

Afrondend, het lid Kostić.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Ik vind het jammer om te constateren dat de minister dit niet wil. Dit gaat namelijk gewoon om uitvoering van iets wat in het regeerakkoord staat, om onze rechtsstaat, om tegemoetkoming aan omwonenden en de rechter en vooral om het goed informeren van de Kamer.

Minister **Madlener**:

Ik heb ook de zorg over de belasting van dit alles. Het is allemaal niet gratis. Een onderzoek doen naar iets wat wij niet van plan zijn, zie ik niet als zinvol, en daarmee als een verspilling van overheidsmiddelen.

De **voorzitter**:

Dan de motie op stuk nr. 547.

Minister **Madlener**:

Dan de motie op stuk nr. 547, ook van het lid Kostić: "verzoekt de regering om in het kader van goed bestuur te voorkomen dat vlootvernieuwing vooral op papier een verschil maakt, maar niet in de dagelijkse praktijk". De vlootvernieuwing zorgt wel degelijk voor minder hinder. Toestellen zijn aantoonbaar stiller en dat zorgt voor minder geluidsoverlast. Daarnaast monitoren we op dit moment ook hoe omwonenden luchtvaartgeluid ervaren. Eén keer per vier jaar wordt door de GGD een gezondheidsmonitor uitgevoerd waarin luchtvaartgeluid wordt meegenomen. Deze gezondheidsmonitor maakt inzichtelijk hoe het geluid van de luchtvaart ervaren wordt, dus ik zie geen noodzaak om nog aanvullende acties hierop te ondernemen. Daarmee wil ik de motie op stuk nr. 547 ontraden.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Eigenlijk hoor ik niet waarom de minister deze motie ontraadt. De motie verzoekt de regering om in het kader van goed bestuur te voorkomen dat vlootvernieuwing vooral op papier een verschil maakt en geen verschil maakt in de dagelijkse praktijk van

omwonenden. Volgens mij sluit dit aan bij de wens van de minister. Kan hij dit gewoon omarmen en dan misschien kijken naar die monitoring en kan hij hier dan specifiek over terugkoppelen aan de Kamer? Dat zou in ieder geval een kleine stapje winst zijn. Is de minister daartoe bereid?

Minister Madlener:

De ervaren geluidshinder wordt dus al gemonitord door de GGD. Verder gaan we in de regelgeving natuurlijk uit van de laatste inzichten in hoeveel geluid een vliegtuig maakt. Dan zie je dat nieuwe vliegtuigen ook stiller zijn. Dat nemen we dus mee in de geluidswinst die we willen boeken. Ik zie dus eigenlijk geen toegevoegde waarde hiervan.

De voorzitter:

Afrondend, lid Kostić.

Kamerlid Kostić (PvdD):

Dan is de minister toch een beetje aan het improviseren. De omwonenden laten zien dat die impact er nog onvoldoende of niet is. Ik zeg: zorg nou dat het niet alleen een papieren werkelijkheid is en koppel specifiek terug naar de Kamer over de impact van de vlootvernieuwing. Dat hoor ik niet terug van de minister. Dat vind ik jammer. Ik zet de motie door en ik hoop dat de Kamer die wil omarmen.

Minister Madlener:

We moeten natuurlijk uitgaan van objectieve metingen. De subjectieve geluidsbeleving is natuurlijk ook van belang, ook voor hoe je bouwt. Die wordt dus ook in kaart gebracht, maar in de nieuwe regelgeving baseer ik mij op objectieve metingen.

Dan kom ik bij motie op stuk nr. 548 van De Hoop, Kostić en Bamenga. De motie verzoekt om de nieuwe normen voor geluid en luchtkwaliteit te baseren op wetenschappelijk herleidbare criteria voor gezondheid en leefbaarheid. Als ik de motie zo mag interpreteren dat we kijken naar de laatste wetenschappelijke kennis en die betrekken in onze overwegingen, dan kan ik 'm oordeel Kamer geven. Uiteraard staan wij open voor alle inzichten. Uiteindelijk is het natuurlijk een politieke afweging hoe we daarmee omgaan en hoe we dat in normen gaan vertalen. Als het een oproep is om dit mee te wegen, zeg ik ja. Maar het moet niet volledig leidend zijn, want uiteindelijk blijft het een politieke keuze.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Ik neem aan dat de minister die ook weer verantwoordt in de Kamer voordat we een nieuw luchtvaartverkeerbesluit krijgen en dat we dan ook over die waarden met elkaar spreken.

