

Tweede Kamer, Luchtvaart

VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT

Concept

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 10 september 2025 overleg gevoerd met de heer Tieman, minister van Infrastructuur en Waterstaat, en de heer Tuinman, staatssecretaris van Defensie, over:

- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 februari 2025 inzake programma Luchtruimherziening: schetsontwerp en startnotitie Hoger Naderen (31936, nr. 1218);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 28 februari 2025 inzake reactie op een burgerbrief over het lozen van kerosine boven bewoonde gebieden (31936, nr. 1220);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 3 maart 2025 inzake onderhoud banenstelsel Schiphol 2025 (29665, nr. 533);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 5 maart 2025 inzake handavingsrapportages Schiphol, Maastricht Aachen Airport, Rotterdam The Hague Airport en Lelystad Airport (31936, nr. 1221);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 27 februari 2025 inzake rapport DroneBoost (30806, nr. 58);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 12 maart 2025 inzake reactie op verzoek commissie over door de gemeenteraden aangenomen moties van de gemeenten Castricum, Heiloo en Uitgeest met betrekking tot de aanpak van vlieghinder door Schiphol (29665, nr. 537);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 1 april 2025 inzake reactie op verzoek commissie over de brief van Stichting ABReL omtrent het afwijken van standaard vliegroutes (31936, nr. 1224);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 10 april 2025 inzake verzamelbrief luchtvaart (eerste kwartaal 2025) (31936, nr. 1225);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 8 mei 2025 inzake reactie op verzoek commissie over invoergegevens Balanced Approachprocedure (29665, nr. 557);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 2 mei 2025 inzake reactie op het verzoek van het lid De Hoop, gedaan tijdens het commissiedebat van 9 april, over toezending van een tabel met het aantal personen en huishoudens dat minder geluid zal ervaren als gevolg van het maatregelenpakket van de Balanced Approachprocedure (29665, nr. 555);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 9 mei 2025 inzake tiende voortgangsbrief Programma Omgeving Luchthaven Schiphol (29665, nr. 559);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 16 juni 2025 inzake reactie op verzoek commissie over openheid omtrent de besluitvorming ten aanzien van de geluidsreductie bij Schiphol in lijn met artikel 68 van de Grondwet (29665, nr. 566);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 mei 2025 inzake reactie op het verzoek van het lid Postma over openheid inzake**

- advies landsadvocaat ten aanzien van geluidsreductie bij Schiphol (29665, nr. 560);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 27 juni 2025 inzake reactie op het advies van de Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS) over de wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (29665, nr. 569);
 - de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 10 juni 2025 inzake reactie op verzoek commissie over de oproep "Call Aviation to Action" van verschillende (oud-)luchtvaartprofessionals en een reactie op het rapport "Klimaatimpact Luchtvaart - getallen in perspectief" van stichting Stop4deroute (31936, nr. 1240);
 - de brief van de staatssecretaris van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur d.d. 4 juni 2025 inzake uitspraak natuurvergunning Schiphol (29665, nr. 565);
 - de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 3 juni 2025 inzake verzamelbrief luchtvaart (Q2) (31936, nr. 1238);
 - de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 3 juni 2025 inzake vervolg op tweede Inventarisatie Kwetsbaarheden Uitval Satellieten (IKUS II) (24446, nr. 92);
 - de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 3 juni 2025 inzake reactie op verzoek commissie over afschrift brief aan Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen (SATL) met betrekking tot luchtvaart en de Ministeriële Commissie Economie en Natuurherstel (31936, nr. 1237);
 - de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 28 mei 2025 inzake roadmap Schiphol (29665, nr. 564);
 - de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 23 mei 2025 inzake reactie op verzoek commissie over een afschrift brief aan de gemeenten Zaanstad en Wormerland met betrekking tot de zorgen van deze gemeenten over het programma Luchtruimherziening (31936, nr. 1232);
 - de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 mei 2025 inzake reactie op verzoek commissie over een afschrift van de brief aan de vereniging Bewoners tegen Vliegtuigoverlast (BTV) over een ingebrekestelling en het uitblijven van het Luchthavenbesluit voor Rotterdam The Hague Airport (31936, nr. 1231);
 - de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 augustus 2025 inzake halfjaarverslag milieu en externe veiligheid Schiphol (29665, nr. 574);
 - de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 13 augustus 2025 inzake Handhavingsrapportage Groningen Airport Eelde. Gebruiksjaar 2024-2025 (31936, nr. 1244);
 - de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 22 juli 2025 inzake antwoorden op vragen commissie over versneld LVB Schiphol (Kamerstuk 29665-556) (29665, nr. 573);
 - de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 juli 2025 inzake beslissing over MER-beoordeling Maastricht Aachen Airport (31936, nr. 1242);
 - de brief van de staatssecretaris van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur d.d. 11 juli 2025 inzake vervolgstappen uitspraak natuurvergunning Schiphol (29665, nr. 572);

- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 4 juli 2025 inzake gebruik secundaire banen op Schiphol (29665, nr. 571);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 3 juli 2025 inzake verlenen verklaring van geen bezwaar voor 438 woningen Kronenburg (32847, nr. 1371);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 8 september 2025 inzake elfde voortgangsbrief Programma Omgeving Luchthaven Schiphol (29665, nr. 577);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 5 september 2025 inzake stand van zaken over Lelystad Airport (31936, nr. 1245).

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Peter de Groot

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Schukkink

Voorzitter: Nordkamp
Griffier: Koerselman

Aanwezig zijn tien leden der Kamer, te weten: Bamenga, Boutkan, Eerdmans, Grinwis, Peter de Groot, De Hoop, Kostić, Nordkamp, Pierik en Postma,

en de heer Tieman, minister van Infrastructuur en Waterstaat, en de heer Tuinman, staatssecretaris van Defensie.

Aanvang 14.00 uur.

De **voorzitter**:

Goedemiddag allemaal, welkom bij het commissiedebat met als onderwerp luchtvaart. Allereerst welkom aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat, en welkom aan de staatssecretaris van Defensie. Welkom aan de Kamerleden en welkom aan iedereen op de publieke tribune. Wat goed om te zien dat dit onderwerp leeft en dat jullie hier vandaag in groten getale zijn gekomen. Ik stel aan de Kamerleden voor — dat is ook met jullie besproken — om in de eerste termijn vijf minuten spreektijd per fractie te doen. Laten we vier losse interrupties doen in de eerste termijn. Ik begin altijd iets strakker. Dan kunnen we wellicht aan het eind ook even kijken hoe het debat gaat. Wellicht is er wat meer ruimte op het einde. Ik stel voor dat we beginnen. Dan geef ik het woord aan de heer Grinwis van de ChristenUnie.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Voorzitter, dank u wel. En ook namens mij welkom aan de minister en natuurlijk ook aan de staatssecretaris. Ik heb even dit handdoekje hier spreekwoordelijk neergelegd, omdat ik ook plenair in het stikstofdebat zit. Het is geen desinteresse dat ik hier even snel binnenvlieg en weer uitvlieg om het plenaire debat te vervolgen. Dan weet u dat.

Dan begin ik nu aan mijn bijdrage. De luchtvaart moet verduurzamen, moet minder geluidsoverlast veroorzaken, moet een eerlijke bijdrage leveren aan stikstofreductie,

moet eerlijk belast worden, en ga zo maar door. Maar eerlijk gezegd lijkt de voortgang op al deze dossiers minimaal. Gaat deze nieuwe minister zijn schouders eronder zetten om deze noodzakelijke verduurzaming van de luchtvaart op alle terreinen voor elkaar te krijgen? Ons vieste jongetje van de klas verdient een schoonmaakbeurt. Deze minister heeft in ieder geval al lef getoond met de fietshelmplicht voor 18-minners op een elektrische fiets. Hulde. Laat hem dat lef hier voortzetten en ook tonen.

Laat ik beginnen met Lelystad Airport. Helaas treedt deze minister in de voetsporen van zijn ambtsvoorganger, als ik het goed zie. Hij zet weer alles op alles om de luchthaven te openen voor burgerluchtvaart, in weerwil van een meerderheid van deze Kamer. Daar is al een motie over aangenomen en er ligt nog een motie klaar om over te stemmen. In de brief over Lelystad Airport wordt opnieuw gedweept met het uitplaatsen van vluchten vanaf Schiphol, maar dat is nog steeds onmogelijk. Maatschappijen kunnen niet gedwongen worden om naar Lelystad uit te plaatsen. En toch benoemt de minister dat opnieuw in zijn brief, tegen beter weten in. Staat hij achter de garantie dat er geen autonome groei van de luchtvaart plaats kan vinden op Lelystad Airport? Hoe gaat hij dat garanderen? Nu wordt ook gesproken over geluidsreductie op Schiphol als doel voor uitplaatsing, maar hoe gaat de minister dat garanderen?

De regio — dan heb ik het over de provincie — kan alleen instemmen met F-35's op Lelystad Airport als Lelystad Airport ook opengaat voor handelsverkeer. Dat is een verbazingwekkend onverstandig standpunt, wat de ChristenUniefractie betreft. Ik vrees voor de veiligheidssituatie en voor geluidsoverlast. De minister lijkt beide zaken ook aan elkaar te knopen. Dat is dus onverstandig. Reken maar op bezwaar en beroep als naast F-35's ook de burgerluchtvaart een plaats krijgt op Lelystad. En ja, voor de ChristenUnie is het geluid van de F-35 het geluid van de vrijheid, maar tegen de overbodige herrie van te veel nutteloze vakantievluchten zeggen wij dus nee. Wil de minister zich uitspreken tegen de verknoping van burgerluchtvaart met defensie?

Voorzitter. Overigens trappen verschillende partijen in deze Kamer vol in de val en lijken ze te draaien op Lelystad Airport. Als ik de verkiezingsprogramma's van 2025 vergelijk met die van 2023 — dat doen we natuurlijk graag — zie ik dat BBB, CDA en SGP opeens voor de opening van Lelystad Airport voor de burgerluchtvaart zijn, of in ieder geval de deur daarvoor openzetten. Ik pleit natuurlijk voor bekering. Compenseer de regio van Lelystad met een degelijk pakket aan investeringen, bijvoorbeeld in defensie, in de Lelylijn en in hoogwaardige bedrijvigheid, in plaats van de weg van de burgerluchtvaart op Lelystad Airport te bewandelen.

De **voorzitter**:

U heeft een interruptie, allereerst van de heer De Groot.

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

De VVD draait niet op Lelystad. We vinden al jaren dat Lelystad open moet en dat vinden we nog steeds. Dat zouden we liever vandaag dan morgen zien. Laat dat helder zijn. Maar daar gaat mijn vraag aan de heer Grinwis niet over. Ik zou het niet hypocriet willen noemen, maar het is wel iets wat gewoon speelt in Nederland, namelijk dat miljoenen Nederlanders inmiddels de grens over reizen, vaak met de auto, soms met de trein maar vaak met de auto, met alle uitstoot van dien, om op vakantie te gaan. Miljoenen vakantievliegers gaan naar Düsseldorf, Frankfurt, Weeze en Brussel Zaventem, omdat de kosten te hoog zijn, maar vooral omdat er in Nederland geen plek

is voor de vakantievliegers. We zien dat in Europa de vraag naar die vluchten stijgt. Wat zegt de ChristenUnie tegen die miljoenen Nederlanders die daarvandaan gaan vliegen? Daar zitten misschien ook wel ChristenUniestemmers tussen; dat weet ik eigenlijk niet. Maar wat zegt u tegen die mensen?

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Dan zeg ik allereerst: Nederland is ook prachtig. Het is niet aan mij om te zeggen "dit mag wel en dit mag niet", maar het is wel aan mij als politicus om ordening te scheppen en daar waar schaarste is, goed te kiezen in schaarste. Als het gaat om de schaarste qua stikstofruimte, de schaarste qua geluidsruimte en de schaarste qua leefbaarheid, kiezen wij voor burgers, voor ondernemers die graag hun bedrijf in Nederland willen uitbreiden en kiezen wij dus voor minder vliegen. Dat is inderdaad een normatieve keuze en daar loop ik niet voor weg, meneer De Groot. In die zin is de VVD een stabiele partij en de ChristenUnie ook, want wij staan hier al jarenlang stabiel tegenover elkaar. Dat zijn de feiten. Er zijn een aantal partijen in dit huis die van een beetje flipperkastbeleid houden. Dat is mijn antwoord.

Wat de vraag over vakantievluchten betreft: er is ook een relatie met het aanbod. Als er op een gegeven moment in Europa niet meer slots beschikbaar zijn, dan moet je wel heel ver gaan fietsen om ergens in een vliegtuig te kunnen stappen. Het heeft dus niet alleen met beprijzen te maken of met de wens om ver weg op vakantie te gaan, effe snel. Nee, het heeft ook met het aanbod te maken. Het aanbod reguleren we via slots en Nederland hoeft niet, omdat we toevallig Nederlanders hebben die net over de grens rijden, het aantal slots uit te breiden. Dat is het verhaal, en dat is inderdaad een normatief verhaal.

De **voorzitter**:

Duidelijk. De heer De Groot.

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

Ik twijfelde of ik mijn tweede interruptie hiervoor zou gebruiken. Mijn vraag ging over wat u tegen die Nederlandse vliegers wil zeggen die voor vakantie wel over de grens gaan. U duwt ze over de grens. Overigens zegt België: "We zijn er superblij mee; goed voor onze ondernemers, goed voor onze banen. Kom maar hierheen met die mensen, dan brengen wij ze wel naar de Middellandse Zee". Want daar gaat het over. In de omliggende landen zien we ook dat er geïnvesteerd wordt in vliegcapaciteit, in slots. De heer Grinwis zegt "dat is niet het geval", maar we zien om ons heen dat dat ruimschoots wordt gedaan. U heeft het erover dat het ook gaat over aanbod van slots. We zien dat dat in Europa toeneemt, behalve in Nederland. Dat is precies de reden waarom we dat uitvloeieffect hebben in Nederland. Mijn vraag is dan ook: wat zegt u tegen die mensen? Die maken extra kosten om naar het buitenland te gaan omdat we in Nederland zeggen: laat dat vliegveld dat al klaarligt en zo open kan, waarvan we gebruik kunnen maken ... Ja, dat kan open, daar kunnen we gebruik van maken. Wat zegt u dan tegen de mensen? Ga maar lekker ver rijden om op vakantie te gaan? Dat is wel wat u doet.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Dan kan ik terugverwijzen naar mijn vorige antwoord. Ik leg hier open op tafel hoe wij erin zitten. Dat is een vrij stabiel standpunt, dat we al jaren verkondigen. Het is ook een respectabel standpunt. Wij kiezen namelijk voor het belang van de leefbaarheid van de

mensen die daar wonen, werken of hun bedrijf hebben. Wij kiezen inderdaad voor minder ruimte voor de luchtvaart. Aan vliegen zit natuurlijk ook nog een klimaataspect; daar kom ik in mijn bijdrage nog wel op terug. Uiteindelijk is het aan mensen zelf, individueel, om keuzes te maken in waar ze naartoe reizen. Maar ik zou een hartelijke aanbeveling willen doen voor Nederland en een fijne straal daaromheen, zonder mensen het recht te willen ontfangen om te gaan vliegen. Maar "bezint eer ge begint" als we de komende kerstvakantie weer eens de vakantie gaan plannen voor de volgende zomer.

De voorzitter:

U heeft ook een interruptie van de heer Pierik.

De heer Pierik (BBB):

De heer Grinwis had het erover dat ook de BBB een draai zou hebben gemaakt als het gaat om het openen van Lelystad. Ik heb het verkiezingsprogramma dat ongeveer een paar weken geleden gepubliceerd is, er nog eens even bijgehaald. Daar staat eigenlijk vrijwel dezelfde tekst in als in het programma van twee jaar geleden, namelijk dat er pas over het openen van Lelystad gepraat kan worden op het moment dat de PAS-melders volledig gelegaliseerd zijn. De heer Grinwis zit ook in een plenair debat over PAS-melders, dus ik zou zeggen: probeer in dat debat energie te zetten op het volledig legaliseren van die PAS-melders. Dat is het verhaal dat de BBB altijd heeft gehad en daarop hebben we nog geen millimeter prijsgegeven. Is de heer Grinwis het met mij eens dat de BBB dus geen draai gemaakt heeft op dit dossier?

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Ik ben het met de heer Pierik eens dat de teksten in het CDA-verkiezingsprogramma en het SGP-verkiezingsprogramma voor opening van Lelystad Airport voor burgerluchtvaart ruimhartiger zijn dan die in het programma van de BBB. Maar ik ben het er niet mee eens dat er niks veranderd zou zijn. In het programma van 2023 stond: "Lelystad Airport zal niet opengaan voor commercieel vliegverkeer." Nu staat het er toch wat meer omfloerst: als aan de randvoorwaarde van het volledig legaliseren van de PAS-melders is voldaan. De heer Pierik kan dan zeggen dat dat met dit beleid toch duurt tot sint-juttemis — daarop geef ik me graag gewonnen — maar dat is wel een andere zin.

De voorzitter:

Oké. De heer Pierik?

De heer Pierik (BBB):

Weet je, het kan net iets anders geformuleerd zijn in het verkiezingsprogramma, maar in het debat hebben we altijd de opening van Lelystad gekoppeld aan het legaliseren van de PAS-melders. Dat hebben we nu nog eens bevestigd. Ons standpunt is dus geen millimeter gedraaid. Dat wil ik toch even genoemd hebben.

De voorzitter:

De heer Grinwis vervolgt.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Oké, maar dan zijn we het dus eens dat de verwoording wel degelijk anders is en dat het verkiezingsprogramma 2023 in dezen net iets beter en helderder was dan het huidige, maar oké. Ik weet niet of er nog ruimte is voor amendementen? Ik denk het niet, hè?

Maar oké, tot zover op dit punt.

Ik ga door met natuurvergunningen. Schiphol mist een ...

De voorzitter:

Ik had u niet gezien, meneer Boutkan, excuus.

De heer Boutkan (PVV):

Dat kan gebeuren, voorzitter, ik ben niet zo groot hè. Dan zie je me snel over het hoofd.

Meneer Grinwis van de ChristenUnie zegt dat natuurlijk met zijn landelijke pet op, maar het is hem natuurlijk niet onbekend dat de ChristenUnie deel uitmaakt van het college van Flevoland en dat in dat collegeprogramma wel degelijk de voorwaarde van opening van het vliegveld staat. Dat geldt niet alleen voor de collegepartij ChristenUnie, de fractie binnen de Provinciale Staten, maar ook voor de gemeenteraad van Lelystad, waar de ChristenUnie ook in zit. Die pleit voor opening van het vliegveld. Kunt u dan niet beter naar het lokale bestuur luisteren in plaats van vanuit de ivoren Haagse toren het dictaat op te leggen "u moet naar ons luisteren", vraag ik de heer Grinwis.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Heerlijk toch, zo'n democratische partij met interne discussie en verschillen van inzicht? Heerlijk toch dat we daarover vrijelijk kunnen discussiëren en van mening kunnen verschillen en dat we daarover amendementen bij verkiezingscongressen kunnen indienen? Ik zou zeggen tegen meneer Boutkan: dat beveel ik u van harte aan! Dat ten eerste. Ten tweede. Ja, het is al jarenlang duidelijk dat onze broeders en zusters in Lelystad, in de Staten van Flevoland en in de Geduputeerde Staten van Flevoland er net een tikkeltje anders over denken dan wij hier landelijk en de rest van de ChristenUnie. Tegelijkertijd, onze gemeenteraden in Zeewolde en Almere zitten meer op de landelijke lijn. Dus ja, wij zijn een levendige partij met een levendige discussie. Wij hebben al jarenlang landelijk het standpunt dat Lelystad Airport openen voor burgerluchtvaart een onverstandige zet is. Wij zouden wel alle ruimte willen bieden aan de F-35. Dat is het standpunt van de ChristenUniefractie landelijk. Daarover heb ik eerder van gedachten gewisseld met meneer Boutkan. Dat is geen dictaat, dat is een democratisch tot stand gekomen standpunt binnen de ChristenUnie. Ik zou zeggen, neem er een voorbeeld aan.

De voorzitter:

Duidelijk. Ik zie verder geen interrupties. Gaat u verder.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Maar dank voor de vragen, collega's.

Natuurvergunningen. Schiphol mist er ook nog eentje en daarmee zijn we weer terug bij af. Voor de zomer werd de vergunning afgeschoten. Het verzoek tot niet-handhaven werd vorige maand geweigerd door de rechter. Ik kan me voorstellen dat milieuorganisaties geïnspireerd zijn door die uitspraak en nu wel een handhavingsverzoek gaan indienen. Hoe gaat de minister zo'n handhavingsverzoek dan tegemoettreden? Is het nog mogelijk niet te handhaven, gegeven het additionaliteitsvereiste?

Voorzitter, als u in mijn hart kijkt, zeg ik: goed dat dit gebeurd is. Het was niet goed dat de stikstofjacht van Schiphol doorging zonder dat er voor de PAS-melders — ik debatteer daarover in een andere zaal — iets is gebeurd. De eerste prioriteit van deze regering hoort daar te liggen, en niet bij de luchtvaart. Dat is de minister van BBB-huize toch met mij eens? Evenwel is het hard nodig dat Schiphol een milieuvergunning krijgt, een natuurvergunning. Deze illegale situatie laten voortbestaan is immers niet wenselijk. Maar dan wel op een eerlijke manier, met bronmaatregelen en emissiereductie. Is de minister dat met mij eens? Helaas ligt er nog steeds geen plan voor hoe de luchtvaart een evenredige bijdrage aan stikstofreductie gaat leveren. Waar blijft dat? Elektrisch taxiën is echt ruim onvoldoende.

Wat vindt de minister van de in dit geval uitstekende plannen en voornemens van zijn collega Wiersma om over te schakelen van stikstofdepositie als leitmotiv naar stikstofemissiereductie? Voor de luchtvaart betekent dit overigens een enorme uitdaging. De neerslag door de luchtvaart is veel kleiner dan het aandeel in de uitstoot: 0,2% ...

De voorzitter:
Rondt u af?

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
... onder de 3.000 voet en 0,1% met die 3.000 voet en de uitstoot van stikstofoxide is in totaal 13,6%. Dus ik ben zeer benieuwd.

Wat zei u. voorzitter?

De voorzitter:
Rondt u langzaam af?

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
O, ik moet even afronden.

Ik ben benieuwd wat de minister daaraan gaat doen.

Dan wil ik nog twee vragen stellen, ten eerste over biobrandstoffen en bijmengen. Dat gaat niet echt lekker. Nu stopt de Shell ook nog eens met biobrandstoffenfabriek. Hoe gaan we het doel voor 2030 alsnog halen? Want het ziet er nu niet naar uit dat we dat gaan halen.

Het laatste puntje gaat over het normenstelsel voor milieu, dat losgelaten lijkt te zijn voor een normenstelsel dat alleen op geluid stuurt: het NNHS. Klopt dat? Hoe gaan we dan sturen op zwaveloxide, zeer zorgwekkende stoffen, pfas en ultrafijnstof? Wanneer komt de wetgeving naar de Kamer?

Tot zover, voorzitter.

De voorzitter:
Dank u wel. Ik zie geen interrupties. Ik wens u veel succes bij het plenaire debat. Ik geef het woord aan de heer Pierik van de BBB.

De heer **Pierik** (BBB):

Dank, voorzitter. Wie naar de luchtvaart kijkt, ziet vaak dat het debat gedomineerd wordt door Schiphol. Niet onlogisch natuurlijk. Maar wie buiten de Randstad woont, weet dat er meer is. Regionale luchthavens zoals die van Maastricht, Den Helder en Groningen zijn onmisbaar voor de bereikbaarheid en de regionale economie en leefbaarheid. Ze vervullen functies die Schiphol nooit alleen aan zou kunnen. Regionale luchthavens spelen een cruciale rol als het gaat om zaken als vrachtverkeer, opleidingen, onderzoek naar vliegen op waterstof en medische vluchten. Bovendien zorgen ze voor spreiding van mobiliteit en banen in de regio. Daarom is het goed deze waardevolle infrastructuur niet vol te bouwen. Dit doet geen recht aan de regio.

BBB koestert de regionale luchthavens juist, omdat ze bijdragen aan regionale ontwikkeling en omdat ze ruimte bieden aan innovatieve verduurzaming, die onmisbaar is voor de toekomst van de luchtvaart. Toch ziet BBB ook dat het in bepaalde gevallen lastig kan zijn om een balans te vinden tussen enerzijds de belangen die ik eerder opsomde en anderzijds het reduceren van hinder en het beperken van de CO₂-uitstoot. Maastricht laat zien hoe ingewikkeld deze balans is. Uit de MER bleek dat de plannen om meer vrachtluchten toe te staan zouden leiden tot een fors hogere CO₂-uitstoot en extra hinder. De minister heeft terecht besloten dat er eerst een volledige milieueffectrapportage moet komen. Dat laat zien hoe belangrijk het is om zorgvuldigheid in acht te nemen en alle belangen goed te wegen.

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

Ik hoorde collega Pierik van de BBB over het economische belang van Maastricht Airport. Ik ben benieuwd of hij weet hoeveel winst Maastricht Airport het afgelopen jaar heeft gemaakt.

De heer **Pierik** (BBB):

Dat zijn natuurlijk geen fraaie cijfers, maar we moeten wel proberen om die regionale luchthavens in de lucht te houden, om zo te opereren dat het verdienmodel van zulk soort luchthavens weer zwarte cijfers laat zien.

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

Collega Pierik noemde natuurlijk bewust niet hoeveel het was. Het was een verlies van 11,5 miljoen. Op dit moment is Maastricht Airport dus een verlieslatende luchthaven. Er worden maatschappelijke kosten-batenanalyses gedaan. Als je daar bijvoorbeeld kiest voor industrie of woningbouw, zou dat aan baten veel meer opleveren voor de regio. Denkt de heer Pierik dan niet: als het de regio op die manier veel meer baten kan opleveren, moeten we daar dan niet over nadenken?

De heer **Pierik** (BBB):

Dank voor de vraag. De luchthaven van Maastricht opereert natuurlijk niet solitair. Je hebt altijd van die uitlekeffecten. Als mensen een luchthaven zoeken en niet in Maastricht terecht kunnen omdat die luchthaven gesloten is, gaan ze verder reizen. Als het gaat om de klimaatdoelstellingen denk ik dat je er uiteindelijk veel meer bij gebaat bent om achter zulke regionale luchthavens, of het nou gaat om Eelde of Maastricht, een fatsoenlijk verdienmodel te bouwen. Dan kun je de lekstromen richting luchthavens in het buitenland in ieder geval beperken. Dat is niet alleen goed voor de regionale economie, maar ook voor het klimaat, want anders gaan mensen veel verder Duitsland in rijden om gebruik te kunnen maken van een luchthaven.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog, meneer Pierik.

De heer **Pierik** (BBB):

Voorzitter. Dan nog enkele zaken die belangrijk zijn voor Den Helder. De vliegtuigen van de Kustwacht zijn nu nog gevestigd op Schiphol-Oost, terwijl vrijwel alle maritieme operaties en partners zich rond Den Helder bevinden. De Kustwacht zelf wil naar Den Helder verhuizen om dichterbij het werkveld te zitten, de samenwerking met de marine en de reddingsdiensten te versterken en de operationele slagkracht te vergroten. Ziet de minister deze voordelen van een verhuizing ook? Wil hij die stimuleren?

Verder is er een lacune in de wetgeving rond de beveiliging van helikopterverkeer van en naar de Noordzeeplatforms. In Den Helder worden passagiers wél gecontroleerd, maar elders ontbreekt die controle. Terwijl de Noordzee-infrastructuur steeds belangrijker en kwetsbaarder wordt, ontbreekt een wettelijke verplichting tot beveiligingschecks. Mijn vraag is of de minister kan aangeven of overal dezelfde minimale veiligheidseisen gelden en hoe dit wettelijk is verankerd.

Voor de nieuwe faciliteiten van de Kustwacht zou het Rijksvastgoedbedrijf grond overdragen aan Den Helder Airport. De gesprekken daarover verlopen positief, maar er is nog geen definitieve beslissing genomen. Het is van belang dat dit proces niet vertraagt en dat er nu snel duidelijkheid komt. Kan de minister aangeven wat de stand van zaken is?

