
10 Luchtvaart

Luchtvaart

Aan de orde is het **tweeminutendebat Luchtvaart (CD d.d. 10/04)**.

De voorzitter:

Als eerste is in dit tweeminutendebat het woord aan de heer Olger van Dijk namens Nieuw Sociaal Contract. Gaat uw gang.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Dank u wel, voorzitter. Het hoofdlijnenakkoord bevat een heldere opdracht om de rechtsbescherming van omwonenden van Schiphol op orde te brengen. Met het aanvullend maatregelenpakket van 24 mei doet deze diep demissionaire minister Harbers een eerste aanzet. Nieuw Sociaal Contract ziet daarin goede aanknopingspunten, maar denkt dat meer nodig is om ernstige hinder en slaapverstoring door luchtverkeer te bestrijden of te voorkomen. Daarom twee moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er in de aanstaande luchtruimherziening aangestuurd wordt op een vierde aanvliegeroute naar Schiphol;

overwegende dat deze vierde aanvliegeroute naar verwachting zal leiden tot concentratie van geluidsoverlast bij nieuwe groepen omwonenden in de provincies Gelderland en Utrecht;

overwegende dat in het commissiedebat Luchtvaart van 27 juni 2023 een procedure is toegezegd om de Kamer de gelegenheid te geven om een politiek debat te voeren over de luchtruimherziening;

verzoekt de regering een externe commissie in te stellen bestaande uit experts en omwonenden die de nut en noodzaak van een vierde aanvliegeroute zal beoordelen in het licht van de veranderende omstandigheden;

verzoekt de regering de bevindingen van deze commissie mee te sturen met het voorlopig ontwerp van de hoofdstructuur van de luchtruimherziening in 2025, zodat de Kamer dit mee kan nemen in de besluitvorming,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Olger van Dijk en Grinwis.

Zij krijgt nr. 1158 (31936).

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Ik hoor dat de heer Olger van Dijk van NSC heel blij was met de brief van minister Harbers van 24 mei, juist ook omdat hij blijkbaar vindt dat daarmee de rechten van de omwonenden goed gewaarborgd zijn. Dat verbaast me toch wel een beetje, want de minister gaat in hoger beroep tegen een uitspraak die juist die omwonenden zou moeten beschermen. Het EVRM zorgde ervoor dat die omwonenden beschermd zouden worden en de minister kiest eigenlijk voor illegaal verkregen rechten van luchtvaartmaatschappijen. Ik snap dus eigenlijk het enthousiasme van de heer Olger van Dijk niet zo goed als hij vindt dat de omwonenden op één zouden moeten staan op dit moment.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Ik heb gezegd dat ik goede aanknopingspunten zie in deze brief. Dan heb ik het bijvoorbeeld over echt kijken naar lawaaijumbo's in de nacht. Ik had zelf verzocht om die eruit te halen. Dat doet echt iets met het beperken van geluidshinder. Dat vind ik een belangrijke zet. Dat geldt ook voor bijvoorbeeld het meer belasten van die lawaaiige vliegtuigen. Dat zijn allemaal goede punten in die brief.

U doelt natuurlijk op het recht van beroep dat eenieder heeft, ook de Staat. In de brief wordt uitgebreid toegelicht dat dat niet ziet op het recht doen aan de omwonenden en dat de minister de uitspraak van de rechter om dat aan te gaan pakken ondersteunt, maar dat dat echt alleen ziet op het procedurele pad, om daar de tijd voor te nemen. Dat begrijp ik van deze minister. Mijn appreciatie zit er vooral in dat ik denk dat we meer moeten doen qua inhoud. Daarom heb ik twee moties. Ik zal zo dadelijk met een andere motie nog iets zeggen over het beleid in de nacht.

De voorzitter:

De heer Van Dijk vervolgt zijn betoog.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Mijn tweede motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in het aangepaste maatregelenpakket van Schiphol per 2025 wordt ingezet op het terugbrengen van het jaarlijks aantal nachtvluchten tussen 23.00 uur en 07.00 uur van 32.000 naar 27.000;

constaterende dat in dit maatregelenpakket ook een (gedeeltelijke) nachtsluiting wordt overwogen voor november 2026;

constaterende dat de rechter in de RBV-zaak geoordeeld heeft dat reductie van geluidshinder en slaapverstoring voor omwonenden op korte termijn geboden is;

overwegende dat het daadwerkelijke aantal nachtvluchten in 2023 lager was dan 27.000;

verzoekt de regering om in de lopende Balanced Approach-procedure in te zetten op een aanzienlijk lager aantal nachtvluchten dan 27.000;

verzoekt de regering om zo snel mogelijk, in overleg met de luchtvaartsector en andere belanghebbenden, een vorm van nachtsluiting van Schiphol in te voeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Olger van Dijk, Stoffer en Grinwis.

Zij krijgt nr. 1159 (31936).

De heer Bamenga (D66):

Ik wil graag een vraag stellen, omdat ik de motie nog niet helemaal helder vind. Ik wil graag een toelichting op wat u bedoelt met een vorm van nachtsluiting.

De heer Olger van Dijk (NSC):

De minister heeft in zijn brief aangegeven een aantal scenario's te onderzoeken. Dat kan gaan van een verregeande nachtsluiting, in zijn geheel, voor zover wij hebben begrepen in de berichten die de afgelopen dagen tot ons kwamen, tot een heel beperkte nachtsluiting. Ik denk dat het verstandig is dat we de ruimte geven, ook op basis op de impact die dit kan hebben voor vervoersbedrijven en anderen, om te kijken wat de beste invulling is van een nachtsluiting van Schiphol. Dat we over moeten gaan tot een vorm van nachtsluiting, zoals ik ook in het debat van 6 april heb betoogd, is voor mijn fractie helder. Laten we dan kijken, met zo dadelijk die impactanalyse in de hand, welke variant het meest verstandig is. Dat we daar ook haast mee moeten maken gegeven die uitspraak, is mij helder. Ik wil mij dus niet vastpinnen op de vorm van de nachtsluiting, maar dat er een stilteperiode in de nacht moet komen, staat voor mijn fractie buiten kijf en dat willen we met deze uitspraak uitspreken.