Minister Madlener:

Natuurlijk kunnen we altijd spreken over inzichten of verschil van inzichten, want dat zal er ook zeker zijn. Maar uiteindelijk is het wel aan de politiek om hier een oordeel over te geven. Ik laat een wetenschappelijk debat, hoe dat ook gevoerd wordt, niet leidend zijn in deze discussie, maar het weegt uiteraard mee in de inzichten die we met elkaar delen. Daar kunnen we zeker het debat over voeren.

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

Daarmee omarm ik de appreciatie van de minister, dus dank daarvoor. Ik heb er nog wel één vraag over. Ik zag dat in de beantwoording van de minister aan de Eerste Kamer stond "de grenswaarden in handhavingspunten zullen gedimensioneerd zijn op 478.000 vluchten", maar ik ga ervan uit dat gezondheidsnormen en milieunormen daarbij wel leidend zijn; in de RBV-zaak is ook gezegd dat het kabinet dat moet doen.

Minister **Madlener**:

Wij denken met dit pakket te voldoen aan de eisen uit de RBV-zaak. In die zin zie ik daar geen spanning tussen. Het is juist bedoeld om daaraan te voldoen.

De **voorzitter**:

De motie op stuk nr. 548 krijgt daarmee oordeel Kamer. We gaan door naar de motie op stuk nr. 549.

Minister **Madlener**:

De motie op stuk nr. 549 van Bamenga, Kostić en De Hoop verzoekt in het integrale normenstelsel normen voor ultrafijnstof en pfas op te nemen en naast gemiddelde geluidsbelasting ook normen op te nemen voor piekbelasting, rustperiodes en nachtsluitingen. Op dit moment wordt er dus gewerkt aan een nieuw stelsel om luchtvaart te reguleren op basis van milieunormen. Voor pfas zal er een Europese regeling komen. Die zullen we eerst bestuderen. Ik werk op dit moment niet aan normen voor ultrafijnstof en pfas in de luchtvaart. Naar piekgeluid kijken we echter wel. Daarom moet ik de motie ontraden.

Dan de motie op stuk nr. 550 van het lid Baudet.

De **voorzitter**:

Een ogenblik. De heer Bamenga.

De heer **Bamenga** (D66):

Zou de minister kunnen toelichten waarom daar niet aan gewerkt wordt? Dit zijn toch wel stoffen die volgens de wetenschap zeer schadelijk zijn. Ook vandaag kregen we weer zeer verontrustende nieuwsberichten daarover. Ik zou dus eigenlijk op z'n minst van de minister willen weten: waarom dan niet uitgerekend deze stoffen?

Minister **Madlener**:

Voor ultrafijnstof en zeer zorgwekkende stoffen is er op dit moment geen wetenschappelijke grenswaarde om de normering op te baseren. Voor pfas wordt een regeling verwacht. Die zullen we moeten afwachten. Dus piekgeluid: ja. Maar wat betreft de andere vragen van het lid Bamenga geldt: of we moeten het afwachten, of ik heb er nu geen norm voor.

De heer **Bamenga** (D66):

Ik hoop dat de minister zelf ook hoort dat wat hij nu zegt in strijd is met wat hij net hiervoor heeft gezegd. Net gaf de minister namelijk aan dat het niet aan de wetenschap is om hiervoor normen te gaan bepalen, maar aan de politiek. Nu zegt de minister het andersom. Het is juist aan ons om hiervoor de normen te bepalen. De wetenschap heeft al aangegeven dat het zeer schadelijk is. Daarom vragen we met

deze motie aan de politiek om hier normen voor op te stellen. Zou de minister dat met ons willen doen?