Voorzitter. De luchtvaart staat voor een enorme verduurzamingsopgave. De SAF-roadmap laat zien dat Nederland koploper kan zijn. De grootste SAF-fabriek van Europa staat nu in ons land. In 2027 zal zelfs de grootste SAF-fabriek in de wereld worden geopend, gewoon hier in Nederland, in ons eigen Rotterdam. Tegelijkertijd horen we dat Shell de plannen juist afbouwt. Dat roept de volgende vragen op. Hoe kan de minister ervoor zorgen dat investeringen in SAF aantrekkelijk blijven en er meer marktvraag komt? Kan de minister meer doen dan alleen draaien aan de knop van de bijmengverplichting? Welke rol krijgt onze agrarische sector? Kan regeneratieve landbouw in de toekomst duurzame grondstoffen leveren, aanvullend op afval- en reststromen die al gebruikt worden? Ziet de minister mogelijkheden om de teelt van landbouwgewassen die kunnen bijdragen aan een hogere SAF-productie te stimuleren?

Tot slot, voorzitter, de discussie over Schiphol. Die laat zien hoe kwetsbaar ons beleid is. De natuurvergunning is vernietigd, de regels voor baangebruik zijn complex en omwonenden worden keer op keer teleurgesteld. BBB zegt: zorg voor duidelijkheid en eerlijkheid. Geen valse beloftes maar heldere keuzes die draagvlak hebben. Laat daarbij de regio niet in de steek. Nederland is groter dan de Randstad. Onze regionale luchthavens zijn daarvan het bewijs.

Tot zover, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel.

Mevrouw **Postma** (NSC):

Ik had even tot het einde van het betoog gewacht. Ik ben benieuwd naar een verdere verdieping van het standpunt over Lelystad, want in het verkiezingsprogramma van BBB zien we wel degelijk een verschuiving in het standpunt. Ik weet nog dat de BBB, de BoerBurgerBeweging, in 2023 echt de zorgen van de burgers over de mogelijke geluidsoverlast heeft meegenomen. Die geluidsoverlast gaat er echt wel komen als je 10.000 kisten laat opstijgen en landen op Lelystad. Door aan te geven dat je hiermee wel akkoord gaat als de PAS-problematiek is opgelost, vergeet je die hele burger. Is de BBB nu opeens de "BB", de "BoerBeweging", geworden? Staat die hele burger nu buitenspel? Hoe ziet de heer Pierik dit?

De heer **Pierik** (BBB):

Dank voor de vraag. Mevrouw Postma weet dat we niet alleen de PAS-melders als belangrijk item naar voren schuiven als het gaat om een eventuele opening van Lelystad Airport, maar ook kijken naar de laagvliegroutes en de hinder die het oplevert. Zodra die dingen op een acceptabel niveau gebracht zijn, dus ten eerste het legaliseren van de PAS-melders en ten tweede het zodanig terugdringen van de hinder van de laagvliegroutes dat de opening van het vliegveld draagvlak vindt in de omgeving van Lelystad, gaan we ons standpunt heroverwegen.

Mevrouw **Postma** (NSC):

Nu wordt het wel interessant, want wanneer is dat moment dan? Ik zou zeggen: als er niets vliegt, heb je geen overlast. Dan heb je geen burgers die opstaan en zeggen: dit gaat niet boven mijn huis; ik wil mijn nachtrust hebben. En dat is een terecht punt. Maar de heer Pierik zegt nu dat het tot een minimum moet worden beperkt. Wat is dat minimum dan? Mogen er 10.000 huishoudens last van hebben, of misschien maar 4.000? Is dat alleen 's nachts of is dat alleen overdag? Hoe zit dat nou specifiek? Ik vind het een heel kwetsbaar standpunt.

De **voorzitter**:

Misschien kunt u uw vraag nog even kort samenvatten?

Mevrouw **Postma** (NSC):

Kan de heer Pierik specifieker zijn over wanneer het moment is aangebroken waarop hij zegt dat het goed is? Is de heer Pierik het met mij eens dat geen vluchten geen geluidsoverlast geven en dat dat een stuk beter is dan die 10.000 vluchten?

De **voorzitter**:

Dank u wel.

De heer **Pierik** (BBB):

Het is natuurlijk een logische stellingname, maar als het gaat om overlast en luchtverkeer ... We hebben het ook over het openen van Lelystad voor militair vliegverkeer, met F-35's. Als we daar ook tegen zijn ... Ik bedoel ... Natuurlijk levert het openen van welke luchthaven dan ook een bepaalde vorm van geluidsoverlast op. We hebben dat te overwegen. We willen dat zo veel mogelijk beperken, maar het zal altijd enige overlast opleveren. Dat kan iedereen op z'n klompen aanvoelen.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Wat betreft die boeren hebben we inderdaad parallel een debat over de PAS-melders. Het gaat over boeren die vast zijn komen te zitten door verkeerd overheidsbeleid en

weigeren te doen wat nodig is om de stikstofuitstoot naar beneden te brengen. Wij zien nu dat het heel moeilijk wordt om die boeren nog uit de problemen te helpen. Daar gaat de hele discussie over. Wat doet de BBB-minister? Die gaat vervolgens stappen nemen om een vliegveld te openen dat voor meer stikstof gaat zorgen en gaat het dus nog moeilijker maken voor die boeren om uit de shit te komen. Dus hoe verantwoordt de BBB deze stap, terwijl ze weten dat de rechter het echt niet gaat laten gebeuren dat er zogenaamd intern of extern gaat worden gesaldeerd met de rechten die Lelystad nog zou hebben?

De heer **Pierik** (BBB):

Ik herhaal toch het standpunt. BBB zal nooit akkoord gaan met het openen van Lelystad voor commerciële vluchten als de PAS-melders niet gelegaliseerd zijn. BBB is een partij voor boeren en burgers. Het is onverkoopbaar als de agrarische sector moet krimpen en de luchtvaart kan uitbreiden. We willen dat allemaal in balans wegen. Volgens mij is het een opdracht voor heel Nederland. We moeten van het stikstofslot af. De PAS-melders zijn slechts een van de elementen van het stikstofprobleem dat we in Nederland hebben. We willen ook huizen bouwen. We willen ook infrastructurele projecten weer vlot trekken. We willen dus heel veel. Dat betekent dat we als volksvertegenwoordigers een buitengewone verantwoordelijkheid hebben om Nederland zo snel mogelijk van het stikstofslot af te halen. Daarna kunnen we op heel veel dossiers weer stappen zetten en dan zouden er ook mogelijkheden zijn om nog iets te doen aan Lelystad.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

BBB blijft wel zeggen dat ze voor boeren en burgers zijn, maar ik zie het nog niet in daden. Ik probeer dus even op tafel te krijgen welke stappen BBB daarin wil nemen. Heel concreet heb ik mijn collega Pierik net horen zeggen dat ze gezondheid heel belangrijk vinden en dat ze daar enige eisen richting de burgers aan stellen. Ook andere maatschappelijke baten vinden ze belangrijk, ook economisch et cetera. Maar dan zou ik zeggen dat dat op papier moet komen. Er is nog geen maatschappelijke kosten-batenanalyse van Lelystad Airport die deugt, om te kijken wat het zou opleveren, of het überhaupt zin heeft et cetera, et cetera. Er is ook nog geen advies van de Gezondheidsraad wat betreft de vraag of het allemaal wel verstandig is en wat de grenzen van de luchtvaart zijn. Mijn vraag aan de heer Pierik is: zou hij een motie van de Partij voor de Dieren willen steunen waarin om die twee dingen gevraagd wordt, namelijk een MKBA, een eerlijke maatschappelijke kosten-batenanalyse over Lelystad, en wat mij betreft ook over Schiphol, en ten tweede een advies van de Gezondheidsraad?

De heer **Pierik** (BBB):

Dank voor de vraag. Wat betreft de overwegingen die meespelen om bepaalde economische activiteiten al dan niet uit te breiden, zoals luchtvaart, heb je altijd een scala van dingen die een rol spelen. Dan kijk je naar de economische belangen, de gezondheidseffecten en de milieu-impact. In dat hele speelveld probeer je een balans te vinden. Dat gaat BBB zonder meer doen. BBB zegt ook altijd: je kan niet groen doen als je rood staat. Je moet dus wel bepaalde economische activiteiten hebben om überhaupt iets te kunnen doen aan de milieu-impact. Maar gezondheid staat echt altijd voorop bij BBB.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Dit is zonde van mijn interruptie, want ik moet mijn vraag gewoon herhalen. BBB

beantwoordt mijn vraag niet. Juist als je wil weten wat de impact van Lelystad en van de luchtvaart op de gezondheid is en als je dat zwart-op-wit wil hebben om te kunnen overwegen ... Natuurlijk is een overweging uiteindelijk politiek, maar je wil eerst de feiten op tafel hebben. Juist als je wil weten wat netto en onder aan de streep daadwerkelijk de maatschappelijke baten zijn, wil je zo'n MKBA-analyse hebben. Dan is mijn concrete vraag: wil BBB ons voorstel daarvoor steunen, ja of nee? Het is heel simpel.

De voorzitter:

Ja of nee, meneer Pierik?

De heer Pierik (BBB):

Op dit moment nog niet. Ik wil eerst weten wat voor antwoorden de minister geeft.

De voorzitter:

Duidelijk. Ik zie verder geen interrupties. Dan geef ik het woord aan de heer Eerdmans van JA21.

De heer Eerdmans (JA21):

Voorzitter, dank u wel. De luchtvaart is een cruciaal onderdeel van onze welvaart. Op Schiphol werken 115.000 mensen en bij KLM ruim 30.000. Wij hebben 500.000 vliegtuigen die elk jaar opstijgen en landen voor zo'n 70 miljoen reizigers.

Voorzitter. Maar de luchtvaartsector staat onder grote druk en Schiphol dreigt zijn positie als internationale mainport te verliezen, met name door exploderende belastingen en door krimpambities vanwege de geluidsoverlast. Krimp is niet alleen slecht nieuws voor de luchtvaart zelf, maar natuurlijk ook voor alle passagiers die moeten worden vervoerd, voor het overstapverkeer en uiteraard voor de hele logistieke keten daaromheen.

Voorzitter. Mensen zullen altijd blijven vliegen. We vliegen zelfs alweer veel meer dan vóór corona. Tegelijkertijd wordt er door Schiphol hard gewerkt aan het terugdringen van het aantal ernstig geluidgehinderden met 20% in 2026. Schiphol en KLM doen er alles aan om die doelen te halen. Dat is ook niet zo gek, want ze investeren 7 miljard euro in nieuwe, schonere en stillere vliegtuigen. Mind you, met stillere vliegtuigen in de nacht en een verbod op de meest lawaaiige toestellen, wordt een reductie van ruim 30% in de nacht gerealiseerd.

In de Balanced Approachaanpak moeten de nachtvluchten omlaag van 32.000 naar 27.000 vluchten tussen 0.00 uur 's nachts en 6.00 uur 's ochtends. Is de minister ervan op de hoogte dat Transavia dan kopje-onder gaat? Transavia vliegt drie keer per etmaal in de randen van de nacht: ze vertrekken heel vroeg en komen heel laat terug. Het is prima als dat niet meer mag, maar dan gaan ze uitwijken: dan hebben we te maken met meer CO₂-uitstoot en meer hinder, want mensen moeten dan veel meer gaan reizen. Bovendien is er juist meer verstoring in de randen van de nacht: dan worden er veel meer mensen wakker van. Kortom: een nachtslot klinkt hartstikke leuk en aardig, maar het werkt averechts. Nu weten we dat aan het eind van dit jaar 50% van de toestellen van Transavia bijvoorbeeld een Airbus zal zijn; stil en zuinig dus.

Voorzitter. Naar ik heb begrepen, is het ministerie dus een beetje overstag gegaan wat betreft die laatste 5% geluidsreductie — dat las ik in de brief — en neemt het daar dus wel die stillere vliegtuigen in mee. Daar zijn we heel blij mee. Wat JA21 betreft is dat ook

een mooi resultaat, dat recht doet aan de inspanningen van de maatschappij, de luchtverkeersleiding en Schiphol in hun zoektocht naar verstillings- en verduurzaming.

Voorzitter. Als ik zeg "we moeten uiteindelijk weer terug kunnen gaan naar die 500.000 vliegbewegingen per jaar", wat kan de minister dan zeggen qua perspectief? Wat vindt het kabinet daarvan? Kunt u toezeggen dat dit perspectief ook juridisch kan worden vastgelegd in een nieuw luchthavenverkeersbesluit?

Voorzitter. Dan ga ik naar Lelystad. Lelystad Airport is inderdaad door de staatssecretaris aangewezen als voorkeurslocatie voor een stationering van de F-35's. Wat JA21 betreft is dat volkomen logisch. Maar Lelystad zegt: "Hartstikke prima, maar als wij die F-35 toestaan, willen we er ook wat voor terug, namelijk passagiersvluchten. Daar profiteert namelijk de hele provincie van. Anders blokkeren we het." Dat las ik vandaag in De Telegraaf. Erkent de minister dat de Tweede Kamer en de provincie wel recht hebben op een hele duidelijke besluitvorming in deze zaak en dat er snel duidelijkheid moet zijn over de vraag of die passagiersvluchten nou wel of niet worden toegestaan? En ziet de minister in dat wanneer het kabinet wederom niet besluit tot toekenning van passagiersvluchten op Lelystad Airport, dit ook draagvlak gaat kosten in de provincie en dat zo de synergievoordelen wegvallen?

Voorzitter. Dan ga ik naar de belastingen. Daar sluit ik ook mee af. Zoals bekend, hebben wij de hoogste nationale vliegbelasting van heel Europa. Je ticket bestaat nu voor 60% uit belastingen. Over vijf jaar is het nog erger: dan bestaat 74% van je ticket eigenlijk uit belastingen. Het gaat nu om €30 per ticket. Dat bedrag is veel hoger dan bijvoorbeeld in België. In Duitsland is er inmiddels al een discussie gaande om dat bedrag te verlagen. In Zweden heeft men het besloten om de vliegbelasting af te schaffen. Kortom: passagiers gaan vertrekken. Dan bedoel ik niet via Schiphol, maar die gaan dus over de grens. Die gaan dan vertrekken vanaf Düsseldorf of Brussel.

Dan koerst het kabinet ook nog aan op — ik heb dit nog eens gecheckt in de Voorjaarsnota; ik vrees dat dit ook met Prinsjesdag naar buiten komt — nog eens een keer een extra 1,1 miljard euro aan vliegbelastingen voor 2027. Als dat waar is, is dat absurd hoog! Dat gaat er zo meteen voor zorgen dat een vliegvakantie onbereikbaar wordt voor de man met de smalle beurs. Ik wil echt graag van het kabinet, en van beide bewindslieden, weten hoe we gaan voorkomen dat vliegen een luxe wordt die onbereikbaar is.

Kortom, JA21 wil heel graag van die hele nationale vliegbelasting af, gelet op het level playing field in Europa. We willen trouwens ook de havengelden op Schiphol verlagen om vliegen vanuit Nederland voor iedereen betaalbaar te houden.

Tot slot. Ik heb nog 20 seconden. Die transferbelasting of overstapbelasting lijkt geen enkel positief milieueffect te gaan realiseren, terwijl die wel een hoop gaat veroorzaken, ook op internationaal gebied, en de KLM behoorlijk gaat verzwakken. Deelt het kabinet de mening dat het moet stoppen met de invoering, als enige land in Europa, van een transferbelasting? Kent de minister het onderzoek van de TU Delft uit 2023 dat dit ook aantoonst? Graag hoor ik daar nog een reactie op. Daarmee sluit ik af.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Keurig. Dank u wel. Dan geef ik het woord aan het lid Kostić.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Voorzitter. Bij de Partij voor de Dieren staat gezondheid van mensen, dieren en planeet boven de winsten van de luchtvaartelite. Sommige mensen horen op piekdagen bijna elke minuut een vliegtuig boven hun hoofd razen. Ze worden er helemaal knettergek van. Bijna 1 miljoen mensen ervaren overlast. Dat heeft ook effect op hun gezondheid.

Ik heb het vaker gezegd: partijen als de VVD hebben de mond vol over vrijheid, maar je hoort ze nooit over het feit dat burgers door de luchtvaart de vrijheid wordt ontnomen om veilig in hun eigen huis te zitten of in hun slaapkamer te slapen. De luchtvaart neemt ook ruimte in die ten koste gaat van woningbouw. VVD en BBB kiezen voor de belangen van de luchtvaartelite boven het recht van mensen op gezond wonen. We zitten zelfs in een situatie waarin Schiphol illegaal werkt, zonder vergunning. BBB en VVD kijken gewoon weg. Probeer een keer als kroeg zonder vergunning te werken! Dan krijg je al snel de handhaving op je dak. Welke boodschap geef je af aan ondernemers en burgers als je niet handhaaft, vraag ik de minister.

Voorzitter. De klimaat- en stikstofcrisis bedreigt onze veiligheid. Iedereen wordt verwacht bij te dragen aan de oplossingen. We vragen veel van de boeren. Maar ook een grootvervuiler als Schiphol moet leveren. Dat is rechtvaardig, want alleen zo herstelt het vertrouwen in de overheid weer. Het moet echt afgelopen zijn met de privilegepositie van de luchtvaart. De luchtvaart moet weer met respect voor de grenzen van de gezondheid van mens, dier en natuur gaan functioneren.

Daarom pleit de Partij voor de Dieren voor de volgende maatregelen. Eén. Het handhaven van die illegale situaties. Iedereen moet zich in Nederland aan de regels houden. Dus kom op, die luchtvaart ook. Twee. Stop met die nachtvluchten. Drie. Schiphol kan prima krimpen en toch voldoen aan de vraag van de Nederlandse reizigers. Je moet wel afstappen van die overstappers, die alleen maar schade veroorzaken aan Nederland en eigenlijk niks opbrengen. Vier. Het verbieden van privéjets. Vijf. Het op korte termijn invoeren van een CO₂-plafond. Volgens mij is daar behoorlijk veel draagvlak voor. Zes. Verbied frequentflyerprogramma's die mensen stimuleren om meer te vliegen. Voer in plaats daarvan een belasting in voor "veelvliegers". Daarmee krijgen mensen meer rust in hun eigen tuin en slaapkamer en ontstaat er meer ruimte voor natuur en wonen.

Voorzitter. Ik wil nog drie punten aanstippen. Eerst de gezondheid. Partijen zeggen hier altijd de gezondheid van burgers écht te willen borgen. Maar er zitten hier in de zaal burgers en zorgmedewerkers die het kabinet al jaren vragen om de Gezondheidsraad een onafhankelijk advies op te laten stellen over de impact van luchtvaart op de gezondheid van Nederlanders, naar het voorbeeld van België. Het laatste onderzoek dateert uit 1999. Is de minister hiertoe bereid? De Partij voor de Dieren heeft eerder voorstellen hiertoe ingediend. 70 zetels waren hiervoor. We missen er nog een paar. Dan kijk ik dus toch weer naar JA21, BBB, VVD, CDA, PVV, SGP en Forum voor Democratie. Kom op!

Dan het tweede punt. Zoals de minister al aangaf, is er nooit een volledige MKBA gemaakt ter onderbouwing van een eventuele opening van Lelystad Airport. Dat geldt

eigenlijk ook voor Schiphol en voor de totale luchtvaart in Nederland. Er liggen wel rapporten die laten zien dat een krimp van de luchtvaart juist in het maatschappelijk belang is. Is de minister bereid om een MKBA uit te laten voeren? Zo nee, waarom niet?

Voorzitter. Ten slotte Lelystad Airport. De Kamer heeft, met een voorzet van de Partij voor de Dieren, gewoon een motie aangenomen die stelt dat Lelystad Airport niet open moet gaan voor burgerluchtvaart. Maar dit kabinet is die gewoon weer keihard aan het negeren. Het wil gewoon doorgaan met de voorbereiding van een eventuele opening. Ik vraag dit kabinet: waarom deze verspilling van tijd en belastinggeld? Dit is gewoon een middelvinger naar de Kamer, naar de omwonenden, naar woningzoekenden en naar de boeren. Ik weet niet wat erger is, die middelvinger of de totale onzin die het kabinet uitkraamt om de opening van Lelystad Airport goed te praten.

Ik kom er niet aan toe om alle punten die de bewindspersonen hebben gedeeld in de brief te ontkrachten, maar kom op! Eén van de argumenten is: "Flevoland heeft een opgave om 120.000 woningen te bouwen. Daarom moet er ook werk zijn in Lelystad." Hallo! We hebben een stikstofcrisis. De luchtvaartsector draagt bij aan die stikstofcrisis. Lelystad Airport verder openen draagt dus niet bij aan de woningbouw. Hallo! We hebben ook een supergoede arbeidsmarkt. Dat betekent dat er heel veel vraag is naar personeel in de zorg, in andere maatschappelijk relevante sectoren en in de techniek. Er is voldoende werkgelegenheid. Lelystad Airport gaat daar niets aan bijdragen ...

De **voorzitter**:
Rondt u af?

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
... en zal alleen maar totale schade veroorzaken. Heb tenminste het lef om een brede maatschappelijke kosten-batenanalyse op te leveren, zodat we eerlijk kunnen bekijken wat dit echt zou opleveren, in plaats van maar gewoon door te zetten. De Kamer was duidelijk: stop met deze onzin en bescherm klimaat, dier, natuur en milieu.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Ik zie geen interrupties. O, ik zie één interruptie, van mevrouw Postma.

Mevrouw **Postma** (NSC):
Ik heb een interruptie voor het lid Kostić. Ik moet zeggen dat het lid Kostić zich hier nog van haar vriendelijke kant uit. Ik lees in die brief die we hebben gekregen over Lelystad Airport, en ik citeer even om te laten zien waar het over gaat: "Om besluitvorming over Lelystad Airport op een later moment niet te vertragen, gaat het ministerie door met de lopende voorbereiding voor besluitvorming en eventuele ingebruikname van de luchthaven voor 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer". Dit staat lijnrecht tegenover de motie die uw collega, mevrouw Teunissen, heeft ingediend. Die motie heeft een Kamermeerderheid gehaald. Ook wij hebben die ondersteund. Dat is niet de afspraak die wij met elkaar hebben. Ik vind het van een compleet disrespect getuigen dat hier een kabinet voor ons zit dat gewoon tegen de wil van de Kamer ingaat.

De **voorzitter**:
Wat is uw vraag?

Mevrouw **Postma** (NSC):

Mijn vraag is: zou het lid Kostić hierop willen reflecteren? Is zij dit vaker tegengekomen?

De **voorzitter**:

Graag een korte reflectie van het lid Kostić hierop, kort.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Dank, voorzitter. Ik snap dat u een korte reflectie wil, maar dit is wel een terecht punt van mijn collega van het NSC. Dit is zo'n schoffering van de Kamer. Dit is gewoon totaal niet mee willen denken of bewegen met wat de Kamer wil. Dit is schofferen en gewoon je eigen wil door willen drukken. Het kan niet meer. Niet alles kan, dat was allang de conclusie van Remkes. De luchtvaart heeft al alle grenzen van gezondheid, natuur, milieu en klimaat overschreden. Pas op de plaats. Stop gewoon met een soort verlengsnoer van de luchtvaartlobby te zijn aan die kant. Het is echt schandalig. Ik sluit me dus volledig aan bij die woorden en ik zou willen zeggen: als je toch wil doorpakken met de voorbereidingen van een en ander, stop dan met de voorbereidingen van deze onzin rondom Lelystad Airport, want het gaat rechtstreeks in tegen de Kamer, en start met de voorbereidingen om het CO₂-plafond zo snel mogelijk te regelen.

De **voorzitter**:

Dank voor deze reflectie. Dan geef ik graag het woord aan de heer De Hoop van GroenLinks-Partij van de Arbeid.

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

Dank u wel, voorzitter. De luchtvaart kent grenzen, milieugrenzen maar ook maatschappelijke grenzen. Die zijn jarenlang fors overschreden. Mensenrechten zijn geschonden. De overlast van Schiphol moet krimpen: minder overlast, minder gezondheidsschade, minder milieuvervuiling. Omdat de politiek zelf geen grens trok, kwam het tot meerdere rechterlijke uitspraken. Zowel het kabinet als Schiphol zelf nam hier geen genoegen mee en ging in beroep, terwijl eenieder kon zien dat dat kansloos was. Voormalig minister Madlener sloeg werkelijk alle adviezen van zijn ministerie in de wind, terwijl hij dondersgoed wist dat het problemen opleverde. En wat zagen we afgelopen week wederom? We weten al heel lang dat Schiphol zich al jaren niet aan de wet houdt. En toch werd dit jarenlang gedoogd. Voor elke boer, voor elke burger zou dit consequenties hebben. Maar voor Schiphol leek dat maar niet te gelden.

Ook het kabinet ging dus weer in hoger beroep. Dat leidde alleen nog maar tot meer stilstand. Nu de Raad van State in een spoedzaak wederom de conclusie heeft getrokken dat de natuurvergunning terecht vernietigd is, moet er gehandhaafd worden. Dan is het tijd dat de sector ook zijn belofte nakomt. Dat betekent in ieder geval 20% reductie. Het lijkt er inmiddels op dat KLM haar aandeel wederom niet gaat realiseren. De minister schreef zelf dat uit eerdere ervaringen blijkt dat om naleving van de afspraken met KLM af te dwingen, maatregelen noodzakelijk zijn. Die les is eigenlijk nog steeds niet opgevolgd. We hebben nog steeds geen convenant over de vlootvernieuwing. We hebben nog steeds geen verdere sancties. Ik verwacht dat de minister, als hij zelf zulke woorden gebruikt, daar ook naar handelt. Mijn vraag aan de minister is: hoe gaat u afdwingen dat de sector zijn belofte nakomt?

Voorzitter. Aan ons en omwonenden is ook beloofd dat we voortaan meer gaan kijken naar de ervaren overlast, en minder naar Lden. Nu blijkt dat we tot 2028 of 2029 moeten wachten tot dit af is. Ook is er nog steeds geen integrale analyse van alle

gezondheidseffecten in combinatie met elkaar. Is de minister daartoe bereid? Wat GroenLinks-Partij van de Arbeid betreft is dat een voorwaarde voor alle toekomstige besluiten. Kunnen we het CO₂-plafond dan ook eindelijk verwachten in het nieuwe LVB? De heer Grinwis heeft natuurlijk gelijk: het gaat niet alleen over het CO₂-plafond, maar ook over andere gezondheidseffecten, de ZZS en noem maar op. De heer Grinwis heeft het hele rijtje ook al genoemd.

Voorzitter. Groei is geen optie. Het fijne is wel dat dit ook niet noodzakelijk is voor onze welvaart. Mijn fractie heeft al meermaals verwezen naar het rapport van ESB. Hierin wordt helder uiteengezet dat krimp van de luchtvaart zorgt voor meer welvaart als je dat gematigd doet. Ook in een eerdere studie van het ministerie zelf uit 2022 staat — ik heb het er nog even bij gepakt — dat 396.000 tot 438.000 vluchten nodig zijn voor de bereikbaarheid van Nederland, niet meer. Een gematigde krimp van de luchtvaart geeft bovendien ook vele mogelijkheden voor woningbouw en industrie, en levert vanzelfsprekend ook nog heel veel gezondheidswinst op. Een gematigde krimp heeft ontzettend veel maatschappelijke baten, meer dan maatschappelijke kosten. Toch wordt in de handreiking voor de MKBA's nadrukkelijk uitgesloten dat er wordt gekeken naar dat soort alternatieve functies. Is de minister bereid om voortaan ook andere ruimtelijke mogelijkheden te betrekken bij de maatschappelijke kosten-batenanalyses? Dan hebben we met elkaar gewoon een beter beeld van alle kosten, alle baten en alle alternatieven.

Voorzitter. Dan heb ik nog twee laatste punten.

De voorzitter:

Meneer De Hoop, u heeft een interruptie van de heer De Groot.

De heer Peter de Groot (VVD):

Ik heb een vraag aan de heer De Hoop van GroenLinks-Partij van de Arbeid over zijn nieuwe hobby, of althans de nieuwe hobby van GroenLinks-Partij van de Arbeid, namelijk bouwen op of rondom luchthavens. De heer De Hoop hield net een warm en stellig pleidooi over dat we vooral omwonenden moeten beschermen tegen luchtvaart. Draagt meer bouwen rondom Schiphol daaraan bij? Dat moet je toch juist op die plek niet willen? Dat staat even los van de discussie over groter, kleiner, over wat de maat van Schiphol moet zijn, maar je gaat toch niet zeggen: laten we daar nog meer woningen toevoegen? Dat doe je dan toch op een andere plek? Dan kunnen we in ieder geval toekomstige problemen voorkomen. Dat is toch een — ik zou bijna zeggen — oerdomme nieuwe hobby?

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Ik heb ontzettend veel hobby's. Ik zou ook graag meer bouwen in Nederland. Dat helpt. Als de VVD andere keuzes had gemaakt, hadden we er allemaal wat aan gehad. Ik had ook gehoopt dat het de hobby van de heer De Groot zou zijn dat we meer woningen in Nederland krijgen. Maar even zonder gekkigheid: we weten allemaal dat er, als je zorgt voor krimp rondom Schiphol, in de omgeving meer ruimte ontstaat voor woningbouw. We kennen natuurlijk allemaal de studentencomplexen in de buurt van Amstelveen. We weten: als je iets krimpt, komt daar ruimte voor woningbouw. Op het moment dat je rondom Schiphol meer krimp hebt, ontstaat er daarmee ook ruimte voor woningbouw. Dat is fysieke ruimte, maar het is ook stikstofruimte. Dat weten we.

We hebben het niet alleen over Schiphol gehad, maar bijvoorbeeld ook over Rotterdam

The Hague Airport. Als je dat zou sluiten, zou je daar op korte termijn, binnen tien jaar, 10.000 woningen kunnen bouwen. Dat zou zelfs tot 20.000 woningen kunnen leiden. Op langere termijn levert dat je 3 miljard aan maatschappelijke baten op. Dan denk ik: een partij die zegt meer woningen te willen bouwen — bouwen, bouwen, bouwen — moet toch ook dat soort keuzes durven te maken in de ruimte? Blijkbaar is het toch meer: vliegen, vliegen, vliegen. Je kunt niet alles tegelijk doen. Ik zou van de VVD verwachten dat er in de schaarse ruimte keuzes worden gemaakt.

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

Dat is een ander debat, het wonendebat. Dat doe ik ook graag met meneer De Hoop. De afgelopen drieënhalve jaar heb ik heel veel moties ingediend voor woningbouwplekken in Nederland, die vaak ook niet gesteund werden door GroenLinks-Partij van de Arbeid. Dus laten we dat maar in een ander debat doen. Maar even terug naar de discussie over of je meer woningen moet bouwen rondom luchtvaart. Laten we wel zijn: GroenLinks-Partij van de Arbeid stelt ook voor om op Maastricht Aachen Airport te gaan bouwen. Weet u wel wat daar in de grond zit wat dan allemaal gesaneerd moet worden en hoe duur dat is? Misschien komen we nog wel bommen tegen; wie zal het zeggen? Wat is dat nou voor plan om op luchthavens te gaan bouwen? Ik kan er gewoon met mijn gezonde verstand niet bij waarom dat in het verkiezingsprogramma van de heer De Hoop geland is. Het is hartstikke duur om die plekken te saneren. Er zijn echt betere plekken in Nederland.

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

Ik denk dat dat mee zal vallen. En wat maakt dat je op luchthavens goed zou kunnen bouwen, is dat de infrastructuur er al ligt. Daar is ontzettend veel ruimte voor infrastructuur, of de infrastructuur ligt er al. Dat scheelt ontzettend veel geld. Tja, grond saneren kost altijd geld en je weet nooit precies wat je tegenkomt. Natuurlijk weet je rondom luchtvaart niet altijd precies wat daar in de grond zit. Maar als ik een aantal jaren vooruitkijk en bedenk hoe we Nederland willen inrichten, dan denk ik: je moet een aantal ruimtelijke keuzes maken. Dan denk ik dat het beter is om een aantal luchthavens te sluiten dan dat we er nog meer gaan openen, want dan weet ik in ieder geval één ding zeker: dan zijn er nog minder mogelijkheden om te bouwen. Het komt eigenlijk allemaal neer op dit punt, dat het kabinet nooit keuzes durft te maken. Je kunt GroenLinks-Partij van de Arbeid veel kwalijk nemen, maar niet dat wij in de ruimtelijke ordening geen keuzes durven te maken.

De **voorzitter**:

Dank. Vervolgt u uw betoog.

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

Ik zet ondertussen mijn tijd weer even aan, voorzitter, zodat ik weet hoelang ik nog heb.

Voorzitter. Dan heb ik nog twee laatste punten. In de stukken lezen wij dat de belofte om het aantal grondafhandelingsbedrijven te verminderen van zes naar drie pas wordt ingelost in 2027, terwijl de belofte was om dat in 2024 te doen. In 2022, toen ik net Kamerlid was, zijn er al verschillende moties over aangenomen, van het CDA, van de heer Harry van der Molen, van Alkaya van de SP en ook van mijn hand. Er zijn meerdere moties aangenomen om de afhandelingsbedrijven te laten krimpen. Ik vind het echt onbestaanbaar dat dat pas na vijf jaar gerealiseerd gaat worden, als je al ziet wat er elke dag bij die medewerkers terecht komt. We zien vandaag ook weer demonstraties

rondom Schiphol. Daar kun je van alles en nog wat van vinden. Maar als al deze rechtse partijen hier in de Kamer zeggen dat de luchtvaart zo ontzettend belangrijk is voor onze economie, dan zeg ik: zorg dan ook dat die medewerkers fatsoenlijke rechten hebben. Zorg dan ook dat er geen race to the bottom is. Zorg dan dat mensen een vast contract krijgen, dat er minder afhandelingsbedrijven zijn. Mensen zijn er de dupe van. Dat weten we al vijf jaar lang. We weten ook welke problemen dat kan veroorzaken. We hebben hier hoorzitting na hoorzitting in de Kamer gehad, omdat er te weinig personeel was en we problemen hadden in de luchtvaart. Dus ik vraag de minister om op korte termijn in gesprek te gaan met de vakbonden, om de problemen die er nu zijn op te lossen. Ga sneller in actie om die grondafhandelingsbedrijven te laten afnemen. En zorg dat de werknemers ook echt een positie aan tafel hebben. Er werken daar 14.000 mensen die de grondafhandeling doen, die ontzettend belangrijk werk doen.

Helemaal ten slotte, Lelystad. Ik moet toch zeggen dat de grote afwezige in dit debat het CDA is, dat ineens een enorme draai heeft gemaakt op Lelystad Airport. Ik vind het werkelijk onbegrijpelijk. Ik zou tegen deze beide bewindspersonen willen zeggen: tel even het aantal zetels. U heeft er 32. De meerderheid in de Kamer zegt al jaren dat zij Lelystad Airport niet wil openen. Het zou u een beetje sieren, met 32 zetels, om naar de Kamer te luisteren, zeker in een demissionaire periode.

Dank.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik zie geen interrupties. Dan geef ik graag het woord aan de heer De Groot van de VVD.

De heer Peter de Groot (VVD):

Dank u wel, voorzitter. De Nederlandse luchtvaart staat op een kruispunt. Terwijl de wereld groeit en landen om ons heen hun luchthavens uitbreiden, is Nederland het enige land dat spreekt over krimp. Schiphol, KLM en onze regionale luchthavens zijn van cruciaal belang voor onze banen, ons vestigingsklimaat en onze internationale positie. In de ons omringende landen zien we dat zij dat snappen. Sociaaldemocraten in het Verenigd Koninkrijk gaan 95 miljard investeren in Heathrow. In Spanje gaan ze voor flinke groei. En in Scandinavië schaffen ze vliegbelastingen juist af. Toch hoor ik partijen zeggen dat ze de luchtvaart het liefst kleiner willen maken, duurder willen maken, of zelfs willen sluiten. Dat is geen beleid; dat is economische zelfdestructie.

GroenLinks-Partij van de Arbeid, D66 en inmiddels ook de ChristenUnie — daar ging mijn interruptiedebatje net over — verkopen dit als klimaatbeleid, maar de realiteit is dat reizigers juist uitwijken naar luchthavens in Duitsland en België. Het gevolg is dat er banen verdwijnen, economische waarde verdwijnt en de CO₂-uitstoot juist blijft, terwijl je juist zou moeten inzetten op de verduurzaming van de luchtvaart. Dat is pas effectief. De VVD wil daarom geen nieuwe vliegbelastingen en geen nieuwe verhoging van bestaande heffingen. Daarnaast moeten luchthaventarieven gericht blijven op efficiëntie en kwaliteit op het gebied van uitstoot en geluid. Ze moeten niet bedoeld zijn om extra geld uit de zakken van reizigers en bedrijven te trekken. Schiphol en de regionale luchthavens moeten concurrerend blijven en Lelystad Airport moet eindelijk open.

De voorzitter:

Meneer De Groot, u heeft een interruptie van de heer De Hoop.

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

Ja, op dit punt, want ik hoor het de heer De Groot vaak noemen. Om even een beeld te schetsen: op dit moment reizen er per jaar 12.000 Nederlanders vanaf Düsseldorf. Weet de heer De Groot hoeveel reizigers uit het buitenland vanaf Schiphol reizen? Er zijn 24 miljoen overstappers. Er zijn ongeveer 30 miljoen buitenlandse reizigers vanaf Schiphol. Als je de redenatie van de heer De Groot zou doortrekken, dat je niet met de auto of op een andere manier naar een ander land mag reizen om daarvandaan te vliegen, en we in Nederland alleen aan de Nederlandse behoefte zouden voldoen, zouden we een enorme krimp hebben van Schiphol. Wat is nou het steekhoudende punt van deze redenatie? Want er gaan helemaal niet veel reizigers vanuit Nederland naar het buitenland. Er zijn veel meer buitenlanders die reizen vanaf Nederland.

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

Dit laat precies zien dat de heer De Hoop niet goed begrijpt wat voor reizigers dat dan zijn. Het punt is dat de mensen die vanaf Schiphol reizen, naar Noord-Amerika, Zuid-Amerika en Afrika reizen. Zij reizen ver weg. De mensen die eerst de auto pakken, met wel of geen CO₂-uitstoot, en naar Düsseldorf, Frankfurt of Zaventem reizen, gaan op vakantie. Zij gaan naar de Middellandse Zee of gaan naar familie elders in Europa. Dat zijn met name bestemmingen die we kunnen accommoderen vanaf bijvoorbeeld Lelystad Airport of Groningen Airport Eelde, of misschien wel vanaf Aachen, waar u woningen wilt gaan bouwen. Dat is nog lastig, want het is een commercieel bedrijf waar je de grond van af wilt pakken, maar goed. Dus het zijn heel andere vliegers waar we het hier met elkaar over hebben. Die vliegers die vanaf Schiphol gaan of aankomen, zorgen ervoor dat we wereldwijd die bestemming hebben. Zij zorgen voor ons vestigingsklimaat. Zij zorgen ervoor dat wij al die banen hier hebben. Zij zorgen ervoor dat we een ASML in Nederland hebben, met 16.000 mkb-bedrijven die een bijdrage leveren aan de toegevoegde waarde van Nederland. Het zijn gewoon twee verschillende grootheden die u tegenover elkaar zet, die niet bestaan.

De **voorzitter**:

Meneer De Hoop, uw laatste interruptie.

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

Juist die hubvluchten kosten ons maatschappelijk heel veel. Die leveren ons veel minder op. Dat is de afgelopen periode meermaals bewezen in economische rapporten. Je hebt veel minder aan die vluchten met overstappers dan aan vakantievluchten. Ik vind dat dus ook niet direct een steekhoudend argument van de heer De Groot. Maar wat ik een beetje mis, is de VVD van de heer Harbers, die wel rekening hield met rechterlijke uitspraken, die wel rekening hield met wat er kon. Ik merk toch wel dat de VVD daar in de afgelopen periode behoorlijk van afgeweken is. Ik vind het toch een beetje dogmatisch van de heer De Groot. Hij kijkt ook naar de rechterlijke uitspraken. Als je duidelijkheid wilt geven, wil je toch een nieuw LVB waarin je een grens stelt aan het aantal vluchten? Want anders komen we er toch niet uit met elkaar? Eigenlijk doe ik dus vooral een beroep op de bestuurlijke verantwoordelijkheid — ik hoop dat die er nog is bij de VVD — van de heer De Groot. Ik hoop dat hij daar ook naar kijkt. Zijn eigen minister heeft niet voor niks toen dat krimptraject ingezet.

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

Ik weet dan niet wat we de afgelopen maanden hier in deze Kamer hebben zitten doen.

We hebben een mini-LVB vastgesteld op 478.000 vluchten, met 20% geluidsreductie op Schiphol. Dat is ons gezamenlijke doel. Daar staat de VVD volledig achter. Dat is ook nodig. Dat doen we ook. Er zijn gedifferentieerde vliegtarieven. We gaan in de nacht ... Nou, ik ga niet het hele lijstje opnoemen dat de heer Eerdmans hier ook al heeft voorgelezen, want dat is een herhaling van zetten. Maar er ligt een heel uitvoeringspakket om ervoor te zorgen dat we stiller en schoner gaan vliegen. Wat de VVD betreft is dat ook de enige weg voorwaarts. De weg voorwaarts is dat we inzetten op stiller en schoner vliegen en op die manier verduurzamen, en zo de luchtvaart hier houden. Bij de heer De Hoop hoor ik daar helemaal niets over. Ik hoor alleen maar over krimp. Terwijl de sociaaldemocraten om ons heen in Europa investeren in duurzame luchtvaart, zegt de heer De Hoop van GroenLinks-Partij van de Arbeid hier in Nederland, alsof mensen hier niet vliegen: wij zijn echt een ander land. Nou, daar is de VVD het niet mee eens. We staan ervoor dat we die geluidsreductie halen. We staan voor die 478.000 vluchten vanaf Schiphol. We staan voor sterke regionale luchthavens. Dat is wat we in Nederland nodig hebben.

De voorzitter:

Vervolgt u uw betoog.

De heer Peter de Groot (VVD):

Ik dank u wel.

De voorzitter:

Oh, excuus, mijn fout. Er is een interruptie van het lid Kostić.

Kamerlid Kostić (PvdD):

De VVD zegt altijd een bestuurderspartij te zijn die internationale afspraken en wet- en regelgeving respecteert en staat voor law en order. Maar wat zien we? We hebben een klimaat- en natuurgroei. We hebben er afspraken over gemaakt om die te bestrijden, want deze zorgt op de langere termijn voor nogal wat veiligheidsproblemen in Nederland. We zien dat Schiphol illegaal opereert. Ik ben vooral benieuwd waarom de VVD dit laat gebeuren. Waarom doet de VVD alsof er niks aan de hand is en laat ze de luchtvaart gewoon groeien? Waarom grijpt de VVD niet in, terwijl er een illegale situatie aan de hand is? Als het om de gemiddelde kroeg op de hoek zou gaan, zou de VVD ook zeggen: geen vergunning, grijp maar in. Maar bij Schiphol mag het wel doorgaan. Leg het uit. Leg het uit, aangezien alle experts zeggen dat je de klimaat- en natuurgroei niet gaat oplossen zonder een duidelijke krimp van de luchtvaart. Daar hebben we hier een rondetafel over gehad. Waarom blijft de VVD dan weggelaten?

De heer Peter de Groot (VVD):

De VVD staat echt pal voor het feit dat Schiphol een vergunde luchthaven moet zijn. Waar het dat nog niet is, moet het dat worden. Maar de Partij voor de Dieren heeft ook altijd de mond vol over het Europees speelveld. Wat zegt de Partij voor de Dieren daar dan over? Ik kan het antwoord wel raden, want waarschijnlijk is het antwoord dat in alle andere landen de luchtvaart ook moet krimpen omdat luchtvaart heel slecht is voor het klimaat. Maar die landen doen dat dus niet. Ze groeien allemaal. Dat komt omdat de vraag naar luchtvaart er is. Wij duwen die klimaateffecten nu zelfs de grens over. Dat kan toch niet? Dat kan toch niet waar zijn? Het lid Kostić zegt buiten de microfoon dat ik antwoord moet geven op de vraag, maar dat heb ik in het eerste stuk al gedaan. De VVD wil dat Schiphol vergund is. Dat is het standpunt van de VVD. Dat vinden we al

jaren. Dat is precies de reden waarom ik net geantwoord heb op de heer De Hoop. We zijn niet voor niks bezig met een nieuw Luchthavenverkeerbesluit, het aantal vluchten, geluidsreductie en alles wat daarbij hoort. Daar staat de VVD volledig achter.

Dan ga ik naar mijn vraag aan de minister die hoort bij wat ik net zei over de luchtvaart. Die gaat met name over de regionale luchthavens. De regionale luchthavens, vooral in Eelde en Maastricht, hebben last van concurrentie van net over de grens. Daar gaat mijn hele pleidooi ook over. Ik zou graag van de minister willen horen hoe hij aankijkt tegen het idee om hen te helpen door bijvoorbeeld naar de vliegtaks te kijken. Die zorgt daar voor een nogal grote ongelijkheid. Het speelveld is daarmee niet gelijk. Het lukt dus niet om vanaf Eelde of Maastricht die vluchten te organiseren, want de mensen gaan gewoon over de grens in Duitsland vliegen.

Voorzitter, dan Lelystad Airport. Er ligt een motie van afgelopen maandag waarin de regering wordt verzocht om bij definitieve besluiten over het NPRD, waaronder het stationeren van jachtvliegtuigen op Lelystad Airport, ook te besluiten dat Lelystad wordt geopend voor groothandelsverkeer. Uitstel is namelijk geen optie meer. Er ligt een kant-en-klaar vliegveld terwijl miljoenen mensen vertrekken van luchthavens net over de grens, zoals ik net ook zei. Lelystad is noodzakelijk voor die betaalbare verbindingen uit ons eigen land en voor onze Defensiecapaciteit. Zoals gezegd zetten partijen die dit tegenhouden de regionale wens vanuit Flevoland, de regionale economie, de werkgelegenheid en betaalbaar vliegen op het spel. Ik vraag de minister hoe het staat met de voorbereidingen tot opening en met de natuurvergunning. Hoe houdt u Schiphol aan boord? Aan de staatssecretaris stel ik de vraag of hij het belang van de koppeling van jachtvliegtuigen en burgerluchtvaart nog steeds kan toelichten en onderstrepen.

Voorzitter. Dan nog over de Balanced Approach. De luchtvaart levert meer dan 400.000 banen op en is een onmisbare motor voor de economie. Tegelijkertijd moeten we hinder voor omwonenden structureel verminderen; ik noemde dat net ook al. Daar zet de VVD op in door innovatie en vlootvernieuwing. Luchtvaartmaatschappijen investeren miljarden in schonere en stillere vliegtuigen, maar dan moet het beleid daar wel op aansluiten. De VVD vraagt aan de minister hoe het staat met de uitvoering van de motie van de VVD om autonome vlootvernieuwing mee te nemen in fase 2. Mag de VVD ervan uitgaan dat de minister bij het meten van de resultaten van fase 1 ook de inzet van deze verstilling mee meet?

De Balanced Approach is namelijk de weg vooruit. Minder hinder en ruimte voor groei: dat is wat de VVD wil. Met het Luchthavenverkeerbesluit is eindelijk een stap gezet richting rechtszekerheid. Nu is het zaak dat de uitvoering daadwerkelijk leidt tot minder hinder voor omwonenden en tot voldoende ruimte voor Schiphol om de hubfunctie te behouden. Tariefdifferentiatie naar geluid is een nuttig instrument om vlootvernieuwing verder te versnellen. Maar bovenal willen wij geen aanvullende maatregelen en geen nationale CO₂-heffing naast Europese afspraken. Die zouden Nederland schaden terwijl de uitstoot gewoon elders plaatsvindt.

Voorzitter, afsluitend. De keuze is helder: óf we kiezen voor partijen die luchtvaart kapotreguleren en wegbelasten en daarmee banen, bereikbaarheid en onze internationale positie opofferen, óf we kiezen voor de lijn van de VVD. Dat is voorspelbaar beleid, geen extra lasten, ruimte voor innovatie en groei, en een sterke concurrerende en duurzame luchtvaartsector die Nederland verbindt met de wereld.

Mevrouw **Postma** (NSC):

Ik hoor de heer Peter de Groot concluderen dat de VVD minder hinder voor omwonenden wil. Dat is eigenlijk ook waar Harbers mee gestart was. Hij nam de uitspraak van de rechter serieus en is daarmee aan de slag gegaan. Maar wat schetst mijn verbazing: we hebben debat na debat gevoerd over luchtvaart, maar minder hinder werd voor de VVD steeds minder. Nu hoor ik de heer Peter de Groot alleen nog maar over tariefdifferentiatie op Schiphol. Maar we hebben het niet over de autonome vlootvernieuwing, want daar heeft hij een draai aan gegeven. We hebben het niet over die andere dingen. Ik ben dan wel benieuwd wat "minder hinder" precies en concreet inhoudt voor de heer Peter de Groot. Kunnen wij ook dit debat weer een motie verwachten waardoor dat nog verder afbrokkelt?

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

Nee, er komt helemaal niet een nieuwe motie. Ik vraag naar de stand van zaken in de uitvoering. Ik vind namelijk dat als we met elkaar besluiten dat die 20% geluidsreductie de norm is, we het klusje dat we met elkaar te klaren hebben ook pas gedaan hebben als we die 20% halen. Dat betekent niet dat we het een wel en het ander niet meetellen. Bij elkaar opgeteld is het namelijk allemaal minder hinder, minder geluidshinder. Het is allemaal verstilling. Het lijkt daardoor een wat technische discussie door technische termen als "autonoom" en "additioneel", maar minder hinder is gewoon minder hinder. Er bestaat niets anders dan minder geluid. Ik heb voor dit debat geen extra motie op die 20% geluidsreductie, want daar staat de handtekening van de VVD gewoon onder. Maar ik wil wel dat partijen, als zij miljarden investeren in nieuwe vliegtuigen, er ook van op aankunnen dat ze de slots kunnen behouden als de geluidsreductie behaald is. Voor dat evenwicht staat de VVD; daar zetten we zeker onze handtekening onder.

De **voorzitter**:

Een korte interruptie van het lid Kostić.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

De VVD gedraagt zich gewoon als rupsje-nooit-genoege. In het vorige kabinet leek het alsof ze hadden geleerd van het verleden door grenzen te stellen aan groei. Maar nu is het weer: alles moet kunnen in Nederland. Ik probeer eigenlijk vooral te vragen aan mijn collega of hij beseft dat de VVD Nederland weer in de problemen gaat brengen — in nog grotere problemen — omdat we tegen de grenzen van klimaat, natuur en stikstof aanlopen.

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

Misschien vindt het lid Kostić het niet fijn om te horen, maar als we stiller en schoner kunnen vliegen, waarom zouden we dan niet stiller en schoner vliegen? Dat is hetzelfde als met elektrische auto's. Als we meer elektrische auto's krijgen, hebben we geen uitstoot. Dat geldt natuurlijk ook als je minder ... Ik ga mezelf herhalen, voorzitter, en dat lijkt me niet nodig.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Ik wilde nog even zeggen dat ik weg moet, voorzitter.

De heer **Eerdmans** (JA21):

Dat hoeft je niet te vragen; dat mag gewoon. Ik ben het met heel veel punten die de heer

De Groot van de VVD noemt eens. Waar ik wel graag de mening van de VVD over zou willen horen, is die transfertaks, dus die overstapbelasting voor mensen die Schiphol gebruiken als hub om door te gaan met hun reis. Die hangt volgens mij boven de markt. Als ik het goed begrijp, is mogelijk zelfs dinsdag al, op Prinsjesdag, duidelijk wat daarmee gebeurt. Ik weet wat de gevolgen kunnen zijn voor KLM. Die zou zeer verzwakken. Dat geldt ook voor Schiphol. Het punt is dat het onderzoek dat ik aanhaalde, laat zien dat het totaal geen milieueffect met zich meebrengt. Mijn vraag is dus of de VVD zo'n nieuwe overstapbelasting ook tegen wil houden als daar sprake van zou zijn.

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

Laat ik vooropstellen dat ik niet weet ... De heer Eerdmans verwijst naar iets wat misschien komt. We weten dat er een langeafstandbelasting aan komt. Wat de VVD betreft gaat die ook echt over langeafstandreizigers, want daar is die op geënt. Ik zou het heel onverstandig vinden als die op die transferbelasting wordt geplakt, want we weten allemaal wat het belang is voor het langeafstandnetwerk om die overstappers hier te hebben. Dat heb ik ook zojuist benadrukt in het interruptiedebatje met de heer De Hoop. Het netwerk van Nederland en de hub hebben grote economische waarde. Ik zou die knop niet graag inzetten, zeg ik tegen de heer Eerdmans.

De heer **Eerdmans** (JA21):

Mij lijkt 800 miljoen aan belastingen erbij ook genoeg. Maar wordt het 1,1 miljard of blijft het bij 800 miljoen? Dat is volgens mij de vraag. Ik ben blij dat daarover in ieder geval een aarzeling te horen valt bij de VVD. Ik hoop werkelijk waar dat er dinsdag in het koffertje van de minister van Financiën niet een nieuwe dure grap van 300 miljoen zit voor de mensen die graag willen vliegen en overstappen. Laten we komende dinsdag hopelijk onze zegeningen kunnen tellen.

De **voorzitter**:

Dan geef ik het woord aan de heer Boutkan van de PVV.

De heer **Boutkan** (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Wij zijn trots op onze nationale luchthaven Schiphol en op onze regionale luchthavens. Luchtvaart is van groot belang voor ons vestigingsklimaat, onze economie en onze internationale handelspositie. Maar deze trots wordt getemperd doordat de afgelopen jaren bijna elke postzegel groen bestempeld is als Natura 2000 en het probleem van stikstof is gecreëerd, wat ook weer nadelig uitpakt ten opzichte van onze buurlanden. Door het jarenlang ingezette beleid om koploper en het braafste jongetje van de klas te willen zijn, worden we nu geconfronteerd met rechterlijke natuur- en stikstofuitspraken die het land op slot zetten. Door deze koploperpositie zetten we onszelf zelfs weer op achterstand.

Voorzitter. Gisteren is vanuit de provincie Flevoland het signaal afgegeven dat de provincie niet zal meewerken aan de komst van F-35-straaljagers naar vliegveld Lelystad als de luchthaven niet tegelijkertijd wordt opengesteld voor commerciële burgerluchtvaart. Ons bekruipt het gevoel dat er geen uitspraak wordt gedaan over deze combinatie en dat dit uit electorale overwegingen over de verkiezingen heen wordt getild door de betrokken BBB-bewindspersonen. Mijn vraag aan de minister: waarom levert het BBB-smaldeel niet?

Voorzitter. Op 8 september ontvingen wij de elfde voortgangsbrief Schiphol van de minister met daarin actualisaties, monitoring, voortgang en technische wijzigingen. Maar wat wij misten in de brief was een verwijzing naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State met betrekking tot de natuurvergunning. Gezien deze uitspraak vragen wij de minister welke rol en activiteiten er voor de minister zijn weggelegd met in het achterhoofd de elfde voortgangsbrief.

Voorzitter. Dan de zonnepanelen rondom Schiphol. De minister schrijft ons dat hij voornemens is om 6,84 miljoen euro via een decentralisatie-uitkering aan de gemeente Haarlemmermeer te verstrekken. Dit wordt dan opgenomen in de begroting voor 2026. Dit roept bij de PVV een aantal vragen op. Uit de door de PVV opgevraagde tijdlijn blijkt dat er een omgevingsvergunning is verleend voor het gebruik van een ander type paneel dan in de oorspronkelijk aangevraagde omgevingsvergunning. Deze wijziging ten opzichte van de oorspronkelijke aanvraag heeft er niet toe geleid dat betrokken partijen in de luchtvaartsector bij de nu toegepaste zonnepanelen zijn geconsulteerd. Als oplossing worden de zonnepanelen die de vliegveiligheid in gevaar brengen, voorzien van een folie. Ik heb hierover de volgende vragen. Waarom trekt de minister de portemonnee? Is het plakken van folie voldoende om op de lange termijn de vliegveiligheid rondom Schiphol te garanderen? Is met het aanbrengen van folie op deze panelen het veiligheidsrisico weggenomen en daarmee de vliegveiligheid veiliggesteld? Kan de minister garanderen dat de vliegveiligheid niet in gevaar wordt gebracht met de nog aan te leggen zonneparken van in totaal 185 hectare —succes! — rondom de luchthaven? Als de minister dit niet kan garanderen, wat zijn daarvan dan de consequenties voor de vliegveiligheid, voor de te verwachten overlast voor de omwonenden, voor de bedrijfsvoering van Schiphol en voor de reizigers?