Minister **Madlener**:

Op dit moment dus niet.

De **voorzitter**:

We gaan door naar de motie op stuk nr. 550.

Minister **Madlener**:

De motie op stuk nr. 550 van het lid Baudet. Die verzoekt om voor de bepaling van nachtelijke geluidsoverlast ... O ja, de heer Baudet meent dat geluidshinder van treinen binnenshuis wordt gemeten. We hebben in het debat hierover gewisseld en ik heb het nog eens nagevraagd. Treingeluid wordt niet binnenshuis gemeten. Het wordt op de gevel gemeten, niet achter de gevel. Dat zou ook heel lastig zijn, want ieder huis is anders. Daarbij zijn er ook mensen die met een open raam willen slapen. Ieder huis is anders. Je kunt geluidsmetingen het beste baseren op een objectieve plek, namelijk buitenshuis. Binnenshuis zou dat echt onwerkbaar worden. Ieder huis is anders, iedere slaapkamer is anders en als je een raam opent, heb je veel meer geluid dan als je ramen dichtzitten. Ik vind dit dus een onwerkbare motie. Ik zou dat echt afraden. Ik ontraad de motie dan ook.

De heer **Baudet** (FVD):

Naar aanleiding van ons debat heb ik met diverse mensen uit de luchtvaartsector gesproken, zowel die middag als daarna nog. Ik snap — dat heb ik toen trouwens ook tegen de minister gezegd — dat elk huis anders is. Dat geldt trouwens ook voor elk persoon. Elk trommelvlies is anders. Toch hebben we normen. Het hele punt van die spoorwegmetingen, niet alleen die op gevels, maar ook op diverse plekken in wat ze "standaardwoonomgevingen" noemen ... Er wordt wel degelijk gekeken hoe het vanuit de trilling op de gevel doorwerkt in het huis. Daar gaat het namelijk om. Dit is gewoon een fantastisch voorbeeld van hoe een linkse bias, een antiluchtvaartbias, is ingebouwd in het meetproces. Ik begrijp niet waarom deze minister dat verdedigt. Ik snap wel dat er bezwaren zijn. Iedereen begrijpt dat niet ieder huis even gehorig is. Toch begrijpt ook iedereen dat het, over het algemeen, in een normaal huis een stuk beter geïsoleerd is dan in de open lucht. Dus als het de bedoeling is dat mensen 's nachts rustig kunnen slapen, slaat het nergens op dat je buiten gaat meten.

De **voorzitter**:

Oké.

De heer **Baudet** (FVD):

Het slaat gewoon nergens op. Waarom kan de minister niet zeggen: ik ga dit onderzoeken?

De **voorzitter**:

De minister.

De heer **Baudet** (FVD):

Hij staat toch voor de luchtvaart?

Minister **Madlener**:

De heer Baudet weet natuurlijk prima dat, als je een norm wil stellen, die objectiveerbaar moet zijn. Dat kan niet binnenshuis, want ieder huis is anders. Ieder persoon is anders. De ene mens slaapt met oordopjes; de andere soms niet. Het is natuurlijk geen objectieve meting meer als je gaat zeggen ... Want welk huis neem je dan? Het is dus gewoon onwerkbaar. Dat weet de heer Baudet zelf ook. Ik snap wel wat hij zegt: hou rekening met wat je binnenshuis beleeft. Dat doen we ook. Er zijn op dit moment interessante onderzoeken bezig naar hoe we rond Schiphol kunnen bouwen op een manier waarop je minder geluid ervaart. Het is echt indrukwekkend hoe je anders met geluid kunt omgaan in je omgeving. Daar kun je heel veel mee behalen. In die zin snap ik de oproep van de heer Baudet: kijk ook wat je binnenshuis kunt doen om de overlast te verminderen. Bij het stellen van een objectieve norm en bij het de luchtvaartmaatschappijen daaraan houden zal ik alleen toch echt naar objectieve criteria moeten zoeken. Dat is niet binnenshuis.