Voorzitter, dan het gebruik van de secundaire banen, een onderwerp waarvoor de PVV meermaals aandacht heeft gevraagd. Wij hebben hierover een mooie brief ontvangen. In deze brief lezen we dat er een snel onderzoek is uitgevoerd naar met name de hinder in de zuidwesthoek van Schiphol. Een van de oplossingsrichtingen is onderzoeken of het mogelijk is om de Aalsmeerbaan te ontlasten. Maar wat lezen wij nu? Door capaciteitsgebrek bij LVNL blijft de Aalsmeerbaan voorlopig ingezet worden onder het strikt preferentieel baangebruik. Dit roept de volgende vragen op. Doordat er vermoedelijk een vacature niet wordt ingevuld, zijn omwonenden daarvan de dupe. Klopt dit, minister? Zo ja, was het dan niet beter geweest om die 6,84 miljoen te besteden aan werving?

Voorzitter. De PVV heeft de situatie rondom overlastgevende passagiers al eerder benoemd. Graag horen wij van de minister waarom uitwisseling van gegevens wel kan plaatsvinden bij verkeersovertredingen via de kentekenregistratie. Als er wel gegevens gedeeld kunnen worden in het kader van verkeersveiligheid, waarom dan niet in het kader van vliegveiligheid?

Voorzitter. Bij het laatste tweeminutendebat Luchtvaart mocht de PVV van de collega's geen motie indienen die zei dat Extinction Rebellion bestempeld zou moeten worden als een terroristische organisatie. Bij het komende tweeminutendebat zal de PVV opnieuw deze motie indienen, want het houdt niet op met deze radicaal extreemlinkse organisatie. Net vrijgesproken bekladden ze de bekende KLM-cockpit op Schiphol Plaza met roze verf en wordt er alweer een massa-actie tegen KLM aangekondigd op 24 oktober. "De grootste tot nu toe", dreigen ze. Dit zal ongetwijfeld weer leiden tot extra

inzet van allerlei organisaties die te maken hebben met de vliegveiligheid op Schiphol. Mijn vraag aan de minister ...

De **voorzitter**:

Meneer Boutkan, we hebben een punt van orde van de heer De Hoop.

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

De heer Boutkan doet het weer. Burgers die zich niet eens kunnen verdedigen, die gewoon binnen het recht protesteren, waarop de rechter ingrijpt als dat niet gebeurt, worden hier als terrorist weggezet. Ik vind dat niet kunnen. Ik vind het niet kunnen dat dit in een debat gebeurt. Ik vind dat daar wat van gezegd mag worden.

De **voorzitter**:

Punt gemaakt. Gaat u verder, meneer Boutkan.

De heer **Boutkan** (PVV):

Waarvan akte. Is de minister het met de PVV eens dat het wederom verstoren van de openbare orde, waardoor de vliegveiligheid in het geding kan komen, hard aangepakt moet worden?

Tot zover, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan gaan we verder met het lid Postma van Nieuw Sociaal Contract.

Mevrouw **Postma** (NSC):

Ik hoorde volgens mij de heer Boutkan zeggen dat hij zich zorgen maakt over de overlast voor omwonenden bij de Aalsmeerbaan. Klopt dat?

De **voorzitter**:

U wordt aangesproken, meneer Boutkan.

Mevrouw **Postma** (NSC):

Ik vind het heel mooi dat hij geluidsoverlast voor omwonenden in deze zin serieus neemt. Ik vraag me dan wel af hoe hij eigenlijk ...

De **voorzitter**:

Een moment, mevrouw Postma. Dit is uw eigen termijn, geen interruptie op de heer Boutkan.

Mevrouw **Postma** (NSC):

Nee, dit is een interruptie op de heer Boutkan.

De **voorzitter**:

Nee, want u heeft geen interrupties meer.

Mevrouw **Postma** (NSC):

Echt waar niet?

De **voorzitter**:

Nee. Maar misschien kunt u het creatief vervlechten in uw eigen inbreng. Ik denk dat dat wel moet lukken.

Mevrouw **Postma** (NSC):

Sorry, dan doe ik dat tot slot. Mag ik dan opnieuw beginnen?

De **voorzitter**:

Nee, u gaat door en dan zien we wel hoever we komen.

Mevrouw **Postma** (NSC):

Nou, voorzitter, dan begin ik gewoon met mijn verhaal en dan kijk ik tot hoever ik kom.

Voor veel mensen in Nederland voelt de luchtvaart niet als vooruitgang, maar als een bron van zorg. Bewoners rond Schiphol, Rotterdam en Maastricht liggen wakker van lawaai, maken zich zorgen om hun gezondheid en zien dat de regels vaak niet worden nageleefd. Ondertussen lijkt de luchtvaart steeds een uitzonderingspositie te hebben: voor trein of auto betaal je btw en accijnzen, maar voor vliegen niet. Voor CO₂ zijn er geen bindende doelen. Voor bewoners voelt dat oneerlijk. De problemen met geluid zijn groot. ILT laat zien dat Schiphol de normen overschrijdt. Ook Maastricht en Rotterdam bieden bewoners onvoldoende bescherming. Toch presenteert het kabinet een roadmap met 15% minder geluid, nog eens 5% en daarna weer groei. Maar de natuurvergunning is vernietigd en deze week is ook het verzoek om die tijdelijk terug te krijgen afgewezen. Schiphol opereert dus zonder vergunning. Hoe kan de minister in deze situatie al spreken over groei? En is hij bereid eerst een stevig en wetenschappelijk onderbouwd normenstelsel te maken dat ook echt wordt gehandhaafd, voordat hij ruimte biedt aan extra vluchten?

Dan de duurzaamheid. Sinds 1990 is de CO₂-uitstoot van de luchtvaart meer dan 150% gestegen. Andere sectoren hebben harde reductiedoelen, de luchtvaart niet. De SAF-roadmap schrijft 6% duurzame brandstof in 2030 voor, met in Nederland een extra doel van 14%. Maar de grondstoffen zijn schaars, de kosten hoog en fraude ligt op de loer. Grote bedrijven hebben investeringen al afgeblazen. Ambitie is goed, maar zonder randvoorwaarden blijft het bij woorden. Hoe realistisch acht de minister de 14% nu investeringen wegvallen? Welke maatregelen neemt hij om fraude te voorkomen en hoe gaat hij inzetten op synthetische kerosine in plaats van halfslachtige oplossingen? Komt er voor het herfstreces een kabinetsreactie op de SAF-roadmap met duidelijkheid over wie de regie voert? En kan de minister toezeggen dat we de grondstoffenbasis niet verbreden, dat de Europese RED III-eisen altijd gelden en dat opschaling van e-kerosine prioriteit krijgt?

Dan kom ik op de niet-CO₂-effecten. Onderzoeken tonen aan dat deze de klimaatimpact verdubbelen of verdrievoudigen. Blijft het bij onderzoek of komt de minister dit jaar met maatregelen die nu effect hebben, zoals kerosine met minder zwavel en aromaten en routes die contrails vermijden? Kan hij informatie over dit onderscheid tussen direct doen en verder onderzoek expliciet naar de Kamer sturen?

Dan het groeipad. De minister spreekt nu vooral over een nieuw stelsel voor geluid, maar bewoners hebben ook te maken met luchtkwaliteit en niet-CO₂-effecten. Kan hij bevestigen dat er een integraal normenstelsel voor milieu komt en niet alleen voor geluid? Hoe voorkomt hij dat 20% herrievermindering na 2028 meteen wordt uitgedeeld

als groei ruimte? Wordt de grens van 478.000 vluchten niet het vertrekpunt? Ook zijn er afspraken met KLM en Schiphol aangekondigd. Waarom liggen die convenanten er nog niet? Wanneer ontvangt de Kamer de volledige set afspraken, inclusief inzet op stille toestellen in de nacht, vlootvernieuwing en tariefdifferentiatie?

En dan wil ik het graag hebben over Lelystad Airport. Ons standpunt is duidelijk: Lelystad gaat niet open voor commerciële burgerluchtvaart. De lage aanvliegroutes zorgen voor nieuwe overlast. De maatschappelijke kosten zijn groot en de baten gering. Nu Defensie zijn rol daar uitbreidt, wat wel op onze steun kan rekenen, wordt commerciële luchtvaart nog minder realistisch. In de brief die de minister heeft gestuurd, schrijft hij dat de reductie van het aantal vluchten op Lelystad zorgt voor minder vliegtuigbewegingen op Schiphol. Dat is alleen de korte termijn. Voor de lange termijn geldt die stelling alleen als er een cap op het aantal vluchten op Schiphol wordt geplaatst. Betekent dit dat als de minister voornemens is Lelystad voor commerciële luchtvaart te openen, wat hij dus blijkbaar gaat onderzoeken — ik had al eerder aangegeven wat ik daarvan vond — er een cap komt op de vluchten die hij weghaalt op Schiphol? Dan komt er dus in de toekomst niet een toename van luchtvaart op Schiphol omdat je vluchten verplaatst naar Lelystad en die ruimte toch weer gaat invullen.

Voorzitter, ik kijk even hoelang ik nog heb.

De **voorzitter**:

U wordt wel verzocht om af te ronden. U heeft nog twintig seconden.

Mevrouw **Postma** (NSC):

O, dat gaat goed. Dan even kort de vliegbelasting. Die klopt nu niet. Iedereen betaalt €29, of je nou naar Londen vliegt of naar Bali, en transferpassagiers en privéjets betalen niets. CE Delft laat zien dat een afstandsafhankelijke belasting wel eerlijker werkt. Lange vluchten worden duurder, korte vaak goedkoper en de uitstoot daalt, terwijl het effect op passagiers klein is.

Voorzitter.

De **voorzitter**:

Tot slot.

Mevrouw **Postma** (NSC):

Wij zijn benieuwd wanneer de uitwerking van dit voorstel richting de Kamer komt.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik zie een interruptie van de heer Boutkan.

De heer **Boutkan** (PVV):

Tijdens het betoog van mevrouw Postma van NSC hoorde ik haar in haar verhaal over Lelystad spreken over de laagvliegroute. Misschien kan mevrouw Postma dat nog even kort nader toelichten, want bij mijn weten is er in de gesprekken en in het overleg met het ministerie en LVNL juist gekozen voor andere routes en is er geen sprake meer van een laagvliegroute.

Mevrouw **Postma** (NSC):

Voor ons is het bij Lelystad van belang dat de luchthaven gewoon niet open gaat voor commerciële vluchten, voor vakantievluchten, om ze maar even zo te noemen. In de tijd dat die discussie speelde — dat was al ver voor 2023 — waren laagvliegroutes een optie waarnaar gekeken werd. Wat ons betreft is geen enkele van die banen een optie en komen er gewoon geen vluchten.

De heer **Boutkan** (PVV):

Dan concludeer ik dat mevrouw Postma van NSC hier gewoon het frame van een laagvliegroute over Schiphol neerlegt, terwijl er dus geen sprake meer is van die laagvliegroute. Voor NSC is het kennelijk: nee, het mag niet open en dan gebruiken we gemakshalve de laagvliegroute maar als argument. Ja, daar mag ze best nog even op antwoorden.

De **voorzitter**:

Prima. Mevrouw Postma, kort.

Mevrouw **Postma** (NSC):

Ik dacht dat ik vrij duidelijk was. NSC wil gewoon niet dat Lelystad Airport opengaat voor commerciële vluchten. "Vakantievluchten" worden ze ook wel genoemd. Punt.

De **voorzitter**:

Ik kijk even rond. De heer Bamenga van D66.

De heer **Bamenga** (D66):

Ja, ik ben er ook nog, voorzitter.

Voorzitter. Aan de orde is vandaag het commissiedebat Luchtvaart. Ik wil graag drie onderwerpen uitlichten: vliegbelasting, duurzame vliegtuigbrandstoffen en de naleving van de wet door Schiphol.

Voorzitter. De luchtvaart groeit nog steeds. Steeds meer mensen stappen in het vliegtuig. Voor sommigen is veel vliegen normaal. Het is prachtig dat reizen de wereld opent en mensen steeds dichterbij elkaar brengt, maar de keerzijde is groot. De klimaatimpact neemt toe en de overlast voor omwonenden groeit mee. Helaas stranden belangrijke verduurzamingsinitiatieven. Vliegen op een verantwoordelijke manier, een duurzamere luchtvaart, zonder onnodige last voor omwonenden, binnen de kaders van de wet: ik geloof dat dat wél kan. Maar dat vraagt om een inspanning van het kabinet. Daar wil ik het vandaag over hebben.

Ten eerste wil ik het hebben over een gedifferentieerde vliegbelasting. Ik vind dat dat een goed idee is. Op die manier kunnen we de korteafstandsvluchten die prima met de trein of auto kunnen, ontmoedigen. Op die manier zal de prijs voor langere vluchten de werkelijke milieu-impact weerspiegelen, zodat de vervuiler betaalt. Dat is eerlijk en effectief om CO₂-uitstoot tegen te gaan. Minister, aan welk bedrag denkt u voor langeafstandsvluchten, zodat het effect op het klimaat daadwerkelijk merkbaar is?

Ook zien we dat een klein deel van de reizigers verantwoordelijk is voor een groot deel van de uitstoot, de veelvliegers. Wie vaak vliegt, sloot veel CO₂ uit. Daar kan een prima reden voor zijn, maar daar mag wat D66 betreft ook een prijskaartje aan hangen. Minister, hoe denkt u over het invoeren van een dergelijke heffing, zodat de grootste

vervuilers het meeste betalen?

Voorzitter, tot slot op het punt van de vliegbelasting. Schiphol is een luchthaven waar veel buitenlandse reizigers overstappen. Die onnodige tussenstops veroorzaken extra uitstoot en zorgen voor overlast bij omwonenden van Schiphol. Ik las in het rapport van CE Delft een variant waarbij transferpassagiers €2,50 per overstap betalen. Dat lijkt me eerder een symbolisch bedrag. Minister, is dit bedrag volgens u voldoende om onnodige tussenstops in Amsterdam te voorkomen of overweegt u een hoger tarief?

Voorzitter. Ik had u beloofd niet alleen over belastingen te praten, dus nu kom ik bij een leuker onderdeel van mijn inbreng. Ik wil het hebben over duurzame vliegtuigbrandstoffen. In 2030 komt er een verplichting vanuit de EU waardoor bedrijven SAF moeten gaan bijmengen. We zien in Nederland bedrijven al anticiperen op die kans. Volgens mij is dit een geweldige kans voor de toekomstige industrie van Nederland: Nederland als voorloper in de productie van sustainable aviation fuel. Maar de businesscase is nog lastig. De vliegtuigmaatschappijen zijn niet gewend langetermijndeals te sluiten over brandstof. Ik vraag de minister dus hoe hij zijn rol ziet in het aanjagen van de ontwikkeling van SAF en e-SAF. Is hij bereid in een vroege fase met bedrijven, vliegtuigmaatschappijen en producenten om tafel te gaan om te kijken waar hij kan helpen om de keten op gang te brengen?

Tot slot, voorzitter. We zien steeds meer hoe belangrijk het is dat onze natuur en ons klimaat stevig worden beschermd. Nu de natuurvergunning van Schiphol is vervallen, overtreedt Schiphol structureel de Natuurwet. Het is een ingewikkelde situatie, die we zo snel mogelijk moeten oplossen. Ik heb twee simpele vragen aan de minister. Gaat u de regels van de Natuurwet daadwerkelijk handhaven? Zo nee, welke stappen zet u dan om ervoor te zorgen dat Schiphol uit de illegaliteit komt?

Voorzitter. Het is tijd om verantwoordelijkheid te nemen, innovatie te stimuleren en duurzame keuzes de norm te maken. Ik roep de minister ertoe op om deze kansen te grijpen en Nederland voorop te laten lopen in de duurzame luchtvaart. Het kan wél.

En als aller-, allerlaatste punt: ik heb vandaag een petitie mogen ontvangen, het Manifest Gezondheid en Luchtvaart. Daarin staan twee oproepen. Geef de Gezondheidsraad opdracht om een onafhankelijk advies op te stellen over de impact van luchtvaart op de gezondheid van Nederlanders. Neem dit advies serieus en vertaal het naar effectief beleid dat primair gericht is op de bescherming van de gezondheid en de leefomgeving, nu en in de toekomst. Ik kan dit manifest straks aan de minister geven. Ik zou graag van hem willen weten hoe hij hierin staat. Graag een reactie van de minister dus.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel.

De heer Pierik (BBB):

Ik hoorde de heer Bamenga een warm pleidooi houden voor de inzet van SAF. Kan de heer Bamenga aangeven hoe D66 de productie van SAF verder wil stimuleren?

De heer **Bamenga** (D66):

Goede vraag, dank u wel hiervoor. Volgens mij waren we allebei bij een bijeenkomst waarin het hierover ging. Het gaat om het belang van zekerheid voor de industrie, om te zorgen dat die hierin kan investeren. Ik vraag de minister dus om te kijken, niet alleen met die industrie, maar ook daaromheen, wat er verder nodig is om de infrastructuur te creëren, zodat mensen hierin gaan investeren. Ik denk dat dat heel belangrijk is. In het verleden hebben we ook moties ingediend, ook zelfs met de heer De Groot, om ervoor te zorgen dat we veel meer gaan investeren in duurzame luchtvaart.

De heer **Boutkan** (PVV):

Volgens mij hoorde ik de heer Bamenga het hebben over een kleine belasting. Die wil hij ook loslaten op transferpassagiers. Nou is D66 een partij die altijd loopt te pronken met haar Europese beleid en dergelijke. Dit zou betekenen dat wij als enige Europese land die belasting voor transferpassagiers gaan invoeren. Dat ten eerste. Ten tweede betalen transferpassagiers in het land van vertrek al een belasting. Zij zouden hierdoor een extra belasting moeten gaan betalen. Ik ben toch heel benieuwd hoe meneer Bamenga ... Nou, ik ga niet zeggen "zich hieruit weet te kletsen", maar ik vraag of hij hier gewoon een toelichting op kan geven.

De **voorzitter**:

We gaan het horen.

De heer **Bamenga** (D66):

Volgens mij hoeft ik dat zeker niet te doen. Volgens mij is het juist heel simpel. Wij vinden, vanuit het principe dat de vervuiler betaalt, dat zeker ook mensen die een transfer, een overstap, hebben, een bijdrage kunnen leveren, al helemaal omdat zij uiteindelijk niets gaan nuttigen in Nederland. Wij hebben daar niet heel veel aan in Nederland. Ik hoorde net cijfers van collega De Hoop, die het had over miljoenen overstappers die hierheen komen. Die overstappers komen hier, maar nuttigen verder helemaal niks hier. Maar er is nog een ander argument. Als iemand vanuit waar dan ook naar Schiphol komt en vervolgens de trein naar Brussel neemt, betaalt hij ook extra belasting op het moment dat hij de trein neemt. Waarom zou dat anders zijn voor een overstap met het vliegtuig? Dat vind ik oneerlijk. Daarom vinden wij als D66 het belangrijk om die overstapbelasting in te voeren.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan sluit ik het eerste deel van deze vergadering. We gaan om 16.00 uur verder.

De vergadering wordt van 15.28 uur tot 16.03 uur geschorst.

De **voorzitter**:

Goed, als iedereen wil gaan zitten gaan we langzamerhand beginnen met het tweede gedeelte van dit commissiedebat. Mijn voorstel zou maximaal vier interrupties voor de Kamerleden zijn, om mee te beginnen. Hebben we wat meer tijd, dan is er flexibiliteit, maar dan kunnen we op dit aantal terugvallen. Ik verwacht dat de staatssecretaris en de minister in blokjes werken. Ik stel voor dat we de interrupties aan het einde van de blokjes doen. Ik geef graag het woord aan de minister.

Minister **Tieman**:

Dank u wel, voorzitter. We spreken vandaag over het luchtvaartdossier. Ik heb een algemene inleiding. Daarna heb ik de volgende blokjes: toekomstbestendige luchtvaart, dus het SAF-dossier, waarbij SAF staat voor sustainable aviation fuel; de regionale luchthavens; Lelystad Airport; Schiphol; overig. Dat zijn mijn mapjes.

Maar ik wil eerst een aantal woorden spreken — dat zijn er niet veel — bij wijze van algemene inleiding. Het luchtvaartdossier is een onderwerp dat veel invalshoeken kent. Sinds mijn vertrek uit de Omgevingsraad Schiphol, waarin ik zo'n twee jaar heb mogen acteren, moet ik constateren dat het een enorm gejuridificeerd traject is geworden. Aan alle kanten zitten we met allerlei procedures en daar moeten we heel zorgvuldig mee omgaan.

Wat dat betreft wil ik hier ook het beeld neerzetten, en dat meen ik oprecht, dat wij ons echt aan de wet zullen houden. Er komen een aantal zaken naar voren om dat steviger te maken, want op dit moment is het niet stevig genoeg. Dat blijkt ook wel uit de LVB's die eraan zitten te komen. Voor Q1 van volgend jaar wordt dat voorgehangen bij de Tweede Kamer. Er komen ook meer meetpunten. Ik laat de ILT, die onafhankelijk is, daarin meekijken; die zal mij verder van repliek dienen, gevraagd en ongevraagd, over de vraag of we hier een solide traject met elkaar hebben. Daar zit bijvoorbeeld ook een convenant in, want ik wil echt een borging hebben. Ik wil eigenlijk nog niet eens zozeer praten over groei totdat die 20% is gerealiseerd. De rechtszekerheid van de omwonenden vind ik van groot belang.

Aan de andere kant is er aan de andere kant van de oceaan — u heeft wellicht ook de media bekeken — ook nog steeds een zienswijze. Ook onder de administratie-Biden was er al een fijne lijn. Als dat verkeerd gaat, zullen de economische gevolgen ook aanzienlijk zijn. Dat is een balans die ik probeer te zoeken. Weet dat ik op het punt stond om in het vliegtuig te stappen naar de andere kant van de oceaan om dat gesprek te beslechten, maar soms moet je het ook niet groter maken dan het is. Dit zeg ik naar aanleiding van een aantal artikelen van mijn collega in de Verenigde Staten.

De luchtvaart is belangrijk voor Nederland. Ik ben vorige week langs geweest bij de bestuurlijke raad van Schiphol. Ik ben ook bij de Maatschappelijke Raad Schiphol geweest, met de voormalige Kamervoorzitter als voorzitter. Ik stam nog uit de tijd van Pieter van Geel, die daar toen voorzitter was. Ook heb ik voor een stukje nog Eddy van Hijum meegemaakt. Er zijn punten die daar echt leven. Ik heb net het Manifest Gezondheid en Luchtvaart overgedragen gekregen. Dat verzoek neem ik mee. Ik ga kijken wat we kunnen doen om een kader te schetsen voor de Gezondheidsraad, of dat opportuun is en welke zaken daar nu al lopen. Maar daar kom ik zo meteen misschien nog wat meer over te spreken.

De luchtvaart speelt een belangrijke rol in onze economie. Tegelijkertijd is het altijd zoeken naar de balans tussen het belang van de luchtvaart voor Nederland aan de ene kant en de leefomgeving van de omwonenden aan de andere kant. Ik zet me echt voor beide in. U heeft mij vorige week al een reeks vragen gesteld over de vliegveiligheid. De heer Boutkan heeft ook vandaag vragen gesteld over de zonnepanelen. Daarvoor wil ik eigenlijk naar een schriftelijke reactie verwijzen. Die komt zo spoedig mogelijk. Die zit vanavond al in mijn inbox. Die antwoorden krijgt u dus op papier. Anders kan ik er misschien zo een paar dingen over duiden, maar daar staan echt heel veel zaken in ten aanzien van de verdeling en de zonnepanelen.

Het debat van vandaag gaat over andere luchtvaartdossiers, zoals Schiphol, Lelystad en de regionale luchthavens, en daarnaast ook over de inzet van innovatie en het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving. De afgelopen maanden heb ik gemerkt hoe mooi, maar ook complex het uitgebreide luchtvaartdossier is. Misschien nog iets over het NLR. Ik ben optimistisch en ik geloof er heilig in dat ... Dat is misschien niet zozeer ten aanzien van de reductie van 3 decibel die de nieuwe vliegtuigtypen nu realiseren — dat is natuurlijk qua geluid een enorm iets, wellicht op papier, maar je moet het ook echt kunnen ervaren op de grond, en daarover verschillen de meningen — maar het NLR is ook al bezig met de volgende generatie vliegtuigen. Ik mag op 1 oktober naar Toulouse gaan, naar de Airbusfabriek. Het moet altijd wetenschappelijk getoetst zijn, zodat het door bepaalde fabrikanten niet wellicht rooskleuriger wordt voorgesteld dan het daadwerkelijk is.

Ik begin daarom ook met de toekomstbestendige luchtvaart en de vragen die u daarover heeft gesteld. Het belang van de luchtvaart voor Nederland en de Nederlandse economie ...

De voorzitter:

Minister, zou u misschien kunnen opnoemen welke mapjes u heeft? Dan weet de Kamer wanneer ...

Minister Tieman:

Ja. Ik heb hier het mapje toekomstbestendige luchtvaart en SAF.

De voorzitter:

Ja, en wellicht zijn er nog meer mapjes. O, ik hoor dat u die al heeft genoemd, excuus.

Minister Tieman:

Ja, heb ik gedaan.

We werken hard aan de energietransitie van de luchtvaart. Ik heb een tijdje in de Botlek mogen werken, bij een groot chemiebedrijf voor sustainable aviation fuel. Dat is heel erg uitdagend, zeker gelet op wat Shell deze week bekend heeft gemaakt. Aan de andere kant heb ik op dit moment geen signalen ontvangen — ik houd natuurlijk behoorlijk de vinger aan de pols — dat wij in het jaar 2050 geen 70% SAF hebben bijgemengd. Het gaat natuurlijk in fases. Nederland loopt daarin voorop. Op dit moment heeft het besluit van het betreffende oliebedrijf — "energiemaatschappij" moet ik tegenwoordig eigenlijk zeggen — nog geen consequenties. Het is echt een mondiale markt; zo moet u dat bekijken. Innovatie is de beste manier om de luchtvaart toekomstbestendig te maken, ook qua decibellen. Dat gaat mij ook na aan het hart. Ik ben opgegroeid in Alphen aan den Rijn, waar die vliegtuigen regelmatig draaiden. Het geluid moet met gemiddeld 0,5 decibel per jaar afnemen. Dat is het wenkende perspectief. Maar nogmaals, op dit moment moeten we eerst die 20% realiseren alvorens we over groei kunnen spreken. Dat zeg ik ook in reactie op de vraag van de heer Grinwis.

Ik begin met de vragen van de heer Grinwis. Hoe gaan we het doel van 2030 halen ten aanzien van het bijmengen van biobrandstoffen? Want het ziet er nu niet goed uit, zei hij. Die vraag heb ik eigenlijk net al beantwoord. Op dit moment is er geen indicatie dat we de doelen, ook die van 2030 — ik had het net over 2050 — niet zullen gaan halen.

Als andere bedrijven, zoals een Neste of een Alco Energy, ook dergelijke signalen gaan afgeven, hebben we natuurlijk een andere discussie met elkaar, maar op dit moment heb ik, gelet op de mondiale markt, die signalen niet.

De heer Bamenga vroeg: hoe ziet de minister zijn rol in de ontwikkeling van sustainable aviation fuel en e-SAF? Is de minister bereid in een vroege fase met bedrijven, vliegtuigmaatschappijen et cetera om de tafel te gaan om deze keten op gang te brengen? Nou, ik kan u vertellen dat er vanuit het Klimaatfonds 60 miljoen euro beschikbaar is gesteld en dat er 150 miljoen euro is gereserveerd voor de ontwikkeling, de opschaling, van e-SAF. We gaan kijken hoe zich dat ontwikkelt, maar het geld is er. Be good and tell about it als we nog meer kunnen dissemineren en communiceren naar de markt dat dit er is, maar ik heb goede aanleiding om te geloven dat iedereen weet dat deze middelen er zijn en dat er aanvragen zullen binnenkomen.