De **voorzitter**:

Afrondend, de heer Baudet.

De heer **Baudet** (FVD):

Ook buitenshuis verschilt het heel erg. Is het bewolkt? Staan er veel bomen? Waait het? Een norm is nooit volledig objectief. Het is altijd aan allerlei criteria gebonden. Maar het centrale punt is toch evident? Stel dat wij zeggen: het is te hard om 's nachts buiten, in de open lucht, te kunnen slapen. Dat slaat toch nergens op? Niemand slaapt toch in de open lucht? Ik begrijp werkelijk niet waarom dat zo moeilijk te begrijpen is. Ik ben verbijsterd dat een PVV-minister dit PvdA-antwoord loopt te geven.

Minister **Madlener**:

Een objectieve norm is helemaal geen PvdA-antwoord. Dat is gewoon heel tastbaar en uit te leggen. Als je naar een niet-objectieve norm gaat, namelijk een soort binnenshuismeting, dan heb je eigenlijk geen norm. Ieder huis is namelijk anders. Je krijgt dan zoveel discussie. Het is gewoon niet eens werkbaar. Ik begrijp wel waarom de heer Baudet het zegt. Natuurlijk, mensen slapen binnen. Maar ja, heb je een oud huis of een nieuw geïsoleerd huis? Of slaap je desnoods in de kelder? Dat geeft natuurlijk allemaal enorme verschillen. Het is aan de mensen zelf om te bepalen hoe ze willen slapen. Ik moet een objectieve norm hebben. We willen naar meer metingen en naar een handhaafbaar stelsel. Dan kan ik mijn metingen natuurlijk niet baseren op huis x of huis y. Dat is gewoon niet werkbaar.

De **voorzitter**:

We gaan door naar de motie op stuk nr. 551.

Minister **Madlener**:

De motie op stuk nr. ...

De **voorzitter**:

... 551.

Minister **Madlener**:

De motie op stuk nr. 551, precies. Die is ook van de heer Baudet. De motie verzoekt de regering de modellen te verfijnen en de geluidscorrectie voor vernieuwde

vliegtuigen te benchmarken op daadwerkelijk gemeten geluidsvermindering van de vliegtuigen. We harmoniseren de rekenmethode. Die heet "Doc.29". Die gaat ook voor Schiphol gelden. Het is een Europese norm. Daarop gaan we het baseren. Daarom zie ik op dit moment geen reden om de modellen aan te passen. We willen naar een objectieve Europese norm.

Dan de motie op stuk nr. 552 van de heer Baudet.

De **voorzitter**:

Wat was het oordeel?

Minister **Madlener**:

Het oordeel is: ontraden.

De motie op stuk nr. 552. De heer Baudet vraagt om van de voorgenomen verhoging van de vliegtaks af te zien. Helaas zit er geen dekking bij. Dit is gewoon een opdracht uit het regeerakkoord. Die heb ik uit te voeren, maar als er een alternatieve dekking gevonden is, verneem ik dat natuurlijk graag. Ik moet deze motie dus ontraden.

Dan had ik nog een spreek-uitmotie van de heer Baudet, op stuk nr. 553.

De **voorzitter**:

Die hoeft u niet te doen. Dat is een spreek-uitmotie. Die is aan de Kamer.

Minister **Madlener**:

Ja, maar ik wil hier wel nogmaals bevestigen — want ik denk dat het de heer Baudet daarom te doen is — dat de Europese norm 6% gaat zijn en dat alles daarboven vrijwillig is. Het is echt aan luchtvaartmaatschappijen zelf om te beoordelen of zij dat gaan hanteren en of zij tot een hogere norm willen komen. Misschien willen ze dat als daar een commerciële reden voor is. Misschien willen mensen soms meer CO₂-neutraal vliegen of zo en is daar een markt voor. Dan is dat mogelijk, maar het is dus vrijwillig. Dat wil ik hier bevestigd hebben en zo lees ik de motie ook.

Ik had nog een aantal vragen gekregen.