Samen met de sector is er eerder al een SAF-roadmap gemaakt. Die ligt ook in de Kamer. Daarin zijn concrete initiatieven opgenomen om dit mogelijk te maken. Hier gaan we later — daar moet u mij iets meer tijd voor geven dan het herfstreces — op reageren. Dat is voorzien voor begin volgend jaar. Dan zullen wij een appreciatie van die routekaart geven. Daar zitten belangrijke elementen in om de doelstellingen in 2050 en eerder al te realiseren. Er zit ook al een puntje in ten aanzien van de grondstoffen, want we zijn ook bezig met een grondstoffentransitie. De suikerbiet is daar een mooi voorbeeld van, maar je kunt zelfs van rioolwater, van afvalwater, kerosine maken. Dat zijn hoopvolle signalen, maar dat moet wel opgeschaald worden, want er moet een markt voor zijn. Op dit moment staat het vaak nog onder water wat de kosten betreft.

De heer Pierik vroeg: hoe gaat de minister ervoor zorgen dat de investeringen in SAF aantrekkelijk blijven en dat er voldoende marktvraag komt? Kan de minister meer doen dan alleen draaien aan de knop van de bijmengverplichting? De Europese bijmengverplichting creëert een oplopend bijmengproces. Het vergroten van de productie is in deze fase wel een uitdaging. We werken er met veel partijen aan om dit aantrekkelijker te maken. Ik heb net wat financiën genoemd. Daarbij kijk ik echt naar de grondstoffen, de feedstocks, die in de sustainable aviation fuels zitten, want daar heb je ook nog een aantal smaken in. De ene is wellicht wat duurzamer dan de andere en er kan sprake zijn van dubbeltellingen. Dat gaat allemaal via de Nederlandse Emissieautoriteit.

Dan kom ik op een vraag van mevrouw Postma: hoe zit het eigenlijk met fraude? Via de NEa, de Nederlandse Emissieautoriteit, zijn diverse keurmerken neergezet waar een bedrijf aan moet voldoen. Met massabalansen wordt dat iedere keer geaudit. Dat is geen 100%-garantie, maar in mijn optiek — ik heb zelf met de methodiek gewerkt — is dat echt aan heel veel stringente wet- en regelgeving gebonden. Het is wellicht een technische sessie hoe zo'n Nederlandse Emissieautoriteit werkt om dubbeltellingen, waar op papier wat meer fraude zou kunnen plaatsvinden, tegen te gaan, maar ik heb zelf de ervaring dat dat goed geregeld is in Nederland in vergelijking met andere landen. Het heeft wel de aandacht, want met dubbeltellingen kun je vrij snel de verkeerde kant opgaan. Als mij de tijd gegund is, wil ik met de Nederlandse Emissieautoriteit verder de gesprekken ingaan. Afijn, daarvoor is een methodiek neergezet.

Dan een vraag over het inzetten op SAF. Mevrouw Postma vroeg: hoe gaat de minister inzetten op synthetische kerosine in plaats van op halfslachtige oplossingen? Ik heb net

al een aantal bedragen genoemd. Dat zijn dus mijn volledige oplossingen om dat neer te zetten: de reservering van 150 miljoen euro en de reservering van 60 miljoen euro voor de e-SAF's, om die verder te brengen. Dat is geregeld in het ReFuelEU Aviationprogramma.

Nog een vraag van mevrouw Postma. Op dit moment vindt een bijmenging van biobrandstoffen van zo'n 2% plaats. Hoe gaan we ooit de ambitie van 14% in 2030 halen? Het behalen van de ambitie van 14% is een gezamenlijke uitdaging. Daar werken wij hard aan. We houden met allerlei zaken in de gaten of we op koers liggen of niet. We hebben natuurlijk het signaal van Shell gekregen. Nogmaals, ik heb op dit moment geen signalen gekregen dat het niet gaat lukken, maar we kunnen wellicht wat vaker of op gezette tijden met de Kamer delen of we moeten bijsturen of niet, ook ten aanzien van de financiële middelen. We hebben wel een meetmethode om dat te kunnen doen, om dat groeitraject in 2050 op 70% en wellicht al veel meer te krijgen, want we hebben de Botlek vlak bij ons. Hoe mooi is het dat je vanuit Rotterdam het vliegveld van Amsterdam, maar ook Rotterdam The Hague Airport zou kunnen voorzien van deze e-sustainable aviation fuels?

De heer Pierik vroeg naar de agrarische sector. We werken samen met de ministeries van LNV en KGG aan een biograndstoffenstrategie. Daar heb ik net al het een en ander over gezegd. De toepassing van agrarische grondstoffen en restproducten in de productie van SAF zal hier dan ook een plek in krijgen. Op dit moment heb ik daar echter nog geen tijdlijn voor, maar het ligt niet jaren verder. We werken er op dit moment aan. Als u vraagt of dat volgende week klaar is, kan ik daar geen antwoord op geven; die informatie heb ik op dit moment niet. Maar er wordt aan gewerkt. Geeft u ons daar nog eventjes de tijd voor. Anders kom ik er nog bij u op terug wat precies de tijdlijn is voor het werkproces dat we doorlopen.

Over sustainable aviation fuels en fraude heb ik net het een en ander gezegd. Als u daar nog meer over wilt weten, kunnen we een keer een deep dive doen met massabalansen, want het is vrij complex. Veel bedrijven hebben experts op dit gebied in dienst, evenals auditors die de vinger aan de pols houden op dit vlak, ook gelet op een aantal incidenten die in het verleden hebben plaatsgevonden en waarvoor NEa heeft bijgestuurd.

Inzake de grondstofdelen en de prioriteit van e-SAF vroeg mevrouw Postma: kan de minister toezeggen dat we de grondstoffenbasis niet verbreden, dat de Europese RED III-eisen altijd gelden en dat opschaling van e-kerosine prioriteit krijgt? We sluiten zo veel mogelijk aan bij de Europese kaders. Zowel synthetische kerosine als biokerosine moet de komende jaren flink worden opgeschaald.

De heer De Hoop vroeg: kunnen we een CO₂-plafond verwachten in het nieuwe LVB? Het antwoord is nee. De Tweede Kamer heeft het CO₂-plafond controversieel verklaard.

Inzake de niet-CO₂-klimaat effecten vroeg mevrouw Postma: blijft het bij onderzoek naar niet-CO₂-effecten of komt de minister eerder met maatregelen die nu al effect hebben? Sinds 2025 zijn de monitoring, de rapportage en de verificatie van de niet-CO₂-effecten, zoals zwavel en aromaten, binnen de EU verplicht. Eind 2027 zal de Europese Commissie hierover rapporteren en eventuele aanvullende wetgeving in overweging nemen. Daar sluiten we dan bij aan voor de niet-CO₂-achtige zaken.

Tot zover de sustainable aviation fuel. Dan wil ik, met uw permissie, doorgaan naar de regionale luchthavens.

De **voorzitter**:

Ik heb gezien dat er inmiddels wat vragen zijn. Allereerst mevrouw Postma.

Mevrouw **Postma** (NSC):

Ik dank de minister voor zijn antwoorden. Ik vind het wel mooi; we hebben minister Tieman en staatssecretaris Tuinman, dus dat gaat af en toe in mijn hoofd wat verkeerd, dus mocht ik uw naam verkeerd uitspreken, vergeeft u mij dat dan.

U begon heel mooi. Ik wil het eerst even over de SAF's hebben. We hebben fraude geconstateerd, en niet alleen in de dubbeltelling. Het gaat ook om de certificaten die we krijgen door bijvoorbeeld biograndstoffen te importeren van andere landen. Ik ben zelf op werkbezoek geweest in de Rotterdamse haven. Er is een enorme internationale handel, waarbij we de meeste biograndstoffen halen uit ons "favoriete land", en dat zet ik tussen aanhalingstekens, namelijk China. Ik geloof dat 80% tot 90% van alle biograndstoffen daarvandaan komt. Vandaar mijn vraag: hoe kunnen wij ervoor zorgen dat we daar wel de juiste dingen vandaan halen?

Daarnaast hebben we het ingroeipad. Ik zag minister Tieman toch ook een beetje schrikken toen hij moest oplezen dat we nu op 2% zitten en dat we verwachten dat we in 2030 op 14% zitten. Ik heb het cv van de minister bekeken. Ik heb gezien dat hij in het bedrijfsleven heeft gewerkt, zoals hij net zelf al zei. Het is toch wat onrealistisch, minister, om nu ... Het is 2025. We mengen 2% bij. Als je meer biograndstoffen wilt produceren of maken, meer kerosine, zul je toch echt je productiecapaciteit moeten opschalen, en dat moet je binnen vijf jaar doen. Dat is toch vragen om problemen? Mijn vraag is of de minister daar nog antwoord op wil geven.

Daarna heb ik nog een korte vraag over het verminderen van zwavel en aromaten. Mooi dat de Europese Unie dat in kaart brengt, maar het gaat mijn fractie er natuurlijk om dat we daar maatregelen voor nemen. Als 2027 het jaartal is waarin Europa misschien met iets gaat komen, wil ik de minister vragen om nu al in gang te zetten dat Europa met iets gaat komen om te zorgen dat het minder wordt.

Minister **Tieman**:

Ik hoor het u zeggen. Ik moet echt nog even wat meer informatie hebben over waar die grondstoffen precies vandaan komen. U zegt dat 80% tot 90% van de biograndstoffen uit China komt. Dat neem ik nu even van u aan. Ik moet die massabalansen nog even bekijken, in hoeverre dat soort certificeringen ook daar van toepassing zijn of dat we zeggen "dat is geen gecertificeerde regio" en of daar dan een verhoogd risico is. Is daar een 100% auditverplichting? Dat moet ik echt nog even tot me nemen. Deze technische informatie heb ik nog niet. U overvraagt me een beetje op dat onderwerp, mevrouw Postma.

De uitdaging is wel de 6% in 2030. Dat is wel een uitdaging ten aanzien van waar we nu zijn. Het hoeft hier niet allemaal geproduceerd te worden. Het is een mondiale markt. We zijn net begonnen. Ik zie ook een exponentiële curve. Ik zie dat ook bijvoorbeeld op CO₂-reductie af en toe, als we naar bepaalde data gaan. Laten we daar ook gewoon de vinger aan de pols houden. We moeten niet lang wachten, dus ik kom niet pas over een

jaar bij u terug. Misschien dat we al eerder wat kunnen zien. Het kan op een gegeven moment ook heel snel gaan. Zeker met de kruisbestuiving tussen een aantal platforms in de Rotterdamse haven of in de Amsterdamse haven — denk bijvoorbeeld aan de werknemersverenigingen aldaar — kan het vrij snel gaan, kunnen we daar een stap gaan zetten. Dus ik houd het nog even in de gaten. We moeten die curve wel gaan maken, want het is geen lineair iets als je nu vanaf dit punt in 2030 al daar moet zijn. Mochten we daar een versnelling in aanbrengen, wil ik even kijken welke ik ruimte ik dan nog heb. We hebben net de Miljoenennota vastgesteld. Daar kan ik eigenlijk nog niet zo veel over zeggen, maar er zijn misschien nog een aantal interessante incentives die je dan in een latere fase neer kunt zetten om een vliegwieleffect te krijgen. Wellicht gaat dat ten koste van de wat minder ambitieuze brandstoffen, maar het is mogelijk dat je toch meteen zegt: ik ga voor de wat meer ambitieuze brandstoffen. Dat is dan even de puzzel die ik moet gaan leggen.

Tot zover even ten aanzien van die extra vragen, voorzitter.

Ik ga ook aan de slag met zwavel en aromaten, want 2027 EU. Mijn eerste debat in Brussel moet nog plaatsvinden. Ik heb een netwerk daar. Ik ga mijn voelsprietten uitsteken: wat kunnen we qua huiswerk hier al doen en ga ik daar wellicht een coalition of the willing krijgen?

De **voorzitter**:

Dank u wel. Mevrouw Postma.

Mevrouw **Postma** (NSC):

Dank voor deze antwoorden. Kan ik die laatste als een toezegging noteren? Ik vind het namelijk heel belangrijk dat de minister aangeeft dat we hier als Nederland aan de slag gaan, een coalition of the willing gaan vormen en gaan zorgen dat de zwavel ...

De **voorzitter**:

We kijken even naar de minister.

Minister **Tieman**:

Ja hoor.

De **voorzitter**:

Dan de heer Bamenga.

De heer **Bamenga** (D66):

Dank voor de reactie van de minister over het Klimaatfonds, over het stimuleren van SAF/e-SAF. De vraag die ik stelde, had ook betrekking op wat de minister nog extra kan doen bovenop het Klimaatfonds. Wat kan de minister meer doen om te zorgen dat het zeker wordt gesteld, zodat mensen ook daadwerkelijk gaan investeren? We weten dat dit kabinet met de grootste vervuilers in gesprek gaat en ook maatwerkafspraken maakt. Het zou zo fijn zijn als dat dit kabinet en in dit geval deze minister ook aan de slag gaat met de duurzame topindustrie om te kijken welke maatwerkafspraken gemaakt kunnen worden. Is de minister bereid om dat te doen?

Minister **Tieman**:

De maatwerkafspraken vormen natuurlijk een enorm dossier. We zien een aantal

bedrijven die zijn ingestapt, maar we zien ook een aantal bedrijven die zijn uitgestapt. Dat is dus best fragiel, als we kijken naar de hoeveelheid bedrijven dat zo'n maatwerkafsprake heeft gemaakt. Aan de andere kant begonnen we vrij optimistisch. Het is echt ook een kwestie van economie. Ik kan hier zeker toezeggen dat ik in gesprek zal treden met de bedrijven, die ik ken, maar ik denk ook dat ik hier bij limieten van de mondiale markt ga komen. Het is goed dat Nederland een aantal zaken wil neerzetten, maar je hebt hier echt te maken met een mondiale kerosinemarkt waarop het een en ander gaat gebeuren. Dus of ik dat dan allemaal in bedwang heb, is even vers twee. Maar als ik bepaalde afspraken met bedrijven zou kunnen maken om het hier vlot te trekken, dan zal ik dat zeker niet nalaten.

Ik geloof in dat vestigingsklimaat van Nederland. De Botlek is op dit moment in zwaar weer. Wij proberen als kabinet echt nog een stap te gaan zetten om de investeringen in verduurzaming in de Rotterdamse haven, maar ook in de andere chemische clusters, vlot te trekken gelet op de situatie die we nu hebben op het gebied van stikstof. Ik ben er hoopvol over dat dat gaat gebeuren. Binnenkort meer, zou ik bijna willen zeggen. Ik denk dat je dan hier ook wel weer een mogelijkheid hebt voor dit type grondstoffen, productieprocessen nabij de luchthaven, zodat je het niet van heel ver hoeft te halen. Zover kan ik gaan, meneer Bamenga.

De heer **Bamenga** (D66):

Dank weer voor de reactie. Volgens mij hoorde ik een toezegging over die maatwerkafspraken. Ik zou dan wel graag willen weten wanneer we daar een terugkoppeling van kunnen verwachten. Dat zou fijn zijn, want dan weten we in ieder geval wat de opbrengst is geweest tot dan.

De **voorzitter**:

Oké. Tweede toezegging. Wat is de toezegging dan?

Minister **Tieman**:

Ik ga het toch heel even wat duidelijker maken, want anders heb ik wel heel veel toezeggingen. Ik ga een ronde maken bij de bedrijven die ik al ken die in dit traject zitten, de paar bedrijven die een maatwerkafsprake hebben, over of daar ook een koppeling met de e-fuels gemaakt kan worden. Geeft u mij nog heel even de tijd daarvoor, alvorens ik met een e-fuel/e-SAF-maatwerkafsprakenpakket ga komen. Ik denk dat het nog te prematuur is om dat nu neer te zetten. Als er een koppeling is en als wij misschien dan toch gaan voor een aparte maatwerkafsprake voor specifieke e-fuels, zoals SAF's, dan kom ik daarop terug bij u. Het is dus nog even geen toezegging dat ik nu binnen zes maanden een vijftal bedrijven hier op het vinkentouw heb zitten om e-fuelstandaarden neer te zetten, om dat aan te zwengelen. Fijn dat u veel vertrouwen in mij heeft, maar dat is nog net iets te veel gevraagd. Ik ga mij inspannen, meneer Bamenga.

De **voorzitter**:

De heer Bamenga. Kort, alstublieft.

De heer **Bamenga** (D66):

Inspannen is altijd goed. Dat is altijd een eerste stap, dat de wil er in ieder geval is om het te gaan doen. Daar ben ik heel erg blij mee, maar ik zou het dan wel graag willen volgen. Het zou dus toch fijn zijn — dat scheelt misschien een motie of wat dan ook —

als de minister, als hij er zo positief in staat, toch kan toezeggen wat de eerste stap is, zodat we dat gewoon kunnen gaan volgen. Dat geeft wat meer vertrouwen, zeg maar. Ik zou het dus fijn vinden als de minister daar een toezegging over doet, want volgens mij zitten we op dezelfde lijn. Het gaat volgens mij niet alleen maar over het maken van afspraken met vervuilers, maar juist met de duurzame topindustrie. Volgens mij moeten we dat juist stimuleren met afspraken.

Minister Tieman:

Ik ga toch een koppeling maken met de grondstoffenstrategie die eraan zit te komen. Ik denk dat ik daar meer slagkracht mee zou kunnen krijgen. Dan kunnen we daarna naar de stappen gaan die u voor ogen heeft om mij te volgen. Ik denk dat ik dan een goed ijkpunt heb voor wat mogelijk is en op welke knoppen we kunnen drukken. Ik heb hier nog echt wat gesprekken nodig met de experts in het team en ook met Financiën, om te kijken wat we kunnen doen om het aantrekkelijker te maken. Dus op dit moment toch nog even geen toezegging van mijn kant, tot mijn spijt, maar we zitten dezelfde kant op te denken, meneer Bamenga.

De voorzitter:

Helder. Dat is uw goed recht uiteraard. De heer Pierik.

De heer Pierik (BBB):

Dank, voorzitter. Mevrouw Postma gaf ook aan dat de doelen voor de inzet van SAF best ambitieus zijn. De minister had het erover dat er bij LVVN op dit moment wordt gewerkt aan een biograndstoffenstrategie. Daar wilde ik toch eigenlijk wel wat meer van weten. Misschien kunnen we dat wel als toezegging noteren. Ik wil graag niet alleen die tijdlijn hebben, maar ook weten wat er allemaal wordt voorzien in Nederland. Dus wat gaan we doen binnen de Nederlandse grenzen en wat gaan we nog importeren aan biograndstoffen? Ik wil eigenlijk ook nog weten welke grondstoffen we dan vooral gaan inzetten en welke landbouwgewassen daar een rol in kunnen spelen.

Minister Tieman:

LVVN is hier in the lead. Ik kan u die informatie geven zodra ik die heb. Ik wil niet graag doorverwijzen, maar wat betreft de grondstoffentransitie staan zij echt even in the lead. Ik neem 'm mee naar mijn collega.

De voorzitter:

Ik kijk even rond of er bij dit blokje nog interrupties gewenst zijn. Dat is niet het geval. Dan verzoek ik u om met het tweede blokje door te gaan.

Minister Tieman:

Dank u wel. De heer Pierik zei: "Het Rijksvastgoedbedrijf is bezig met de grondoverdracht ten behoeve van Den Helder Airport. De gesprekken daarover lopen positief, maar er is nog geen definitieve beslissing. Kan de minister de stand van zaken aangeven?" Ik kan u op dit moment daar geen verdere informatie over geven. Ik kan er wel samen met mijn collega van Defensie bij partijen op aandringen dat hierover voor het einde van het jaar een beslissing wordt genomen. Er ligt ook een verantwoordelijkheid bij de minister van VRO. Tot zover even de reactie.

De heer Pierik vroeg ook: ziet de minister ook de voordelen van een verhuizing van de kustwachtheli's en wil hij die stimuleren? Ik geloof dat de vraag ook ging over de fixed

wings. Op dit moment is er geen aanleiding om de gehele Kustwacht te verplaatsen. Dat heeft ook te maken met de aanvliegtijden. Daarvoor is een spreiding van de toestellen over de kustlijn essentieel, ook ten aanzien van de momenten waarop er geland kan worden. Ik ga hierover nog in gesprek met de heer Tuinman om te kijken welke mogelijkheden we daar hebben. Er is wel een onderscheid tussen fixed wings versus heli's waar het gaat om de vraag of de spreiding goed is. De heli's hebben een bepaalde reikwijdte, maar de fixed wings moeten ook in de nacht bij een calamiteit de lucht in kunnen en kunnen landen. Daar heb je wellicht ook wat infrastructuurzaken voor nodig die er op dit moment alleen op Amsterdam zijn.

De voorzitter:

Dank. Meneer De Groot wil graag een punt van orde maken.

De heer Peter de Groot (VVD):

Eigenlijk is het meer een vraag over de orde van het debat. Ik hoor de minister zeggen dat hij daarover in gesprek gaat met de heer Tuinman. Staatssecretaris Tuinman zit hier toevallig; dat is hartstikke fijn. Het antwoord zou dus ook gelijk kunnen komen. Maar misschien is het meer een vraag in bredere zin. De minister heeft aangegeven welke blokjes hij heeft, maar we weten eigenlijk niet of de staatssecretaris ook nog gaat antwoorden, en in welke vorm, wanneer en hoe hij dat dan doet. Dat zou ik dus graag ook willen weten, want anders ga ik straks allemaal vragen aan de minister stellen die misschien voor de staatssecretaris zijn.

De voorzitter:

Dat is een terecht punt. Het lijkt me verstandig om even te horen welke blokjes de staatssecretaris heeft, zodat de Kamer bij elk onderwerp weet met welke vraag ze bij wie moeten zijn. Ik zou graag de staatssecretaris willen verzoeken even toe te lichten wat zijn deel is.

Staatssecretaris Tuinman:

Jazeker, voorzitter. Mijn deel bestaat uit Lelystad, alle vragen met betrekking tot de F-35 en de vraag met betrekking tot het maritieme vliegveld De Kooy, dus militair vliegveld Den Helder met civiel medegebruik. Je hebt daar dus eigenlijk twee zaken. Je hebt er een militair vliegveld dat militaire openingstijden kent en een civiel deel, waarop een civiele operateur functioneert. Op dit moment is dat de Kustwacht. De helikopters zijn gegund aan Bristow. Dat is een Engels civiel bedrijf. Dat valt onder verantwoordelijkheid van de heer Tieman. Bristow maakt gebruik van het militaire deel en de militaire openingstijden van vliegveld De Kooy. Op dit moment hebben wij een gezamenlijke stuurgroep, waarin zowel IenW als Defensie als een aantal anderen zitten, waarin we kijken naar de middellangetermijn- en de langetermijntoekomst van vliegveld De Kooy, waarbij de basisinstek van dit kabinet is dat het een militair vliegveld met civiel medegebruik is.

De voorzitter:

Het gaat er even om dat u aangeeft wat uw onderwerpen zijn.

Staatssecretaris Tuinman:

Ja, voorzitter. Ik beantwoord de vragen met betrekking tot het militaire deel van Lelystad. De vraag had betrekking op De Kooy, begreep ik, dus ik probeer daar op dit moment antwoord op te geven.

De **voorzitter**:

Nee, u hoeft nu nog geen antwoord te geven. Dat kan u in uw eigen termijn doen voor de Kamer.

Staatssecretaris **Tuinman**:

Ja, voorzitter. Dan doen we dat.

De **voorzitter**:

Dan is dat duidelijk; dan hebben we dat inzicht. Ik verzoek de minister om door te gaan.

Minister **Tieman**:

Dan ga ik verder met de heer Pierik. In Den Helder worden passagiers wel gecontroleerd, maar elders niet. De olie- en gasindustrie hanteert zelf ook aanvullende veiligheidseisen, maar de minimale veiligheidseisen voor luchtverkeer op de Noordzee zijn overal gelijk. Als u daar dus signalen van heeft, hoor ik die ook graag; die zijn hier dan nog niet bekend. Op dit moment bedient Den Helder de Noordzee, namelijk de offshore die van daaruit wordt bevoorraadt. Die eisen zijn wat dat betreft daarin gelijk. Maar als u signalen heeft dat er wordt opgestapt op een heliplatform ergens in Nederland en dat men dan naar een oil rig gaat, dan hoor ik die graag. Die informatie hebben wij op dit moment niet ontvangen.

Dan ga ik verder met Lelystad Airport.

De **voorzitter**:

En is Lelystad een nieuw blokje?

Minister **Tieman**:

Een nieuw blokje.

De **voorzitter**:

Oké. Dan gaan we nu even kijken aan de kant van de Kamer. Eerst de heer Boutkan en dan meneer De Groot.

De heer **Boutkan** (PVV):

Ik hoor de minister zeggen dat de informatie over overzettingen naar platforms vanuit heli's, en dan met name vanuit Den Helder, niet bij hem bekend is. Dat vindt de PVV merkwaardig, want eerder hebben wij als PVV al aandacht gevraagd voor de financiële situatie van vliegveld Den Helder, in samenwerking met De Kooy, met name over de huurverhogingen vanuit het Rijksvastgoedbedrijf, maar ten tweede ook voor de manier waarop de beveiliging van ons Noorzeegedeelte precies gaat; toen hebben wij dat punt ook ingebracht. Misschien is het dus ergens in iemands tas blijven zitten, of is het ergens onderin een la terechtgekomen, maar ik zou dan toch aan de minister willen verzoeken om nog eens even in de catacomben van het ministerie te gaan kijken, want het moet bekend zijn dat die vraag eerder is gesteld. Dat wou ik toch even als een soort puntje van de orde aanmerken.

De **voorzitter**:

Prima. Ik heb geen vraag gehoord. Ik denk dat dit voldoende is. Zo ja, is het woord aan de heer De Groot.

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

Ik heb ook geen interruptie, maar ik heb nog een vraag gesteld over de vliegtaks voor regionale luchthavens. Komt u daar nog op terug? Ik vraag het omdat u het blokje regionale luchthavens nu afrondt.

Minister **Tieman**:

Daar kom ik nog op terug bij de overige vragen.

De **voorzitter**:

Kijk, dan hebben we dat ook opgehelderd. Ik zie geen interrupties. Volgens mij kunt u door met het volgende blokje.

Minister **Tieman**:

Dank u wel. De heer Grinwis vroeg: wil de minister zich uitspreken tegen verknoping van de burgerluchtvaart en Defensie? Op dit moment werken wij aan een aantal zaken. We hebben nog te maken met een MER, een milieueffectrapportage. We hebben nog te maken met een financieel aspect dat we aan het onderzoeken zijn. Dat krijg ik eind oktober tot mij. De staatssecretaris van Defensie zal dieper ingaan op de koppeling van de burgerluchtvaart met waar dat voor Defensie van belang is. Ik stel voor dat die vraag dan bij hem wordt neergelegd.

Het negeren van de motie-Teunissen. "Schoffering", hoorde ik ook. Dat zijn grote woorden van de Kamer. Het betreft een kwestie van voor dit kabinet, dus wat dat betreft hebben wij het echt opgenomen in het hoofdlijnenakkoord en regeerakkoord. De motie van Teunissen is dan eigenlijk van voor die tijd. De Partij voor de Dieren heeft die vraag gesteld, dus mevrouw Kostić.

Hoe staat het met de voorbereidingen van Lelystad Airport en specifiek met de natuurvergunning? Dit is dan de vraag van de heer De Groot. Ook vroeg hij: hoe houdt u Schiphol aan boord? Er zijn regelmatig gesprekken met Schiphol; wat dat betreft is dat één groep. Die gaan in goede harmonie. Maar er moet nog wel echt het een en ander gebeuren op Lelystad Airport zodat het in gebruik kan worden genomen voor het groothandelsverkeer. Aan de andere kant zijn wij nu heel veel zaken aan het voorbereiden. Denk bijvoorbeeld aan een LVB, dat verder geactualiseerd wordt. Wij willen daar dit jaar echt een besluit over nemen, zoals u ook in de brief heeft kunnen zien. Er moet nog echt een aantal zaken gerealiseerd worden, waaronder de natuurvergunning; ik hoef u niet te zeggen hoeveel juridische zaken er op dit moment lopen. Op dit moment lopen we gelijktijdig op; dat is de koppeling waar de heer Tuinman het zo meteen over gaat hebben. Er is dus synergie tussen de 10.000 vluchten groothandelsverkeer en de 2.300 vluchten, zoals ik begrijp, van de F-35-sorties, die dan op Lelystad komen. Dat is dus een gelijktijdige stap op dat gebied. Daar is veel synergie mee te halen.

U vraagt of dit het einde van het blokje is, mevrouw Postma, maar ik ben nog niet zover. Ik dacht dat ik een interruptie zou krijgen, maar dat is niet het geval; dat was even een mismatch in mijn hoofd.

Inzake de autonome groei op Lelystad Airport werd gevraagd: staat de minister achter de garantie dat er geen autonome groei van de luchtvaart plaats kan vinden op Lelystad

Airport, hoe gaat hij dat garanderen en hoe is de koppeling van de uitplaatsing? De koppeling van de uitplaatsing kan ik niet verplichten, maar er is wel een arrangement dat je een slot krijgt op Lelystad Airport wanneer je een slot loslaat op Schiphol en dat ook binnen de groep het een en ander verdisconteerd kan worden. Met andere woorden: het wordt eigenlijk best wel aantrekkelijk om naar Lelystad te gaan. Ik kan het dus niet verplichten. Om het aantrekkelijk te maken voor de luchtvaartmaatschappijen is er in Nederland een verkeersverdelingsregeling gepubliceerd; daar verwijst ik dus naar. Binnen de strikte kaders voor slotverdeling en vrije markt wordt hiermee maximaal gestuurd op de overloop van Schiphol naar Lelystad. De verkeersverdelingsregeling die we inzetten is geen garantie op geluidsreductie of op het voorkomen van de autonome groei.

Mevrouw Postma vroeg: wat gebeurt er met de vrijgevallen plekken als Lelystad Airport commercieel open zou gaan en er vanuit Schiphol vluchten naar Lelystad verplaatst zouden worden; worden die dan alsnog niet ingevuld? De maximale capaciteit hebben we nu echt neergezet op 478.000. Voor de nacht geldt er ook een reductie. Ik heb er hele goede signalen over gekregen dat de tariefdifferentiatie daar echt zoden aan de dijk zet. Dat wordt echt vastgelegd in het LVB, dat op dit moment in wording is. Ik had net Q1 genoemd, maar we hebben ook een versneld LVB, dus dat is wel geborgd. Op dit moment wil ik echt die 20% binnenhalen alvorens we überhaupt spreken van groei. Maar als Lelystad Airport opengaat, is de kans groot dat de vakantievluchten vanuit Schiphol daarnaartoe gaan. De vrijgevallen slots op Schiphol kunnen dan ingezet worden voor hubvluchten, die de economische positie van Schiphol verbeteren.

Mevrouw Kostić vroeg: kan de minister een nieuwe MKBA voor Lelystad Airport laten opstellen? Zoals ik in de Kamerbrief heb aangegeven, is begin dit jaar een motie afgewezen die vroeg om een nieuwe MKBA voor Lelystad Airport. Lelystad Airport maakt wel gebruik van een nieuwe economische onderbouwing die hoort bij 10.000 vliegtuigbewegingen. Deze uitkomsten worden meegenomen in de wijzigingen van het luchthavenbesluit. Ik zal de economische onderbouwing laten toetsen door een onafhankelijk bureau en die te zijner tijd met u delen. Ik heb deze economische onderbouwing echter nog niet ontvangen, maar die neem ik wel mee bij het besluit dat dit kabinet gaat nemen inzake Lelystad Airport.

Tot zover het kopje Lelystad Airport.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan gaan we naar de kant van de Kamer. Dan geef ik allereerst het woord aan de heer De Hoop.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Ik vind het toch wel stuitend dat de minister een uitspraak van de Kamer zo aan de kant schuift, want de uitspraak van de Kamer staat nog steeds. Een meerderheid van de Tweede Kamer is tegen de opening van Lelystad Airport. Tegenover mij zit een demissionaire minister die daar doorheen rijdt. Ik vind dat ongepast richting de Kamer. Er is op geen enkele manier een uitspraak in de Kamer gedaan die de motie-Teunissen naar de prullenbak heeft verwezen. Die uitspraak staat nog steeds. Er is misschien over gestemd voordat het kabinet er zat — dat is waar — maar er is op geen enkele manier ooit een afwijkende uitspraak in de Kamer gedaan. Ook in het regeerakkoord stond alleen dat er een besluit zou worden genomen, maar niet dat er werd afgeweken van die

motie. Die motie staat dus nog steeds. Begrijpt de minister dat?

Minister **Tieman**:

Ik begrijp dat de heer De Hoop ... Wij gaan ons opmaken voor een nieuw besluit in het najaar. Dat antwoord moet ik geven.

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

De minister mag zich opmaken voor een nieuw besluit, maar dat is echt wat anders dan de suggestie die de minister net wekte, namelijk dat de uitspraak van de Kamer niet meer zou bestaan, omdat er een nieuw kabinet zat. Dat was de bewoording van de minister. Dat is bijna een klap in het gezicht van de motie van de Kamer. Ik hoop dus toch dat de minister daar afstand van neemt. En inderdaad, de minister kan het besluit voorleggen aan de Kamer, maar ik hoop dat hij zich realiseert dat de verhouding zo is dat er nog steeds een meerderheid tegen die opening is en dat de minister maar met 32 zetels een demissionair kabinet heeft. Ik weet dus niet precies wat hij dan van plan is, maar dit lijkt me toch buitengewoon ingewikkeld.

Minister **Tieman**:

Dan neem ik die interpretatie ten aanzien van de motie, die eerder heeft plaatsgevonden, even terug. Een nieuw besluit wordt dan dit jaar voorgelegd aan de Kamer.

De **voorzitter**:

Fijn.

De heer **Eerdmans** (JA21):

Wat is nou precies het hangende punt bij het niet afgeven van de natuurvergunning voor Lelystad Airport? Wat zit er dwars?

Minister **Tieman**:

Kijk nu bijvoorbeeld naar de uitspraken rondom Schiphol. Een natuurvergunning is echt een complex aspect. Ik kan nu zeggen dat u bij de heer Rummenie moet zijn; dat is één antwoord. Dat is ook echt wel het antwoord dat ik moet geven. Het is heel complex. Hij is een puzzel aan het leggen; hij legt die puzzel as we speak. Ik moet dus echt verwijzen naar waar de schoen daar wringt. Maar laat ik een beeld geven. We hebben te maken met verschillende luchtlagen en we hebben te maken met verschillende modellen die gebruikt worden om daarover voldoende houvast te krijgen. We willen ook niet weer in een situatie verzanden dat we zo meteen iedere dag van de week bij een rechter staan. De staatssecretaris heeft dus ook wat tijd nodig om die puzzel te leggen, maar er komt op korte termijn duidelijkheid over de vraag of het past of dat het niet past.

De heer **Eerdmans** (JA21):

Ik dacht dat het zou passen, omdat de stikstofruimte was verkregen via het opkopen van diverse boerderijen aldaar met hun stikstofuitstoot, maar dat zullen we dan verder bij meneer Rummenie moeten aanklaarten.

Mijn andere vraag is de volgende. Ik begrijp dat er geluiden zijn dat Schiphol het niet accepteert dat Lelystad duaal gebruikt gaat worden en dat Lelystad Airport dan misschien wel moet vertrekken uit de Schiphol Group. Kent de minister deze geluiden? Kan hij er even op reflecteren? Want ik geloof dat het best zwaar wordt opgenomen.

Minister **Tieman**:

Die signalen zijn mij bekend. Die zijn afgegeven door de Schiphol Group. Ik heb ook kennisgenomen van Flevoland. Gisteren heeft dat een statement gemaakt. Wij zijn daar echt mee in overleg. Wat dat betreft heb ik het dus meegenomen. Ik ben in mijn hoofd ook al een beetje aan het rekenen geslagen, want er heeft ook een investering plaatsgevonden, over welke consequenties het zou hebben als Schiphol Group het niet verder zou kunnen exploiteren. Die berekeningen heb ik nog even in mijn hoofd — die zijn nog niet op papier gezet — maar zo ben ik wel op dit moment een aantal zaken aan het bekijken. Er komt meer daarover wanneer we hier een besluit over nemen. Dan wordt dat allemaal meegenomen. Schiphol kent ook de tijdslijnen. Daarom gaat dit niet al te lang meer duren.

Mevrouw **Postma** (NSC):

Van het antwoord dat ik net kreeg, werd ik eigenlijk heel verdrietig. Ik wil u wel een compliment geven, want u bent wel een eerlijke minister; dat is ook heel fijn om te horen. Hiervoor werd gewoon gezegd: als we Lelystad gaan openen, hebben we minder vluchten op Schiphol, dus, beste omwonenden van Schiphol, u heeft dan minder ...

De **voorzitter**:

Mevrouw Postma, er is even een punt van orde van de heer De Groot.

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

Sorry, maar ik vind het eigenlijk niet kunnen dat een collega zegt dat hier vandaag wél een eerlijke minister zit, want dat zegt er toch iets over dat er heel veel niet eerlijke ministers zouden zijn?

De **voorzitter**:

Punt gemaakt.

Mevrouw **Postma** (NSC):

Daar even op reagerend: dat waren mijn woorden niet.

De **voorzitter**:

Ik begrijp de heer De Groot. Hij heeft zijn punt gemaakt. Volgens mij kunt u gewoon door.

Mevrouw **Postma** (NSC):

Mijn punt was gewoon ... Het was als een compliment aan de minister bedoeld.

De heer **Boutkan** (PVV):

Maar ja, er zit wel een onderlaag in.

Mevrouw **Postma** (NSC):

Nee, nee, nee, het was echt bedoeld zonder onderlaag; dat wil ik hier echt even gezegd hebben.

De heer **Boutkan** (PVV):

Ja, dat zeggen wij ook.

Mevrouw **Postma** (NSC):

Ja. Maar ik wou zeggen dat het heel lang zo gepresenteerd is dat als Lelystad opengaat, we dan Schiphol gaan ontlasten, dus, beste omwonenden ... Want we hebben te maken met de uitspraak van de rechter waarbij we de luchtvaart meer in balans gaan brengen met de overlast voor omwonenden, dus minder hinder krijgen. Maar nu hoor ik dat het toch betekent dat die slots daar gewoon weer worden opgevuld. We gaan dus echt toe naar meer vliegbewegingen en meer overlast, en nu dus ook in de buurt van Lelystad Airport.

De **voorzitter**:

Ik heb geen vraag gehoord, maar dat kan aan mij liggen.

Minister **Tieman**:

Ik kan nog even reageren. De reductie valt echt in de Balanced Approach. Daarmee gaan we de reductie op Schiphol realiseren. We gaan naar die 478.000. We moeten eerst die 20% inboeken. Daarna is er wat mij betreft pas ruimte voor gesprekken. In die gesprekken wordt dan ook echt geborgd hoe we dat gaan doen, met de extra handhavingspunten die er zijn. De geluidsreductie voor Schiphol moet je dus echt zoeken in de Balanced Approach en niet zozeer in het weghalen van vluchten. Je moet het echt gaan zoeken in de Balanced Approach, ook met de nachtvluchten, in combinatie met de tariefdifferentiatie, in combinatie met de stillere vliegtuigen et cetera, et cetera.

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

De VVD kijkt wel uit naar het besluit om Lelystad Airport te openen, misschien anders dan andere partijen hier in de Kamer. Daar gaat mijn vraag ook over. Wanneer kunnen we dat besluit verwachten? De minister zegt dat er onderzoeken worden gedaan en dat alles gereed wordt gezet voor dat besluit, maar het is natuurlijk wel fijn om te weten wanneer we het dan kunnen verwachten. Als ik de minister zo hoor, dan wil hij er eigenlijk op aansturen, dus waarom keren we het niet om en zeggen we dat we dat vliegveld gaan openen, hoewel er nog wel een paar voorwaarden moeten worden ingevuld? Dat is een andere benadering, maar dat is eigenlijk dezelfde weg, toch?

Minister **Tieman**:

Ik wil echt nog even een aantal puzzelstukjes hebben ten aanzien van goed bestuur en ten aanzien van een goede discussie, ook in de ministerraad, om dit besluit voor te gaan leggen. We zijn daar vlakbij. Het zit 'm in de MER, het zit 'm in de financiële aspecten en het zit 'm in de natuurvergunning, dus daar is net nog even wat meer tijd voor nodig. Ten aanzien van de financiën krijg ik ook echt pas eind oktober ... Ik hoorde net ook iemand zeggen: dat is met de verkiezingen wel erg handig. Mijn boeken zijn open; dit is even wat ik ook aangeleverd krijg. Dat wil ik wel echt hebben alvorens we een vlucht naar voren moeten nemen op dit onderwerp. Ik wil echt zorgvuldig een aantal stappen zetten, maar er moet ook duidelijkheid komen. Die duidelijkheid kan de heer Tuinman misschien nog even geven ten aanzien van de koppeling die net gemaakt werd.

De **voorzitter**:

Dat zal hij dan in zijn eigen blokje doen, vermoed ik. Ik kijk even rond of er verder nog vragen zijn aan de minister over dit onderwerp.

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

Ik kreeg nog geen antwoord op het tweede deel van mijn vraag: waarom draai je het dan niet om? Ik bedoel: alles lijkt erop dat de minister bezig is met de voorbereiding om een besluit te nemen om Lelystad Airport te openen voor burgerluchtvaart. Dat lijkt de VVD een heel goed idee.

De voorzitter:

Volgens mij is uw vraag wel beantwoord, maar goed, de minister krijgt nog even kort het woord.

Minister Tieman:

Ik wil echt nog even een aantal zorgvuldige stappen nemen. Dat is echt van belang, volgens mij. Dat is echt nodig op dit zeer gevoelige dossier, ook naar iedereen in het land toe.

De heer Boutkan (PVV):

Vliegveld Lelystad: hoe eerder hoe beter, wat de PVV betreft. Dat roepen we al vanaf het begin. Maar ik heb een vraag over de beantwoording van de schriftelijke vragen over de synergie die door de collega's van de VVD zijn gesteld. Daar heeft de PVV toch wel wat vragen over, want in de beantwoording schrijft de minister dat er bij het huidige gebruik ook synergievoordelen zijn. De PVV vraagt zich af: waar is dat dan op gebaseerd? Op dit moment is er namelijk al geen verantwoorde combinatie mogelijk. Dus hoe komt u dan op dat antwoord? Wij horen graag welke synergievoordelen u dan voor u ziet in de huidige situatie. Heeft de minister dan ook aan de Schiphol Group gevraagd of deze optie bespreekbaar is? Want die is altijd heel duidelijk geweest dat synergie kan worden geboden als er ook passagiersvluchten zijn, zo is onze informatie.

Minister Tieman:

Deze vraag, over de synergie voor zowel militair als civiel, zou ik graag naar de heer Tuinman willen doorgeleiden.

De voorzitter:

Dan stel ik voor dat u doorgaat met uw volgende blokje.

Minister Tieman:

Dan Schiphol. Daarover heb ik een stukje tekst, waarin ook antwoorden op verschillende vragen verwerkt zijn. U heeft veel vragen gesteld over Schiphol. Schiphol is ook in de afgelopen jaren veelvuldig onderwerp van debat geweest in deze Kamer.

Er is veel gesproken over de noodzaak van het stoppen met het anticiperend handhaven en over het herstel van de rechtspositie van de omwonenden. Dit was ook een onderwerp van gesprek tijdens mijn bezoek aan de MRS. We hebben ook een reactie gezien van de heer Eddy van Hijum daaromtrent. Dit is iets waar ik me voor inzet, want wij hechten hier veel belang aan. Ik zal dan ook niet slechts één bezoek aan de MRS brengen, zo van: de minister heeft zich even laten zien. Als mij de tijd geboden wordt, zal ik daar regelmatig, op gezette tijden, terugkomen, zodat we een traject met elkaar kunnen ingaan aan de hand van de vraag: wat betekent dat dan voor het verbeteren van de rechtspositie van de omwonenden?

Een en ander valt samen met het LVB waaraan we werken en dat we in Q1 zullen voorleggen. Daarin kunnen we een aantal zaken borgen. Dat stemt mij hoopvol voor de

toekomst. Ik denk ook dat heel veel omwonenden daar erg tevreden over zullen zijn.

Er is ook veel gesproken over de juiste balans tussen de economische belangen van de luchthaven en de bescherming van de omwonenden. Ik ben in juni als demissionair minister op een rijdende trein gestapt. Ik vind het belangrijk om aan te geven dat mijn hoogste prioriteit ligt bij het op orde brengen van de juridische basis. Die is op dit moment in mijn optiek te wankel.

Ik wil graag een beknopt overzicht geven van waar we nu staan. We hebben immers zeker niet stilgezeten. Daarnaast zal ik uw vragen beantwoorden.

Alle inzet is erop gericht om de rechtsbescherming van de omwonenden — ik heb het net al even aangegeven — en de juridische basis van Schiphol zo snel mogelijk op orde te brengen. Daarbij heeft het kabinet zich ten doel gesteld om een geluidsreductie met 20% te bewerkstelligen. De doelen blijven overeind, ook voor dit dubbel demissionaire kabinet. Voor de eerste stap van 15% zal zoals u weet de Europese Balanced Approachprocedure voor Schiphol doorlopen zijn.

Op 7 mei van dit jaar is een versneld LVB gepubliceerd. Dat gaat uit van 478.000 vliegbewegingen, waarvan 25.000 in de nacht. De laatste cijfers die ik gekregen heb, stemmen mij ten aanzien van de nachtvluchten erg hoopvol dat de tariefdifferentiatiesystematiek die nu op Schiphol is losgelaten ook echt functioneert. Ook is een ministeriële regeling voor het weren van lawaaige vliegtuigen gepubliceerd. Ik wil niet te veel halleluja roepen, maar dit zijn in mijn optiek wel echte mijlpalen. Als we kijken naar de laatste twintig jaar, dan doet dit ertoe. Ik hoorde ook de heer De Groot dat zeggen. Laten we dus niet onderschatten wat dit betekent.

Beide regelingen treden op 1 november 2025 in werking. Daarmee zijn de eerste maatregelen van de Balanced Approach een feit. Dat is echt vrij uniek in vergelijking met de situatie in de rest van de wereld. We hebben daar ook heel veel kritische reacties op mogen ontvangen — laat dat ook even gezegd zijn — maar we zetten daarmee wel echt een mijlpaal neer met elkaar. Wellicht dat ook andere luchthavens zullen volgen.

Daarnaast heeft Schiphol per 1 april 2025 de nieuwe tarieven vastgesteld. De maatregel inzake tariefdifferentiatie is daarmee ingevoerd.

Tot slot maken we bindende afspraken — daar ging een van de vragen over — met de KLM over stillere vliegtuigen in de nacht en over additionele vlootvernieuwing. Mevrouw Postma en de heer De Hoop hebben gevraagd hoe het hiermee staat en wanneer de Kamer die afspraken tegemoet kan zien. De gesprekken met de KLM hierover lopen. Ik verwacht de Kamer binnen nu en enkele weken daarover te kunnen informeren. Naar verwachting wordt op deze manier in totaal 15% van het geluidsdoel van 20% ingevuld.

Intussen wordt de laatste hand gelegd aan de algehele wijziging van het LVB. Hierin leggen we extra handhavingpunten vast — ik heb het al een paar keer genoemd — mede naar aanleiding van de RBV-uitspraak, waar een tijdlijn mee gemoeid is die op dit moment overschreden wordt.

Ook wordt met de milieueffectrapportage een zogenaamde passende beoordeling uitgevoerd, waarbij wordt gekeken of er aantasting van de natuurlijke kenmerken van de

Natura 2000-gebieden plaatsvindt. Dat is nodig, zeker nu de natuurvergunning voor Schiphol door de rechtbank in Den Haag is vernietigd. Een verzoek van Schiphol tot schorsing van de uitspraak van de rechtbank is door de Raad van State afgewezen, omdat de belangen van Schiphol kunnen worden afgewogen bij het eventuele besluit tot handhaving.

Over de vernietiging van de natuurvergunning en de afwijzing moet ik echt verwijzen naar mijn collega, de staatssecretaris van LNVN, de heer Rummenie. Hij is het bevoegd gezag ten aanzien van dit onderwerp.

Er werd door verschillende partijen gevraagd naar de PAS-melders. Het oplossen van deze problematiek heeft voor het kabinet nog steeds de hoogste prioriteit. Het ministerie van LNVN heeft hierin het voortouw.

Terug naar het geluidsdoel en wat daarbij komt. Als uit monitoring blijkt dat de 15% is gehaald, wordt gekeken welke maatregelen nodig zijn om de resterende 5% van het geluidsdoel te halen. Voor de invulling daarvan telt de volledige vlootvernieuwing als maatregel mee. De heer De Groot vroeg hiernaar. Ik kan hem daarom geruststellen. Door deze beleidswijziging komt naar verwachting het resterende percentage van het nieuwe geluidsdoel sneller in zicht.

De heer De Groot vroeg ook naar de monitoring van fase 1. Die monitoring ziet op het maatregelenpakket uit de Balanced Approachprocedure. Dit maatregelenpakket komt boven op de autonome ontwikkelingen. Deze ontwikkelingen worden dus niet meegenomen in de monitoring van het maatregelenpakket. In november 2025 ontstaat een eerste inzicht in welk percentage geluidsreductie met welk maatregelenpakket wordt behaald. Vervolgens komt er in april 2026 een tussentijds monitoringsmoment en in november 2026 een definitief resultaat. Het plan van aanpak voor de monitoring zal ik binnenkort naar de Kamer sturen. Van de resultaten houd ik de Kamer uiteraard op de hoogte. Weet dat dit echt heel veel werk is, dat op het ministerie wordt verricht op dit onderwerp.

Wanneer het geluidsdoel van 20% is behaald, ontstaat er perspectief voor verdere verstillings voor de omgeving en voor een beheerste groei — ik herhaal: beheerste groei — van de luchtvaartsector. Meerdere leden, van onder andere JA21, NSC en de VVD, hebben hierom gevraagd en hebben vragen gesteld over de timing hiervan. Ik begrijp de vragen, maar ik hoop ook dat ik uw zorgen kan wegnemen. Het kabinet houdt vast aan de realisatie van de 20%-doelstelling. Pas als die behaald is, ontstaat er ruimte voor groei van de sector. Daarbij wil het kabinet de geluidsruimte die ontstaat door verdere verstillings van de vloot gelijkelijk verdelen over de luchtvaartsector en de omgeving. Er zal dus ook na het behalen van de geluidsreductie van 20% sprake zijn van een verder dalende lijn. Ik ben bij het NLR geweest, waar ik allerlei cijfers te zien kreeg. Ik kan het u echt aanbevelen: ga daar ook een keer kijken, mocht u daar nog niet geweest zijn. Het is in mijn optiek geen sciencefiction.

Mevrouw Postma maakt zich er zorgen over dat de behaalde 20% reductie weer opgevuld zou worden met groei. Dat is dus niet aan de orde. Met de doelstelling van 20% brengen we de geluidsbelasting een flinke stap naar beneden. Het startpunt voor mogelijke groei is in die zin dus niet het aantal van 478.000 vluchten, waar mevrouw Postma naar vroeg, maar het resultaat nadat het totale geluidsdoel van 20% behaald is.

Hoe deze groeiverdiensystematiek precies moet werken, wordt op dit moment door alle betrokken partijen uitgewerkt.

Speerpunt voor de komende maanden is, zoals gezegd, om de juridische basis zo snel mogelijk te herstellen en de rechtsbescherming van omwonenden te verbeteren. Gezien het langjarige achterstallige onderhoud op dit vlak wil ik als minister alles op alles zetten om de algehele LVB-wijziging zo spoedig mogelijk voort te zetten. Dit zal leidend zijn in mijn keuzes. Ik hoop dat ik kan rekenen op de medewerking van u als Kamer om dit eindelijk echt recht te zetten. De partijen willen een toekomst, maar de basis moet eerst kloppen.

Dan ga ik naar de vragen die nog zijn overgebleven. De heer Eerdmans vroeg: is de minister ervan op de hoogte dat Transavia kopje-onder gaat door de vermindering van het aantal nachtvluchten? We hebben op dit moment een maximum van 27.000 nachtvluchten en ...

De voorzitter:

Minister, even een verhelderende vraag. Dit is nog steeds hetzelfde blokje, toch?

Minister Tieman:

Ja, dit is nog hetzelfde blokje, Schiphol. De reductie van het maximumaantal toegestane nachtvluchten is onderdeel geweest van de Balanced Approach. Transavia heeft tijdens deze procedure input geleverd voor de plannen. Transavia kan komend winterseizoen al zijn historische slots opereren. Ik heb verder geen signalen op dat gebied.

Dan het integraal normenstelsel. NSC en de ChristenUnie vroegen: komt er een integraal normenstelsel voor milieu en niet alleen voor geluid? Het normenstelsel voor milieu lijkt nu te zijn losgelaten voor een normenstelsel dat alleen op geluid stuurt, het NNHS; klopt dat? Het nieuwe stelsel voor de regulering van vliegtuiggeluid richt zich in eerste instantie op het sturen op milieunormen en niet op geluid. Voor andere milieueffecten, zoals luchtkwaliteit, wordt parallel wetgeving gemaakt. Dat wordt meegenomen in de diverse luchthavenbesluiten. Daarin zit dus de borging ten aanzien van de andere milieueffecten. Dat is in mijn optiek iets om wellicht te onderstrepen, want dat is ook heel wat. Zo gelden er in het LVB Schiphol grenswaarden voor emissies van een aantal luchtverontreinigende stoffen en worden er aanvullende maatregelen genomen om de luchtkwaliteit op en rond het platform te verbeteren.

De heer De Hoop vroeg: hoe kan het dat de beperking van het aantal afhandelingsbedrijven nog niet is geregeld? Daarmee heeft de heer De Hoop in mijn optiek een zeer goede vraag gesteld. We zitten hier echt bovenop met SZW. Het is in mijn optiek een zeer fragiel en gevoelig onderwerp. Dat erkent u ook. Schiphol is nu aan zet voor het starten van een aanbesteding. Daarna dient er minimaal nog zes maanden een overgangstermijn in acht te worden genomen. Weet dat een aantal partijen in beroep zijn gegaan. Daar is het wachten nu ook even op, maar dit heeft mijn volledige aandacht, want dit proces moet heel goed en zorgvuldig doorlopen worden. Dat is eigenlijk het antwoord dat ik de heer De Hoop nu kan geven. We zijn in goed contact met de vakbonden en het is een zorgvuldig proces, maar weet dat een aantal partijen in beroep zijn gegaan. Het is in gang gezet, maar we moeten goed kijken wat het beroepsproces precies betekent.

De heer Boutkan vroeg naar het gebruik van de secundaire banen. De Kamer is hierover behoorlijk geïnformeerd op 4 juli 2025. Meer verkeer op de secundaire banen hangt samen met een groter aantal vluchten op Schiphol. Dat is het antwoord dat ik u daarop moet geven.

Tot zover dit blokje.

De voorzitter:

Dit was het blokje Schiphol?

Minister Tieman:

Ja. Dan heb ik alleen nog het blokje overig.

De voorzitter:

Maar ik kan me voorstellen dat er nog vragen zijn over dit onderwerp. Ik geef eerst het woord aan de heer De Groot.

De heer Peter de Groot (VVD):

Allereerst zou ik de minister willen danken voor de uitgebreide beantwoording. Die was zeer straight forward; hartstikke mooi om te horen. Ik zat even na te denken. Ik hoorde de minister zeggen: 25.000 nachtvluchten op Schiphol. Volgens mij zijn het er 27.000, maar dat dan misschien ter verheldering. Ik had vragen gesteld over fase 1 en fase 2. Voor fase 2 is het antwoord conform verwachting, zou ik bijna willen zeggen. Voor fase 1 was mijn vraag om de verstilling ook te meten. Ik snap dat het, gezien de systematiek van het geluidsplan, niet meetelt, maar het is wel goed om te weten wat de autonome verstilling in fase 1 is.

De minister zei dat hij bezig is met de voorbereidingen voor het LVB. Als we de 20% gehaald hebben — dat is een aanvullende vraag — neemt de minister dan ook in het LVB op dat als het perspectief ontstaat, dit ook geborgd wordt in het LVB? Het gaat dan om de verdeling tussen omwonenden en de luchtvaart, voor het perspectief voor de luchtvaart.

Minister Tieman:

Naar het perspectief moet ik dan nog gaan kijken. Dat is het antwoord daarop. De monitoring van fase 1 ziet op het maatregelenpakket uit de Balanced Approachprocedure, zoals eind vorig jaar gepubliceerd. Dat maatregelenpakket komt boven op de autonome ontwikkelingen. Het is vrij complex. Geeft u me nog een paar maanden, dan zit ik er helemaal in. Maar de autonome ontwikkelingen worden niet meegenomen in het bepalen van de effecten van het maatregelenpakket.