Ten eerste is dat de vraag van de heer De Groot: kan ik de brief van de Europese Commissie openbaar maken? Dat kan ik doen als ik haar toestemming daarvoor heb, dus ik zal hier toezeggen om die toestemming te vragen. Als ik die toestemming krijg, zal ik de brief openbaar maken, maar als ze dat niet willen, dan kan ik dat niet doen.

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

Ik ga ervan uit dat het in principe geen probleem zou moeten zijn, omdat we de vorige stukken ook hebben ontvangen van de Europese Commissie, maar daar wacht ik dan op. Kan de minister een indicatie geven wanneer dat is? Is dat komende week? Kan dat?

Minister **Madlener**:

Ik weet niet of de Europese Commissie ook meivakantie heeft. Ik ga mijn best doen. Ik ga zo snel mogelijk kijken of we hier een antwoord op kunnen krijgen. Dat moet niet te lang duren, lijkt me.

Dan heb ik nog een vraag van het lid Boutkan van de PVV over het gebruik van primaire en secundaire banen. Je ziet toch meer secundaire banen in gebruik vanwege een aantal zaken die spelen. Die zonnepanelen vormen natuurlijk een heel lastig onderwerp. Ook de NAVO-top en baanonderhoud nopen soms tot secundairebaangebruik. Gelukkig zijn die secundaire banen er, want het is natuurlijk ook hun functie dat je uit kunt wijken door omstandigheden die je soms niet kunt voorzien. Het beleid blijft dus: de primaire banen moeten primair zijn en slechts indien het noodzakelijk is, moet je uitwijken naar secundaire banen. Ik zal hierover ook, zoals ik eerder heb toegezegd, terugkoppelen hoe LVNL hiernaar kijkt.

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

Bij de motie op stuk nr. 543 had ik ...

De **voorzitter**:

Sorry, hoor. De moties hebben we gehad. We hebben nu al twee keer zoveel spreektijd gebruikt voor de beide tweeminutendebatten. We zouden er al bijna vier voltooid moeten hebben. Nu gaat u terugkomen op moties die de minister al beoordeeld heeft. Ik vind dat ingewikkeld.

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

Ik wil best gaan zitten, hoor, voorzitter, maar u kunt voorkomen dat ik die motie in stemming breng. Maar goed, dan ga ik wel zitten.

De **voorzitter**:

Ja, oké, maak uw punt, maar ik wil de leden wel oproepen om nu niet weer nieuwe discussies te openen, want dit loopt uit de hand in de tijd. Dat komt ook omdat leden — ook dat is een probleem — pas heel laat aangeven dat ze ook nog willen spreken. De sprekerslijsten worden dus elke keer op de dag van het debat langer. Ik zeg niet dat dat voor u tweeën geldt, maar dat maakt dat we onmogelijk onze plenaire agenda fatsoenlijk kunnen plannen en op een beetje christelijke tijden de vergaderingen kunnen sluiten. Vannacht is het 1.45 uur geworden.

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

Toch dank, voorzitter. De reden dat ik hierop terugkwam, was ook dat zonet heel kort de motie van de heer Baudet werd behandeld, waarbij gesproken werd over de vliegtaks. Mijn motie op stuk nr. 543 werd om dezelfde reden ontraden. Ik wil alleen even verduidelijkt hebben richting de minister dat het bij mijn motie niet ging om de vliegtaks. We hebben het hier namelijk niet over de luchtvaart maar over Schiphol. Het ging mij om de luchthavenheffing, om de passagiersheffing, om toegang tot slots en om het toelaten van prijsvechters op Schiphol. Daar ging het mij om met deze motie. De vraag was of de minister daarover in gesprek wil met Schiphol.