De heer Peter de Groot (VVD):

Met het risico dat ik mijn interrupties eraan verbrand, maar dat was mijn vraag niet. Ik zal het anders formuleren. Waarom wordt er, los van het bepalen van die 15%, niet gekeken naar wat de autonome verstilling oplevert? Dat wil je toch weten? Dat staat even los van de vraag of het meetelt of niet. Je wilt toch weten wat het heeft gedaan?

Minister Tieman:

Ik kan de toezegging doen dat ik hier nog even goed naar ga kijken en dat we schriftelijk terugkomen op wat hiervoor de mogelijkheden zijn. Ik heb die technische

achtergrondinformatie op dit moment onvoldoende scherp, meneer De Groot.

De **voorzitter**:

Oké, dank u wel.

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

Ik hoorde de minister in zijn bijdrage een aantal verschillende dingen zeggen. Allereerst zei hij: mijn hoofddoel op korte termijn is om voor een juridische basis te zorgen. Hij zei dat dat zijn prioriteit was. Daarna zei hij dat rechtsherstel voor omwonenden ook zijn prioriteit is. Daarna had hij het al over een groeipad. Dat zijn drie dingen die elkaar best wel bijten. Ik zou van de minister willen weten waar zijn prioriteit nou echt ligt. Wat GroenLinks-PvdA betreft zou de prioriteit op korte termijn het rechtsherstel voor omwonenden moeten zijn. Als de minister dat met mij eens is, hoor ik graag waarom hij toch nog, wederom, in hoger beroep gaat, terwijl dat volgens mij eigenlijk kansloos is.

Minister **Tieman**:

Het is echt een kabinetspositie geweest om in hoger beroep te gaan. De prioriteiten liggen bij het beter borgen van de rechtsbescherming van de omwonenden, maar ook bij de rechtszekerheid voor Schiphol, gelet op de vergunningen die we daar nu hebben. Dat zijn de prioriteiten die ik wil neerzetten. Wanneer we de 20% gerealiseerd hebben, valt er te spreken over groei. In die volgorde wil ik het neerzetten, meneer De Hoop.

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

Met alle respect, maar dan concludeer ik dat in ieder geval het rechtsherstel van omwonenden niet op één staat. Als dat namelijk echt het geval zou zijn, zou de minister sneller die 20% willen bereiken en zou hij niet zeggen: we gaan naar een groeipad toewerken. In de stukken van de minister zelf staat dat er niet meer dan tussen de 396.000 en 438.000 vluchten nodig zijn voor de economische status van Schiphol. Dat heeft IenW zelf geschreven in 2022. En toch is de minister nu op zoek naar een groeipad waarbij 50% wordt verdeeld tussen de omwonenden en de luchtvaartmaatschappijen. Daarmee onderkent de minister niet dat er nu ongelofelijk veel bij omwonenden terechtkomt; eigenlijk te veel, zegt de rechter. Dat zeg ik niet, dat zegt de rechter. En dan wil de minister nu al weer zo'n deel van de impact van geluidshinder bij omwonenden neerleggen. Dan kan hij toch niet anders dan het met mij eens zijn dat het recht van omwonenden niet op één staat?

Minister **Tieman**:

Die reductie is al een vorm van rechtsherstel. Het is echt 20%. Stapt u daar alstublieft ook niet te makkelijk overheen. We hebben hier echt te maken met een mijlpaal ten aanzien van de groei. Daarna ben ik bereid om te kijken hoe dat traject eruit zou moeten zien. Dat moet dan ook geborgd zijn. We hebben hinder, we hebben het aantal vluchten, we hebben geluidsaspecten die daarin meegewogen worden. Dat moet ik op dat moment, met u, gaan bekijken. Ik hoor u zeggen dat er een bepaald aantal vluchten is neergezet in 2022. Dat is een eerdere uitspraak van de overheid in 2022. Ik moet nog even verifiëren hoeveel vluchten er precies voor nodig zijn, maar ik richt me in deze periode als demissionair minister echt op die 20%. Daarin wil ik stappen zetten. Op dit moment is de borging voor groei nog niet aan de orde, omdat die 20% verder uitgewerkt moet worden. Dan kom ik bij u terug op het traject. Dan ga ik er met u voor zitten om te kijken naar een traject voor eventuele groei, maar gehinderden zijn daar echt een onderdeel van. Dat is het antwoord dat ik kan geven, meneer De Hoop.

De **voorzitter**:

Echt heel kort nog.

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

Ja, want één deel ontbreekt dan nog in de beantwoording. Mijn laatste vraag was: erkent de minister dat je, wanneer je kiest voor groei, met een 50%-verdeling, waarbij een deel dus weer bij de omwonenden terechtkomt, ook weer meer geluidshinder krijgt voor de omwonenden en dat je daarmee dus niet aan de rechterlijke uitspraak houdt?

Minister **Tieman**:

Daar moet ik ook even op terugkomen. Het is een behoorlijk juridisch verhaal dat ik dan moet geven, dus misschien kan ik u in tweede termijn wat beter van repliek dienen, meneer De Hoop.

De heer **Boutkan** (PVV):

De minister gaf net een antwoord waarin hij verwees naar zijn brief, maar daar ging mijn vraag juist over, dus daar heb ik geen antwoord op gekregen. Ik zei dat door capaciteitsgebrek bij LVNL de Aalsmeerbaan voorlopig ingezet blijft worden. Mijn vraag was: klopt het dat omwonenden de dupe worden van het niet invullen van een vacature bij LVNL? Dat was mijn vraag en daar heb ik geen antwoord op gekregen.

De **voorzitter**:

Klopt dat, minister?

Minister **Tieman**:

Dat klopt niet, meneer Boutkan.

De **voorzitter**:

Duidelijk.

De heer **Boutkan** (PVV):

U schrijft het zelf, in die brief. Daar staat in dat door capaciteitsgebrek bij LVNL de Aalsmeerbaan voorlopig ingezet blijft worden onder het strikt preferentieel baangebruik. In die brief staat dat een vacature niet wordt ingevuld. Als je die vacature wel had ingevuld, had je nu dus aan de slag kunnen gaan en was er minder Aalsmeerbaangebruik geweest. Dat is mijn punt. Wat die Boutkan zegt, klopt dus wél.

De **voorzitter**:

Een korte reflectie van de minister.

Minister **Tieman**:

We zoeken dit uit voor de tweede termijn, meneer Boutkan. Ik wil u de juiste antwoorden geven.

De **voorzitter**:

Duidelijk. Dan de heer Pierik.

De heer **Pierik** (BBB):

De minister verwijst als het gaat om de PAS-melders een paar keer naar het ministerie

van LVVN, en terecht. Als het gaat om de natuurvergunning, ligt die daar natuurlijk in eerste instantie. Toch is er ook een ministeriële commissie die zich met stikstof en natuur bezighoudt. Daar zitten ook heel veel bewindspersonen in. Ik wil de minister daarom toch vragen of hij een inschatting kan maken wanneer er meer duidelijkheid komt over het legaliseren van de PAS-melders. Dat ligt natuurlijk primair bij LVVN, maar ...

De voorzitter:

Meneer Pierik, ik vermoed niet dat de minister hier antwoord op kan geven.

De heer Pierik (BBB):

Nee, maar goed, ik wil die vraag wel gesteld hebben. Ik bedoel ...

De voorzitter:

Dan stelt u die vraag.

De heer Pierik (BBB):

Ik hoef geen exacte datum, maar heel veel dingen zijn afhankelijk van dit besluit. Het gaat natuurlijk niet alleen om de PAS-melders, maar we moeten heel snel van het stikstofsloot af. Wanneer komt daar wat meer duidelijkheid over?

De voorzitter:

Minister, ik zou het kunnen begrijpen als u zegt: dit is een luchtvaartdebat; ik laat het hierbij. Dat zou ik heel goed begrijpen. Oké. Dan stel ik voor dat de minister doorgaat met zijn laatste blokje. Ik wil niemand hier opjagen, maar we moeten met elkaar wel een beetje tempo maken om in de buurt van de eindtijd te komen. Maar voelt u zich ook niet opgejaagd. De minister.

Minister Tieman:

Prima. Het blokje overig: gezondheidseffecten, vliegveiligheid, vliegbelasting, MKBA algemeen. Ik begin met de gezondheidseffecten.

De heer De Hoop zei: er is beloofd om vaker te kijken naar de ervaren overlast en minder naar de Lden; nu blijkt dat we tot 2028/2029 moeten wachten totdat dit af is. Het luchtvaartbeleid is gericht op het verminderen van de negatieve effecten van luchtvaart in de omgeving van luchthavens. Er is de afgelopen jaren al veel onderzoek gedaan naar de impact van de luchtvaart op de gezondheid, zowel van de emissies als van het geluid. De resultaten van de onderzoeken worden meegenomen in het luchtvaartbeleid. Tegelijkertijd loopt er ook nog het nodige onderzoek, waar ik graag de resultaten van wil afwachten. Mochten daar nieuwe inzichten uit voortkomen, dan zal gezien worden hoe we dat beleid daarop kunnen aanpassen. Dit is ook afgestemd met VWS.

De heer Bamenga en lid Kostić: kunt de Gezondheidsraad om advies vragen over de gezondheidsrisico's voor omwonenden? Ik begrijp dat er bij de omwonenden zorgen zijn. Ik ben ook bij de MRS geweest, zoals u weet. Daar heb ik deze vraag, dit verzoek ook gekregen. Ik neem dit verzoek ook echt serieus. Het is belangrijk dat we de effecten van de luchtvaart inzichtelijk maken, maar het huidige beleid is gericht op het verminderen van de negatieve effecten op de gezondheid. Daarbij worden de eerdere adviezen van onder meer de Gezondheidsraad en de Wereldgezondheidsorganisatie, de WHO, betrokken. Dat wil ik eerst even integraal wegen, dus ik heb nu een stukje huiswerk om

te kijken hoe ik met dat verzoek omga. Maar dat is nog geen concrete toezegging. We moeten ook een kader schetsen voor wat we eventueel willen laten uitzoeken. Ik moet daar echt nog een slag gaan maken om te kijken wat we met SZW en VWS hierop kunnen doen wat additioneel is ten aanzien van de onderzoeken die al lopen bij de Gezondheidsraad.

Vliegveiligheid. De heren Pierik en Boutkan hebben een aantal vragen gesteld over het zonnepanelenpark bij Schiphol, Extinction Rebellion op Schiphol en de ordeverstoringen van passagiers. U heeft deze vragen ook schriftelijk gesteld via het overleg over vliegveiligheid, van 4 september. In de schriftelijke beantwoording neem ik mee hoe we daarmee omgaan. Ten aanzien van de ordeverstoringen van passagiers: begin volgend jaar heb ik er meer duidelijkheid over wat we daaraan doen. Dat staat op het netvlies. Bij het MIRT-overleg heeft u mij daar ook op gewezen, dus dat nemen we zeker mee. Er zit ook het een en ander in de pen. Dat zal ook zo gecommuniceerd worden in de beantwoording van de schriftelijke vragen.

De heer Eerdmans, mevrouw Postma en de heer Bamenga spraken over de vliegtuigbelasting. De plannen voor vliegtuigbelasting worden in het Belastingplan op Prinsjesdag met de Kamer gedeeld. Het kabinet voert een afstandsafhankelijke vliegtuigbelasting in. U heeft de onderzoeken daartoe gekregen. De onderzoeken zijn met u gedeeld. De heer Eerdmans heeft het over een transferbelasting, maar ik kan daar echt helemaal niks over zeggen. Dat is het spijtige van dit antwoord. We kunnen daarna wel het debat gaan voeren over de gekozen vormgeving, maar dat is echt even het antwoord dat ik nu moet geven.

Inzake het bereikbaar houden van vliegen. De heer Eerdmans vroeg hoe we gaan voorkomen dat vliegen een luxe wordt en onbereikbaar wordt en zei dat er een balans moet worden gevonden tussen het eerlijk beprijzen van de uitstoot en het toegankelijk houden van vliegen. Met de aanstaande invoering van de afstandsafhankelijke vliegbelasting worden langere afstanden eerlijker geprijsd, omdat die meer vervuilen. Dat is mijn antwoord. De differentiatie kunt u tot u nemen op de derde dinsdag van deze maand.

Dan inzake de belasting voor veelvliegers — de heer Bamenga. Het kabinet acht die niet realistisch. De heer Bamenga vroeg: is de minister bereid om een veelvliegerbelasting in te voeren? Dit is een grote inbreuk op de privacy van de burger en vraagt een enorme administratielast. We kunnen het hier in de toekomst wellicht over hebben, maar op dit moment vinden wij dit niet handig, gezien onze demissionaire status.

Vliegbelasting. Mevrouw De Groot vroeg ... Sorry, de heer De Groot vroeg: kan de minister Maastricht Aachen Airport en Groningen Eelde helpen met de discussie rondom de vliegtaks? Ik heb binnenkort een gesprek op Eelde Airport, dus ik wil het er daar zeker over hebben om te kijken wat we daar zouden kunnen doen. Maar op dit moment kan ik nog even niet iets concreets neerzetten van wat we wel of niet gaan doen. Ten aanzien van de omliggende landen: het ligt inderdaad nabij de Duitse grens. Aan de andere kant zie ik ook weer positieve geluiden vanuit Eelde komen, ook in de media. Hier kunnen we op de derde dinsdag meer over vertellen, ook ten aanzien van de belasting. Tot zover even mijn reactie op dit onderwerp.

Dan de MKBA algemeen. We kijken voortdurend naar een mogelijke verbetering in de

werkwijze voor de maatschappelijke kosten-batenanalyses. Daarbij betrekken we ook wetenschappers van diverse universiteiten en onderzoeksbureaus. Daarin vragen we ook experts voor hun blik. Tot zover mijn reactie daaromtrent.

Dat zijn mijn antwoorden, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik kijk even of er nog vragen zijn aan de minister. Dat is niet het geval. Fijn. Dan kunnen we door naar de staatssecretaris. Fijn dat u er bent. U heeft lang moeten wachten, maar dit is het moment. Toch ook de vraag aan u: geef antwoord met wat noodzakelijk is voor het antwoord op de vraag; houd de voorbeelden beperkt. Gaat uw gang.

Staatssecretaris Tuinman:

Voorzitter, ik ga mijn best doen. Allereerst dank aan de commissie om mij hier vandaag ook het woord te gunnen. Ook dank aan de minister van IenW. We werken op deze dossiers innig samen. De afgelopen jaren is er veel veranderd in de wereld en in Europa. Dreigingen, onzekerheden zijn eigenlijk alleen maar toegenomen. Ook vannacht hebben we het gezien: toen hielpen onze F-35-vliegers om Polen en Europa te beschermen. Niet alleen onze F-35's hebben daadwerkelijk Russische drones uit de lucht gehaald, maar we hebben uiteindelijk ook nog ondersteuning geleverd met tankvliegtuigen, die over het algemeen vanaf vliegveld Eindhoven opereren. Onze mannen en vrouwen zijn echt professionals, die de meest complexe, geavanceerde machine op aarde besturen: de F-35. Ik denk dat nog nooit zo duidelijk geweest is wat de noodzaak is van een geoefende en getrainde luchtmacht, van F-35's die paraat staan als het nodig is en van voldoende oefenruimte om uiteindelijk ook te kunnen trainen. Dat is waarom Defensie naar Lelystad Airport wil. Defensie moet meer oefenen op land, op zee, maar ook in de lucht. Dat luchtruim beheren de minister van IenW en ik, Defensie, samen. Ik vind het daarom ook belangrijk om vandaag bij u in de commissie aan te sluiten en uw Kamer en uw commissie te woord te staan. De uitbreidingsbehoefte van Defensie heeft namelijk ook haar weerslag op het luchtruim. Defensie zal hier ook uiteindelijk meer gebruik van moeten gaan maken.

Zo heeft Defensie een grotere behoefte om te trainen met jachtvliegtuigen, ook hier in Nederland. In ieder geval wordt het oefengebied in het Noorden uitgebreid in het programma Luchtruimherziening, waar u het in uw commissie al even over heeft gehad. Het kabinet heeft eind mei Lelystad Airport aangewezen als de voorkeurslocatie voor de stationering van jachtvliegtuigen. Dan gaat het over 2.300 sorties in het Nationaal Programma Ruimte voor Defensie. Het kabinet zal hier aan het eind van het jaar een definitief besluit over nemen. Afgelopen maandag heb ik hier met de commissie voor Defensie over gesproken — niet hier, maar in een andere zaal. In de afgelopen anderhalf jaar is er heel veel werk verzet, ook met de andere departementen. Er is een uitgebreide planMER van 9.000 pagina's. Voor uw inlevingsvermogen: dat zijn vijf schoenendozen, of eigenlijk papierdozen, vol met alleen al het onderzoek naar milieu en ruimtelijke thema's en raakvlakken met de andere ruimtelijke plannen die we met z'n allen hier in Nederland willen. Er is intensieve afstemming met de verschillende departementen over de ruimtelijke ordening, met VRO, maar voornamelijk ook met IenW.

Met mensen die mogelijk direct geraakt worden zijn door heel Nederland heen

informatiebijeenkomsten, webinars, toelichtingen en een-op-eengesprekken aan keukentafels en op werklocaties in het land. Er zijn diverse rondes van bestuurlijke overleggen, ook in Flevoland, met alle provincies en betrokken gemeenten. Dat heeft ook resultaat gehad. Voor het overgrote deel van de defensiebehoeftes hebben we uiteindelijk een voorkeurslocatie kunnen vinden. Zoals ik al zei, is Lelystad Airport dat voor de jachtvliegtuigcapaciteit. Maar ook het programma Luchtruimherziening hebben we met het departement van IenW intensief aangelopen. Ik ben ontzettend blij dat we begin dit jaar het schetsontwerp daarvan hebben kunnen publiceren. Dat is een belangrijke mijlpaal voor Defensie, voor Nederland en voor onze bondgenoten. Zo hebben we ook het spook van die vierde route richting Schiphol kunnen wegnemen.

Laat me dan nog een aantal specifieke vragen beantwoorden, voorzitter. Eentje heb ik al geprobeerd te beantwoorden. Ik moest even wennen aan de mores hier in uw commissie, maar daaraan pas ik me graag aan. De tweede vraag gaat over de behoeften, hoe het precies zit met de samenhang en de loop naar de verschillende besluiten en uiteindelijk iets over synergievoordelen. De Kooy is een militair vliegveld met civiel medegebruik; zo staat het uiteindelijk ook in de boeken. We hebben daar een stuurgroep voor opgezet met verschillende partijen, ook met de provincie en de gemeente Den Helder, om te kijken hoe we dat vliegveld verder gaan ontwikkelen voor de toekomst. Het mag duidelijk zijn dat het een militair vliegveld is met een divers civiel medegebruik. Dus daar kijken we naar. Op dit moment vliegen er twee helikopters van Bristow, een bedrijf dat ingehuurd wordt door de rijksoverheid voor de Kustwachttaken. Dat gebeurt op dit moment al.

Laat ik dan doorstappen naar Lelystad. De heren Grinwis en Eerdmans en meerdere andere Kamerleden, onder wie de heer De Groot, hadden een aantal vragen over hoe dat uiteindelijk zit. Bij de start van het programma Ruimte voor Defensie is naast andere opties ook nadrukkelijk gekeken naar de bestaande civiele velden voor de behoefte aan de uitbreiding van de jachtvliegtuigcapaciteit. We zijn gestart door te kijken naar de huidige militaire vliegvelden. Dat hebben we gedaan op verzoek van juist de medeoverheden en provincies, die hebben gezegd: kijk niet alleen naar wat je hebt wat militair is, maar kijk ook specifiek naar civiele vliegvelden met militair medegebruik. Daar hebben we een trechtering in gehad en na die trechtering zijn we op basis van wat er uit de planMER komt, maar ook op basis van bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak en de militaire strategische positionering, uiteindelijk hierop uitgekomen. Alleen al op basis van de planMER, die we het meest hebben laten doorwegen, wat ik ook proef in het sentiment van uw Kamer, moeten we ervoor gaan om zo min mogelijk mensen in de hindersituatie te krijgen. Daarin is er echt een heel groot, significant verschil tussen Lelystad Airport, waarbij je het hebt over tientallen, ten opzichte van wat nog over was van Groningen Airport Eelde en bijvoorbeeld De Peel, waar het echt om duizenden ging, met ook een historie van overlast.

Ook speelt de locatie mee. Er zijn op dit moment twee vliegvelden voor jachtvliegtuigen. Eentje is in Leeuwarden, het andere is in Volkel. Als je dan gaat kijken wat een strategisch goede plek daarvoor is, kom je eigenlijk ook in Lelystad uit. Er is bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Er zijn de afgelopen maanden ook een aantal opiniepeilingen geweest. Je ziet gewoon dat draagvlak voor Lelystad groot is, zowel in Nederland als in Flevoland zelf. Ook speelt mee dat we belangrijk vinden — daar zal ik straks nog op terugkomen — dat we bestuurlijk draagvlak hebben. De gemeente Lelystad en de provincie zijn daar uitgesproken over. Ik heb in mijn bestuurlijke

overleggen een aantal rondes gehad. In november gaan we ook weer een ronde maken. Daarin hebben ze aangegeven wat het bestuurlijk draagvlak is. Zo meteen kom ik op hoe we dat verder meewegen en wat het betekent. Ik wil wel zeggen dat het Defensie en mij niet gaat om een besluit of het aanwijzen van een locatie, maar het gaat ons erom dat we zo snel mogelijk F-35's kunnen laten opstijgen, landen en trainen en dat ze inzetgereed zijn. Daarvoor heb ik de gemeente en de provincie nodig, want er moet heel veel gebeuren. Er moet participatie plaatsvinden. Deels kan ik dat doen, maar daar heb ik de gemeente en de provincie voor nodig. Er zal vergunningverlening moeten plaatsvinden; daar heb ik ze voor nodig. Er zullen ook allerlei andere zaken moeten plaatsvinden. De provincie en de gemeente heb ik ook nodig bij het uitwerken van de plannen en het voorzien in die behoeften.

Wat is er nou uiteindelijk besloten? 23 mei heb ik uw Kamer een brief gestuurd met al die behoeftes. Tot op de letter hebben we de tekst neergezet met betrekking tot Lelystad Airport. Dat is het voorkeursalternatief van het kabinet voor de F-35's, ongeacht wat de andere keuzes zijn. Dat is het eerste. Het tweede. We hebben er ook in aangegeven dat het maatschappelijk en bestuurlijk draagvlak zeer zwaarwegend is in de keuzes die we moeten maken. We hebben niet afgesproken dat het een gecombineerd of een geschakeld besluit is. Wel hebben we daarin afgesproken — daarover ben ik altijd heel duidelijk in de communicatie — dat er altijd samenhang is en dat we die zaken samen moeten bezien. Zo meteen kom ik op de details terug. Ook hebben we altijd afgesproken dat we de besluitvormingsprocessen parallel laten lopen. Daar heeft de minister van lenW ook naar verwezen, en ook de minister van VRO wijst daar heel goed en duidelijk op. Dat doen we nu ook. We zorgen dat het bij mekaar komt. Daarover zijn we in de brief heel duidelijk geweest: aan het einde van dit jaar nemen we dit besluit.

Als ik dan kijk naar het voorkeursalternatief Lelystad voor jachtvliegtuigcapaciteit, is dit het voorkeursbesluit. Dat hebben we met u besproken. Van de week hebben we daar met de vaste Kamercommissie ook over gesproken. Er is een breed draagvlak voor dat dit de juiste keuze is van het kabinet. Daarin hebben we ook afgesproken dat we ergens halverwege december — eind december is de Kamer met reces — het definitieve besluit met mekaar nemen en dat dit ook naar uw Kamer gaat. Ook hebben we met mekaar afgesproken — dat staat ook in het regeerprogramma — dat dit kabinet dit jaar een besluit gaat nemen over de opening voor groot handelsverkeer. We zorgen er uiteindelijk voor dat wat erin zit en het proces uiteindelijk parallel lopen en samenhangen. Zo spreken we zowel naar alle belanghebbenden, alsook binnen onze verschillende departementen binnen de rijksoverheid met één mond. Dan is het ook eenduidig wanneer welk besluit uiteindelijk ook gaat plaatsvinden.

Laat me dan nog wat tijd pakken om uit te leggen waarom de combinatie tussen jachtvliegtuigcapaciteit en opening voor groothandelsverkeer een slimme combinatie kan zijn. Dat heeft ermee te maken dat er draagvlak is voor die combinatie in de regio — daar hebben we het al eerder over gehad — en het heeft ook te maken met de synergievoordelen, waar u ook naar heeft gevraagd. Die synergievoordelen en -kansen zie je bijvoorbeeld in de samenwerking op het gebied van personeel, maar ook gedeelde faciliteiten. Waar heb je het dan bijvoorbeeld over? De brandweer. Waar heb je het nog meer over? Bijvoorbeeld de bevoorrading via de supplychains, ook als je het hebt over bijvoorbeeld de brandstofvoorziening voor vliegtuigen. Verder gaat het om het ontwikkelen van technologie, bedrijfsvoering civiel en militair en dat soort zaken meer. Daarin zie je dat die synergie wel degelijk groot en belangrijk is.

We hebben niet onderzocht, ook niet in de planMER, en de behoefte is ook niet gesteld, of het mogelijk is om Lelystad Airport als militair vliegveld in te zetten. Nee, het gaat over een civiel vliegveld met militair medegebruik. Daar zitten wat dingen in. Vaak is daar onduidelijkheid over. Gaat het dan over F-35's met general aviation, dus zoals nu plaatsvindt? Lelystad Airport is op het gebied van starts en landingen het tweede vliegveld van Nederland: meer dan 80.000 starts en landingen per jaar. Als het alleen over general aviation gaat, dus níét de combinatie met groot handelsverkeer, dan biedt het slechts beperkte synergievoordelen. Dus met alleen general aviation zie je dat er geen noodzaak is voor een verlengde baan. De verlengde baan hebben wij nodig voor F-35's. Dat synergievoordeel mis je dan.

Hetzelfde geldt met betrekking tot de luchtverkeersverleiding. U gaf ook een aantal zaken aan, meneer Boutkan, over de luchtverkeersleiding. Dat wil je uiteindelijk combineren. De minister van IenW en ik zijn ook druk bezig met één ATM, dus om de militaire luchtverkeersleiding en de civiele luchtverkeersleiding samen te voegen. Daar zitten ook die synergie-effecten in. Dat is ook superbelangrijk. Maar op het gebied van de brandweer en op het gebied van ov-verbindingen zijn die eigenlijk zeer beperkt. Daar heb je een beetje synergie, maar je hebt niet de mogelijkheid om dat uiteindelijk ook te onderhouden. Ik heb al aangegeven — daar heeft u het ook al over gehad — dat het belangrijk is dat je uiteindelijk de medewerking hebt van zowel vliegveld Lelystad alsook de Schiphol Group. Daar ziet u uiteindelijk ook in wat de synergie-effecten zijn. Als je dat niet doet, wordt het uiteindelijk een lastig verhaal.

De voorzitter:

Keurig, dank u wel. Dan kijk ik of er vragen zijn aan de kant van de Kamer. Dat is het geval. Ik begin bij mevrouw Postma. Zij was als eerste.

Mevrouw Postma (NSC):

Ik denk dat vandaag heeft laten zien hoe belangrijk het is dat onze F-35's snel paraat zijn. Daarom is het ook zo belangrijk dat we ruimte geven aan de F-35's op Lelystad Airport en ook in het luchtruim. Ik hoor voordelen van synergie, maar ik wil vanuit de controlerende taak van de Kamer eigenlijk ook kijken naar wat de nadelen zijn. We zien echt dat die F-35's keihard nodig zijn op dit moment. Ik verwacht dat we ze over een paar jaar helaas ook nog nodig hebben. Maar wat is het nadeel als je ze combineert met handelsverkeer op een vliegveld?

Staatssecretaris Tuinman:

We hebben daar ook goed naar gekeken, maar wij zien eigenlijk geen nadelen. Ik kan me goed voorstellen dat u vragen heeft over de veiligheid. Dan verwijs ik naar bijvoorbeeld Eindhoven. In Eindhoven hebben we een militair vliegveld met civiel medegebruik. Dat is eigenlijk alleen maar een win-winsituatie, ook op het gebied van veiligheid, want het wordt juist veiliger omdat je de toezichtregimes en de veiligheidsmaatregelen uiteindelijk bij mekaar brengt. Als je het hebt over bijvoorbeeld de ruimte, merk ik op dat het over 2.300 sorties gaat. Een sortie is iets anders dan een landingsrecht. Een sortie is één keer opstijgen of één keer landen. Die 2.300 moet u dus door twee delen. Dat is een start en een landing. De F-35's stijgen eigenlijk op in setjes van vier. Dat doen we ook in Volkel en in Leeuwarden. Dan kunt u zelf de rekensom maken hoe vaak per dag een set, een quattro van F-35's de lucht in gaat en uiteindelijk ook weer landt. Naar aanleiding van de zorgen die er zijn of dat in te passen is, probeer

ik aan te geven dát dit in te passen is. Als je het dan hebt over hoe de track eruit moet zien om dat uiteindelijk bij elkaar te krijgen, zeg ik dat we daar nu goed naar aan het kijken zijn. Ja, dat moet nog ingepast worden in het luchtruim. Wel kan ik erover zeggen — dat zien we nu; dat zeg ik niet, maar daar kijken we ook specifiek met de LVNL-organisatie naar — dat dit eigenlijk wel te doen is. Met een F-35 kun je veel meer — hoe zeg je dat — maatwerk leveren in hoe je dat doet. Vliegtuigen kunnen best wel goed scherp dalen en scherp stijgen. De primaire locatie waar ze heen moeten, is de Noordzee. Dat gaat over het algemeen hoog en over het IJsselmeer. Dus nogmaals, wij zien niet waar de risico's of de nadelen zitten. We zien eerder dat als we met mekaar de keuze maken ...

De voorzitter:

Ja, dank u wel, dank u wel.

Staatssecretaris Tuinman:

... om dat samen te doen, we eigenlijk een win-win hebben.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Boutkan.

De heer Boutkan (PVV):

Ik schrok ervan dat ik voor de heer De Groot mocht. Maar u bent de voorzitter, tenslotte. Ik heb toch nog even een vraag over de synergie. Er wordt gesproken over wat er nu plaatsvindt. Het gaat over grote aantallen. Maar het gaat natuurlijk om de synergie te zijner tijd met betrekking tot het militaire deel en het commerciële deel van de luchtvaart, de passagiersvluchten. Mijn vraag gaat specifiek over de synergie met betrekking tot die beide. Uit de beantwoording die nu werd gegeven op vragen van de collega van de VVD bleek nou niet echt helder dat u de toekomstige situatie bedoelde. U ging uit van de huidige situatie. Bij mij is bekend dat daar voorlopig nog geen sprake is van synergie.

Staatssecretaris Tuinman:

Meneer Boutkan, dat lijstje met die synergie geldt uiteindelijk voor het groothandelsverkeer. Vervolgens heb ik dat geprobeerd te specificeren, omdat er vaak onduidelijkheid over is. Ik ga het nog een keer proberen te doen. Het is vaak onduidelijk. Groothandelsverkeer is allemaal mooi en aardig, maar op dit moment is er General Aviation. Dat zijn kleine vliegtuigjes en daar zijn ook synergievoordelen. Mijn punt is dat de synergievoordelen zeer beperkt zijn, omdat die synergievoordelen voornamelijk zitten in het hebben van en samenwerken met grote vliegtuigen.

U geeft ook het volgende aan. Als u even uitzoomt en kijkt naar de hele regio, kunt u ook zien waar er nog meer synergievoordelen zijn. Defensie realiseert eigenlijk twee behoeftes in Flevoland. Enerzijds worden er F-35's op Lelystad gezet. Anderzijds wordt er een centrale kazerne of megakazerne, net hoe u dat noemen wilt, gebouwd in Zeewolde. Met de provincie en de gemeente is de afspraak gemaakt dat de voordelen van de kazerne in Flevoland komen, als er F-35's op Lelystad komen. Daar geloven wij ook in. Dat is ook een hele logische combinatie. Ik wil hiermee het volgende aangeven. Op dit moment hebben we, denk ik, twee of drie medewerkers in heel Flevoland. Flevoland is dus geen defensieprovincie; daar zit eigenlijk niks. De provincie wil dat ook graag. Het is dus de combinatie van die twee zaken. Je gaat uiteindelijk ook zien dat het technologische cluster omhooggaat. F-35's zijn echt hoogwaardige technologie. Als je

daar die zaken gaat onderhouden en er komt ook groothandelsverkeer bij, ook op het gebied van onderhoud, eventueel zelfs met KLM, dan zitten er allerlei win-win en synergie-effecten aan vast.

De voorzitter:

Duidelijk, duidelijk.

De heer Peter de Groot (VVD):

Ik word helemaal blij van dit antwoord, want je kunt geen ander besluit nemen dan het gezamenlijke besluit. Als je de staatssecretaris zo via de voorzitter hoort praten, dan hoor je dat er alleen maar synergievoordelen zijn. Ik hoor in het antwoord op vragen van de collega van NSC dat er geen nadelen zijn. Dus dit gaat gewoon gebeuren, zou je denken. Maar de staatssecretaris zei iets heel erg belangrijks. Hij zei: ik heb draagkracht nodig van de provincie en van de eigenaar. Maar ik lees vandaag dat de provincie boos is.

Staatssecretaris Tuinman:

Sorry?

De heer Peter de Groot (VVD):

De provincie is boos, lees ik vandaag in de krant. De provincie zegt: geen vakantievluchten, dan ook geen straaljagers. Waarom zou de Schiphol Group als eigenaar een civiel vliegveld in handen houden als daar straks alleen militaire stationering is? De staatssecretaris droeg net zelf aan dat die twee redenen belangrijk zijn. Mijn vraag is, via de voorzitter: kan een ander besluit überhaupt wel genomen worden? Kan het besluit over de stationering van de F-35, zonder civiel medegebruik en dus burgerluchtvaart, überhaupt wel door de staatssecretaris genomen worden?

De voorzitter:

Kan er een ander besluit genomen worden?

Staatssecretaris Tuinman:

Dat is een terechte vraag. Ik draag een verantwoordelijkheid als staatssecretaris van Defensie. Aan de inzet van de F-35's vannacht zien we dat ik geen enkel risico kan nemen om die F-35's niet te kunnen stationeren op Lelystad Airport. We kunnen het groothandelsverkeer en de F-35's niet knetterhard aan elkaar verbinden. Dat besluit hebben we ook in de ministerraad genomen. Dat staat ook in de brief over het NPRD, die we 23 mei naar de Kamer hebben gestuurd.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan stel ik voor dat we doorgaan naar de tweede termijn van de Kamer. Ik zou zeggen: hoe korter, hoe beter. We zien namelijk allemaal dat de tijd vordert. Laten we proberen om het in één minuut per persoon te doen.

De heer Pierik (BBB):

Dank, voorzitter. Allereerst wil ik de staatssecretaris bedanken voor zijn uitgebreide antwoorden. Het had misschien net iets beknopter gekund hier en daar. Ik wil ook de minister hartelijk danken voor zijn antwoorden. Ik ben blij met de inzet van de minister als het gaat om het stimuleren van SAF. Ik denk dat dat heel belangrijk is.

Ik heb hem ook horen zeggen dat er meer meetpunten komen. Het lijkt me ook heel goed om op basis van de daadwerkelijke geluidsbelasting keuzes te maken. Dus daar ben ik ook blij mee.

De minister heeft ook geroepen dat het legaliseren van de PAS-melders de hoogste prioriteit heeft. Vandaar dat ik er nog even op inging en een vraag daarover stelde. Maar ik snap ook dat dat formeel bij het ministerie van LNVN ligt.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. De heer Eerdmans.

De heer **Eerdmans** (JA21):

Voorzitter, dank je wel. Dank aan de beide bewindspersonen voor de antwoorden. Ik ben benieuwd naar Prinsjesdag. Dan zullen we natuurlijk meer te weten komen over de belastingen op de tickets. Voor nu dank. Overigens ook dank aan het publiek. Ik neem aan de bewoners veel zorgen en dergelijke hebben. Dat bleek ook uit het manifest. Maar ze zijn best stil geweest, op die ene meneer na. Dat heb ik wel eens anders meegemaakt met publiek op de tribune. Dank voor de belangstelling. Wij gaan door.

De **voorzitter**:

Goed. Meneer De Hoop.

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

Voorzitter, natuurlijk dank aan de bewindspersonen voor de beantwoording. Ik moet wel zeggen dat ik er niet veel gelukkiger van ben geworden, maar dat ben ik de afgelopen vier jaar sowieso niet zo vaak geweest bij luchtvaartdebatten.

Voorzitter. Laat ik beginnen bij de medewerkers. Ik was blij dat de minister de urgentie ook voelde als het gaat over de afhandelbedrijven. Ik zou op dat punt nog een aantal vragen willen stellen. De minister schetste dat daar zo meteen een aanbestedingsproces start en dat dat een half jaar nodig heeft, of dat dat al gestart is. Hij schetste ook dat daar beroep op gedaan kan worden. Maar wat mij betreft hoeft dat niet tot 2027 te duren. Ik proef dat uit de woorden van de minister. Ik zou van de minister de urgentie willen voelen om daar zo snel mogelijk op door te pakken. Ik zou graag voor het volgende commissiedebat Luchtvaart een brief krijgen over de stand van zaken van die mindere afhandelaren. Ik zou ook graag de toezegging krijgen dat hij voor die tijd nog een keer in gesprek gaat met de vakbonden.

Ik verwacht van deze minister echt dat er alles op alles wordt gezet voor het rechtsherstel van omwonenden. De 50% die bij groei dan weer bij omwonenden terecht zou kunnen komen, zie ik echt als een toename van geluidshinder die ontstaat. Ik vind dat onverteerbaar. Ik ga ervan uit dat dat niet de bedoeling is.

Dan mijn laatste punt: Lelystad Airport. Dit klinkt toch weer als de groeiagenda van Schiphol, de reden waarom Lelystad Airport ooit begonnen is. Het is wat GroenLinks-Partij van de Arbeid betreft niet de bedoeling dat de F-35's daar nu het haakje voor zijn.

De **voorzitter**:

Rond u af?

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

Ik vind echt dat het dit kabinet, dat dubbel demissionair is, niet past om daar een besluit over te nemen, als men weet dat de meerderheid van de Kamer daartegen is.

De **voorzitter**:

Dank u wel. De heer De Groot.

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

Dank, voorzitter. Dank aan de bewindspersonen voor de beantwoording. Ik heb nog drie punten. Het eerste punt gaat over de vraag over de regionale vliegtaks voor de twee vliegvelden die ik noemde. De minister gaf aan dat die informatie op Prinsjesdag komt. Het was me een beetje onduidelijk of ik daar dan gewoon op moet wachten, of dat dat eerder ging over de langeafstandsbelasting. Het was dus eigenlijk onduidelijk. Maar ik ga ervan uit dat dat antwoord juist is.

Als tweede wilde ik het nog hebben over het verankeren van het perspectief in het aanstaande LVB. Het is voor de VVD wel belangrijk dat het goed in het Luchthavenverkeerbesluit verankerd zit dat we gaan verdelen en er iets mee gaan doen als we over die 20% heen zijn.

Wat betreft Lelystad Airport zou ik willen zeggen dat ik het technische antwoord van de staatssecretaris snap. Maar het hele betoog ging erover dat de synergie goed is en er draagvlak nodig is. Mijn vraag was: maar dan kan je toch eigenlijk niet anders dan het gezamenlijk besluit nemen dat het open moet? Ik snap het technische antwoord, maar ik wilde dit toch als reactie nog gezegd hebben, want het hele pleidooi van de staatssecretaris ademt uit "we moeten dit gewoon doen, want het is goed voor iedereen".

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

De heer Boutkan.

De heer **Boutkan** (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Ik begreep dat de minister bij mijn vraag naar aanleiding van de overlastgevende passagiers en dat soort dingen, verwees naar de schriftelijke inbreng van de vliegveiligheid. Ik moet het antwoord op de vraag over de overlastgevende passagiers daar dan in tegemoet zien.

Mijn andere punt gaat over het platform en dat soort dingen. Ik ben heel blij dat de heer De Hoop dat onder de aandacht bracht. Mijn punt gaat eigenlijk over de stand van zaken met betrekking tot de elektrificatie op het platform. Daar heb ik het ook al eerder over gehad. Doordat dat achterloopt in vergelijking met wat ingezet zou worden, krijgen we op het platform nog steeds problemen met de gezondheid van onze medewerkers. Dat wou ik hier toch even noemen. Ik zie een reactie daarop in de tweede termijn graag tegemoet.

Dan Lelystad Airport en de combinatie met de JSF's. Ook wij begrijpen het antwoord,

maar we vragen u ook om alstublieft de situatie in Flevoland te begrijpen. 15 jaar geleden heeft het Rijk gevraagd om een vliegveld. Nu komt de JSF erbij. Prima, maar begrijp wel dat er meer is dan alleen het vliegveld want we hebben straks ook nog onze drones in Marknesse.

De voorzitter:

Dank u wel. Mevrouw Postma.

Mevrouw **Postma** (NSC):

Dank, voorzitter. Ik was zo in gedachten verzonken dat ik niet zeker weet of er een tweeminutendebat is aangevraagd, maar ik ga ervan uit dat dat wel is gedaan. Als dat niet zo is, dan zou ik het graag willen aanvragen. Ik wil de minister en staatssecretaris bedanken voor de antwoorden. Dit zijn nooit makkelijke debatten, maar het is wel goed om die met elkaar te hebben. Dus, dank daarvoor.

Ik zag een lichtpuntje bij de minister met betrekking tot zijn inzet op duurzaamheid. Ik hoop echt dat hij in Brussel aan de slag gaat met het weghalen van zwavel uit de brandstof.

Ik ben een beelddenker. Ik zat even te denken aan wat nadelen van het combineren van defensie met burgerluchtvaart, maar misschien zie ik het verkeerd. Als een F-35 op moet stijgen, moet dat heel snel zijn. Ik zie dan al voor me dat net zo'n vakantievlucht op zo'n landingsbaan klaarstaat om te vertrekken naar Ibiza en dat die F-35 moet wachten totdat die vakantieklus vertrokken is en er plaats is om die F-35 te laten opstijgen. Ik begrijp de antwoorden van de staatssecretaris, maar hij noemde oefenvluchten en we zitten in een situatie waarbij we voorbereid moeten zijn op het andere.

De voorzitter:

Dank u wel. Tot slot de heer Bamenga.

De heer **Bamenga** (D66):

Dank, voorzitter. Dank voor de antwoorden van de minister. Ik heb een aantal punten. De minister heeft aangegeven dat hij de ontwikkeling van e-SAF en SAF verder wil stimuleren en daar stappen op wil nemen. Hij heeft helaas geen toezegging gegeven. Wellicht kan ik hem met een motie stimuleren om wel die concrete toezegging te doen, tenzij de minister in de tweede termijn alsnog een concrete toezegging zou willen doen. Dan sta ik daar natuurlijk voor open en dan hoeft ik die motie niet in te dienen. Wellicht zal de minister dat als een zetje zien.

Dank voor de reactie op het manifest. Dank dat de minister dat in ontvangst wilde nemen en daar inhoudelijk op heeft gereageerd. De minister heeft aangegeven dat hij met SZW en VWS zal uitzoeken wat gedaan kan worden met het verzoek aan de Gezondheidsraad voor een onderzoek. Wanneer komt de minister daarop terug? Kan de minister aangeven of hij een integraal onderzoek laat doen door de Gezondheidsraad? Dat was het.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik heb vernomen dat men aan de zijde van het kabinet vijf minuten wil

schorsen. We gaan over vijf minuten verder. Mijn verzoek is nog om echt alleen te reageren op de vragen die u specifiek heeft gekregen. Houd het straks kort. Tot zo dadelijk.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

Goed, dan stel ik voor dat we verdergaan met het laatste deel van deze vergadering. Graag even stilte op de publieke tribune. Mensen, we willen verder. Ik geef het woord aan de minister.

Minister Tieman:

Dank u wel, voorzitter. Een aantal vragen zal ik nog verder verduidelijken. De heer Boutkan vroeg naar de elektrificatie van het grondmaterieel. Het doel voor Schiphol is nog steeds: in 2030 zero emissie. Op dit moment is 50% van het grondmaterieel van de Nederlandse luchthavens elektrisch. We moeten dus nog wel even goed bekijken hoe we in die tred meegaan.

Nog heel even ten aanzien van de heer Eerdmans, die ons heeft verlaten. Hij sprak over signalen van Schiphol. Laat helder zijn dat het niet zo is dat ik nu gesprekken voer over een eventuele verkoop of dat soort zaken. Dat zeg ik voordat er allerlei zaken de wereld in worden geholpen. Ik heb het signaal gekregen dat de exploitatie lastig zou zijn. Dan gaan er wat rekensommetjes plaatsvinden in mijn hoofd. Maar dat is dan gewoon even in mijn hoofd, ter beeldvorming. Het is nu geen kwestie van: we gaan een verkoopproces in. Dat is zeker niet het geval.

De heer Bamenga sprak over het stimuleren van e-SAF. Ik heb aangegeven dat ik met de bedrijven in gesprek ga. Dat ga ik ook doen.

De heer Boutkan ging in op overlastgevende passagiers. In het schriftelijk overleg kom ik inderdaad op dat punt terug. In die reactie ziet u ook wat we aan het doen zijn ten aanzien van het belangrijke onderwerp overlastgevende passagiers. De beantwoording van die vragen volgt volgende week.

De heer De Hoop vroeg: klopt het dat de geluidshinder weer omhooggaat met een 50/50-regeling; dit is toch in strijd met het RBV-vonnis? Nou, het beleid is gericht op een voortdurende vermindering van geluidsbelasting. Eerst is er het pakket van de Balanced Approachprocedure. Daarna wordt naar verwachting 15% gereduceerd. Daarna moet het resterende percentage worden ingevuld. Pas daarna komt er het perspectief op groei. Daarbij blijft de geluidsbelasting afnemen. Alleen als toestellen stiller worden, ontstaat er ruimte voor groei. Zoals ik u heb gezegd in de eerste termijn, moet eerst de 20% worden bereikt.

Ik kom ook nog bij u terug ten aanzien van het punt van de heer De Groot. Dat gaat over het groeiperspectief al in het komende LVB neerzetten of niet. Ik zit daarbij met een tweetal zaken. Het is best wel complex. Wil je daardoor mogelijk een vertraging oplopen of schuif je dit er in een latere fase — ik wil echt geen zicht op afstel geven — in? Hier moet ik nog technisch over bijgepraat worden. Dat wordt op korte termijn gedaan. Daar zit dan nog wel een weging bij. U heeft op dit onderwerp een motie ingebracht, heb ik begrepen. Ik neem die aangenomen motie daarin wel mee. De afweging ten aanzien

van de groei is dan even of dit al kan in Q1 van volgend jaar, terwijl we hebben aangegeven dat mijn prioriteit ook echt ligt op die 20%.

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

Mijn motie gaat over het meenemen van autonome verstillings. Dat is echt wat anders dan het moment dat die 20% verstillings bereikt is, waarbij de vraag is hoe je dan omgaat met verdere verstillings. Dat zijn echt twee verschillende onderwerpen. Anders overweeg ik echt een motie om dat mee te nemen in het aankomende LVB.

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

Ik heb toch wat zorgen over het groei-model en de fifty-fifty-verdeling over inwoners en de luchtvaartsector zelf. Als ik het goed begrijp, moet er eerst 20% hinderreductie zijn. Vanaf dat moment is er met stillere vliegtuigen weer groei mogelijk. Voor zover begrijp ik de minister. Maar dat betekent toch in de praktijk dat er, als er extra vluchten worden toegestaan die misschien minder geluid produceren, vanaf dat punt weer meer geluidshinder ontstaat, en dat die ook nog eens voor 50% bij de omwonenden terechtkomt? Als dat zo is, dan lijkt mij dat toch niet de bedoeling.

Minister **Tieman**:

Dit is een behoorlijk technische discussie. Dit is ook de Aldersparadox. Het gaat op dit onderwerp echt om de geluidsbelasting. Maar ik kan me ook voorstellen dat ik dit ook gewoon nog een keertje op papier zet, want het is echt een technisch aspect. Ik snap de verwarring ook, want die treedt nu ook een beetje bij mij op, moet ik zeggen, ondanks dat ik toch al wat jaren in deze materie zit.

De **voorzitter**:

Gaat u verder.

Minister **Tieman**:

De heer De Hoop sprak over grondafhandeling. De aanbesteding is aan Schiphol. De regelgeving daarvoor wordt in positie gebracht. Ik zal u over dit zeer delicate proces ook een brief doen toekomen met de stand van zaken en hoe we het voor ons zien ten aanzien van de grondafhandeling. Die brief wordt dan ook gegeven voor het volgende debat.

De **voorzitter**:

Kort, de heer De Hoop.

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

Dank daarvoor. Mijn laatste vraag daarbij was of u voordat u die brief verstuurt ook nogmaals over de stand van zaken met de vakbonden in gesprek wilt gaan, en dat ook wilt meenemen in die brief.

Minister **Tieman**:

Dat is een toezegging.

De **voorzitter**:

Gaat u verder.

Minister **Tieman**:

De heer Boutkan vroeg: wordt de Aalsmeerbaan vaker ingezet wegens gebrek aan capaciteit bij LVNL? LVNL geeft aan conform de afspraken het verkeer af te handelen. De capaciteit is geen beperkende factor bij de inzet van verschillende banen. In de brief is aangegeven dat LVNL op dit moment geen capaciteit heeft om nieuwe hinderbeperkende maatregelen voor de Aalsmeerbaan te onderzoeken.

De voorzitter:

De heer Boutkan, kort.

De heer Boutkan (PVV):

Maar mijn vraag was of, doordat er een vacature is die niet ingevuld is, omwonenden de dupe zijn. In de brief staat gewoon: "Omdat op dit moment de capaciteit bij LVNL ontbreekt om dit op te pakken, blijft de Aalsmeerbaan voorlopig ingezet worden zoals in de afgelopen jaren onder het strikt preferentieel baangebruik". Ik lees voor wat er letterlijk in die brief staat. Met andere woorden, iemand kan die klus niet aanpakken, dus blijft het onder het preferentieel baangebruik in gebruik. Daardoor wordt dus onnodig hinder gecreëerd. De simpele vraag is: klopt dat?

De voorzitter:

"Klopt dat?"

Minister Tieman:

Ik kom hier bij de volgende voortgangsbrief schriftelijk op terug, om dit echt heel duidelijk toegelicht te krijgen. Hier mag geen misverstand over bestaan.

De voorzitter:

Dat lijkt me goed. Gaat u verder.

Minister Tieman:

De heer De Groot zei: breng in kaart wat de autonome ontwikkeling is in fase 1. Dat is op dit moment geen onderdeel van het plan van aanpak van de monitoring voor fase 1. Daar monitoren we sec wat de maatregelen van fase 1 doen. De heer De Groot vraagt, als ik het goed heb begrepen, om aanvullende monitoring. Ik ga bekijken of dat kan. Ik beloof hier nu nog even niets, maar ik wil eerst goed weten of dit qua techniek ook mogelijk is. Ook dit is een vrij complex onderwerp. Ik kan eventueel ook schriftelijk terugkomen op de mogelijkheden voor die additionele monitoring.

De heer Peter de Groot (VVD):

Misschien is het goed om te vragen om dat te doen voorafgaand aan het tweeminutendebat dat is aangevraagd, als dat de minister lukt.

Voor het tweede deel moet ik de minister wel wat credits geven. Ik heb in april een motie ingediend over het onderwerp waarover we het net hadden, namelijk de vraag: wat als het 20%-doel bereikt is? Daarbij heb ik niet expliciet gevraagd om het verankeren in het LVB. Dat ging over algemene wet- en regelgeving. Nu ging mijn specifieke vraag daar wel over. De minister heeft toegezegd daar ook op terug te komen. Ik zou dat wel graag voor het tweeminutendebat willen weten, als dat lukt.

De voorzitter:

Wellicht, minister, kunt u zelf met een suggestie komen voor wat u toezegt.

Minister **Tieman**:

Ik heb daar echt meer tijd voor nodig, dus die tien dagen gaat mij niet lukken. Ik heb hier een maand voor nodig.

De **voorzitter**:

En waarover informeert u dan de Kamer?

Minister **Tieman**:

Dan informeer ik dus of het mogelijk is dat er aanvullende monitoring kan plaatsvinden.

De **voorzitter**:

Oke, gaat u verder.

Minister **Tieman**:

De heer Bamenga vroeg wanneer we terugkomen op het onderzoek van de Gezondheidsraad. Ik maak eerst een inventarisatie samen met mijn collega's van VWS. Daarna kom ik met een reactie ten aanzien van het manifest en wat we daarbij voor kader kunnen meegeven.

De **voorzitter**:

En voor wanneer doet u dat?

Minister **Tieman**:

Geeft u mij daar ook een maand de tijd voor.

De **voorzitter**:

Ik heb geen vragen specifiek aan de staatssecretaris gehoord. Dan stel ik voor dat we nu gaan proberen om te bekijken of we het met elkaar eens zijn over de gedane toezeggingen. O, nee, de afsluiting is voor de heer Boutkan!

De heer **Boutkan** (PVV):

Dat wil ik niet claimen, voorzitter, want dat is aan u, maar er staat nog een vraag open waarop ik geen antwoord heb gehad.

De **voorzitter**:

En de vraag is?

De heer **Boutkan** (PVV):

Is de minister het met de PVV eens dat het wederom verstoren van de openbare orde, waarmee de vliegveiligheid in het geding kan komen, hard aangepakt moet worden?

De **voorzitter**:

Ja of nee?

Minister **Tieman**:

Dat ben ik volmondig met u eens.

De **voorzitter**:

Oké, dan gaan we nu over naar de toezeggingen.

De eerste toezegging is als volgt.

- De Kamer ontvangt begin volgend jaar de appreciatie van de minister van de Roadmap SAF.

Dan de tweede toezegging, aan het lid Postma, die er nu niet is.

- De Kamer wordt geïnformeerd over de mogelijkheden om zwavel en aromaten in kerosine uit te faseren, nadat de minister in Brussel heeft geprobeerd om een coalition of the willing te vormen.
- De Kamer wordt binnen enkele weken geïnformeerd over de wijze waarop de sector de afspraken uit het maatregelenpakket Schiphol zal uitvoeren.

Dan een toezegging aan de heer De Groot.

- De minister komt nog binnen een maand schriftelijk terug op de vraag waarom de autonome groei in fase 1 niet wordt meegenomen ten aanzien van de geluidsreductie, en over de vraag of hierover monitoring kan plaatsvinden.

De vijfde toezegging, aan de heer De Hoop.

- De minister komt schriftelijk bij de Kamer terug op in hoeverre het groeiperspectief op Schiphol na de realisatie van de 20%-geluidsreductie al dan niet een verslechtering van de situatie van omwonenden betekent.

Dan een toezegging aan meneer Boutkan.

- In de volgende voortgangsbrief wordt de Kamer geïnformeerd over de consequenties van de capaciteit bij LVNL voor het secundaire baangebruik op de Aalsmeerbaan.

Dan een toezegging aan meneer De Hoop.

- De Kamer wordt voor het volgende commissiedebat Luchtvaart geïnformeerd over de grondafhandelingsbedrijven op Schiphol en over de uitkomsten van het gesprek hierover met de vakbonden.

Dan de laatste toezegging, aan meneer Bamenga.

- Binnen een maand komt de minister met een reactie op het Manifest Gezondheid en Luchtvaart.

Het lid Postma heeft een tweeminutendebat aangevraagd.

Dit was het commissiedebat. Dank allemaal voor jullie constructieve bijdrage. Dank ook aan de mensen op de tribune.

Het moet echt hoognodig zijn, meneer Boutkan.

De heer **Boutkan** (PVV):

Ja, het is hoognodig. Ik mis in het rijtje van toezeggingen dat de minister schriftelijk terugkomt op de vragen over zonnepanelen. Die mis ik in het overzicht. Deze vragen heb ik vandaag gesteld en niet in het schriftelijk overleg, dus ...

De **voorzitter**:

Het is aan u of u die toezegging doet.

Minister **Tieman**:

Daarop komen we terug bij het schriftelijk overleg, check.

De **voorzitter**:

De vragen worden beantwoord bij het schriftelijk overleg. Dat is volgens mij wat hierover overeengekomen is. Ik heb het niet genoteerd. Ik hoop maar dat jullie zelf met elkaar zo volwassen zijn.

Iedereen bedankt. Het was een mooi debat. Tot een volgende keer.

Sluiting 18.07 uur.