Minister **Madlener**:

Ik ben natuurlijk altijd in gesprek met Schiphol en we hebben ook zeker aandacht voor tarieven en voor investeringen die leiden tot hogere tarieven, maar luchtvaartmaatschappijen bepalen toch echt zelf hun tarieven. Kijk, de taks die ik moet invoeren, komt uit het regeerakkoord. Daar kan ik niks aan doen. De tarieven hangen natuurlijk af van vele factoren, waaronder de prijs van ruwe olie op de markt en natuurlijk de kerosineprijs. Ik begrijp de zorgen dus, maar ik heb weinig handelingsmogelijkheden. De Europese Commissie kan wel onderzoeken of tarieven in strijd zijn met het Europese mededingingsrecht. De Autoriteit Consument & Markt

kan ook een onderzoek doen, maar verder zijn het echt de luchtvaartmaatschappijen en de luchthaven zelf die hun tarieven bepalen.

De heer **Boutkan** (PVV):

Ik had de minister de vraag gesteld of hij dat overleg met Luchtverkeersleiding Nederland heeft gehad over die primaire en die secundaire banen en, zo ja, wat de uitkomst daarvan was en op welke termijn wij deze uitkomst kunnen verwachten. Dat was vraag één. De tweede vraag ging over het proces met betrekking tot de zonnepanelen. In het commissiedebat was er helaas niet genoeg tijd. De vraag was of er een brief kon komen met de procedures en een tijdlijn met daarin wie, wat en wanneer.

Tot slot nog over de reactie van de minister op de motie die door mijn collega's niet mocht worden ingediend.

De **voorzitter**:

Nee, nee, nee, nee.

De heer **Boutkan** (PVV):

Ik ben blij dat hij daar een reactie op heeft gegeven.

De **voorzitter**:

Nee, nee, nee, nee, nee, nee, dit is buiten de orde verklaard.

Minister **Madlener**:

De zonnepanelen en andere omstandigheden, de NAVO-top en baanonderhoud leiden allemaal tot meer secundair baangebruik. Ik heb toegezegd hierover het gesprek aan te gaan. Ik zal dat op korte termijn terugkoppelen met de Kamer. Verder moet ik het bij het antwoord houden dat ik eerst gegeven heb: die zonnepanelen zijn een heel lastige kwestie, waarvoor de gemeente in eerste instantie zelf verantwoordelijk is. We proberen wel hulp te bieden en waar nodig echt druk te leggen, zodat dit wordt opgelost. Maar goed, het is lastig. We zijn nu samen met de gemeente aan het werken aan een oplossing, maar het leidt tot meer secundair baangebruik. Daar heeft de heer Boutkan gewoon gelijk in. Dat is ongewenst, maar gelukkig is het wel mogelijk om uit te wijken, want anders zou je gewoon minder kunnen vliegen. Dat zou een veel groter probleem zijn. Het is dus helaas zo dat dit tot overlast leidt. We proberen dat zo veel mogelijk te beperken. Ik zal binnenkort aan de heer Boutkan laten weten hoe wij de komende tijd voor ons zien.

De heer **Boutkan** (PVV):

Ik ben blij met dit antwoord. Ik richt mij echter toch tot de minister. Dadelijk krijgen we ook weer het najaar. Hopelijk schijnt de zon dan nog steeds, maar dan is er weer overlast. In de tussenliggende fase moet er dus wel een oplossing komen. In de brief willen we dan ook graag het antwoord zien hoe dit opgepakt wordt.

Minister **Madlener**:

Ik zal inderdaad een soort tijdlijn proberen te schetsen, maar natuurlijk werken we aan een oplossing. Die moet er gewoon komen. Dat ben ik helemaal eens met de heer Boutkan. De gemeente begrijpt dat ook. We werken hier met man en macht aan en ik zal zo snel mogelijk laten weten hoe we de toekomst voor ons zien.

De **voorzitter**:

De minister vervolgt zijn betoog.

Minister **Madlener**:

Dan had ik nog een vraag van de heer Boutkan over de NAVO-top. Die heb ik net eigenlijk ook al beantwoord. En over de zonnepanelen hebben we het ook al gehad.

Dat was het.

De **voorzitter**:

Dank u wel. We zijn aan het einde gekomen van dit debat.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:

Op 13 mei gaan we stemmen over de ingediende moties. We schorsen niet, want we gaan door met dezelfde bewindspersoon. Inmiddels is ook de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat aangeschoven.