De voorzitter:

Afrondend, de heer Bamenga.

De heer Bamenga (D66):

Het is voor mij nog steeds niet helemaal duidelijk. Ik wil graag weten waar we straks wel of niet mee instemmen. Dus nogmaals de vraag: wat bedoelt de heer Van Dijk met "een vorm van nachtsluiting"? Waar moet ik precies aan denken? Dat is voor mij nog niet helemaal duidelijk.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Eerder in het debat heb ik aangegeven dat ik het oorspronkelijke voorstel van Schiphol een goede richting vind. Dat betekent dat je sluit tussen 0.00 uur en 5.00 uur voor inkomende vluchten en van 0.00 uur tot 6.00 uur voor vertrekkende vluchten, maar ik wil me daar nu niet op vastpinnen en daarop vooruitlopen. Dat is een logische variant, maar ik wil ook de impact daarvan afwachten om te bezien of dat de goede variant kan zijn.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Laat ik duidelijk zijn: GroenLinks-Partij van de Arbeid is heel erg voor een vorm van nachtsluiting, maar het staat buiten kijf dat, als er een nieuw LVB komt, er minder gevlogen kan worden. Eigenlijk is daarbij een vorm van nachtsluiting onvermijdelijk en ik weet dat de heer Olger van Dijk dat ook weet. Ik zit een beetje te zoeken naar wat deze motie extra doet ten opzichte van de brief van de minister. Is de heer Olger van Dijk het met mij eens dat wij, los van deze motie, er zo snel mogelijk voor moeten zorgen dat de uitspraak van de rechter uitgevoerd wordt als de omwonenden in hoger beroep weer in het gelijk worden gesteld en dat er heel snel een nieuw LVB moet komen? Deze motie is richting omwonenden natuurlijk een heel goed symbolisch signaal. Daarom zou ik ook voorstemmen, maar is het niet veel belangrijker dat er nu een legaal Luchthavenverkeerbe-sluit komt waar Schiphol zich aan moet houden?

De heer Olger van Dijk (NSC):

Het is en-en. De uitspraak van de rechter is helder: er moet op korte termijn gewerkt worden aan die rechtsbescherming. De minister doet daar wat ons betreft een eerste goede aanzet toe. Wij denken dat er meer nodig is om recht te doen aan die uitspraak. Dat zit 'm in een vorm van nachtsluiting op zo kort mogelijke termijn, maar wel via de goede procedure. Daarom moet het gebeuren in overleg met de sector. Maar wij denken ook dat het nodig is dat je naar een lager aantal nachtvluchten gaat tussen 23.00 uur en 7.00 uur. Dat is een ander aspect daarvan. Daarom heeft de motie ook die oproep.

De heer Peter de Groot (VVD):

Komt deze motie eigenlijk niet te vroeg? We hebben gisteren nog gestemd over nachtsluiting. De motie die daartoe oproept, is verworpen. We ontvangen van de minister nog een hele analyse over die nachtsluiting. Uiteindelijk gaat het op Schiphol natuurlijk om geluidsreductie. U hint er in uw motie op om met partijen in overleg te gaan over de vraag of nachtsluiting de beste methode is om zowel de omwonenden te beschermen als de hub van Schiphol te garanderen. U hint er zelf in uw motie al op dat daarover overlegd moet worden. Is deze motie niet gewoon wat te vroeg? Zou de NSC-fractie er niet beter aan doen om de resultaten van het onderzoek naar de nachtsluiting af te wachten en dan met elkaar het gesprek aan te gaan?

De heer Olger van Dijk (NSC):

Ik begrijp de vraag maar er is eigenlijk geen tijd te verliezen. Dat geeft die rechterlijke uitspraak ook aan. We moeten binnen een jaar iets doen aan de bestaande onrechtmatigheid. De opdracht aan de minister maar ook aan ons als Kamer is om dat serieus te wegen. Die uitspraak heeft het naast geluidsreductie over slaapverstoring. Dan moet je daarmee aan de slag. Wij hebben het over de Balanced Approachprocedure om dat zorgvuldig te doen. De minister begrijpt dat hij hiermee verder moet. Dat waarderen we. We waarderen het ook dat hij op 24 mei met dat pakket is gekomen, maar wij als Kamer zijn missionair, wat betekent dat wij daar iets van moeten kunnen vinden.

Ik wijs ook op het feit dat de motie vraagt om naar die nachtvluchten te kijken. De Balanced Approachprocedure zoals we die hebben gezien, geeft alle partijen de ruimte om de komende weken inspraak te hebben op die elemen-

ten. Dan zou het toch heel gek zijn als wij zelf als Kamer geen invloed kunnen hebben op wat er met Brussel besproken wordt? Dus het lijkt mij niet meer dan logisch dat wij daar een uitspraak over doen.

De voorzitter:

Afrondend, meneer De Groot.

De heer Peter de Groot (VVD):

Zeker. Natuurlijk zijn we als Kamer in positie, maar wij moeten wel weten waar we het met elkaar over hebben. U legt hier een motie aan de Kamer voor met de oproep om iets te doen in de nacht, terwijl we de resultaten van dat onderzoek, de opdracht die wij hebben gegeven aan het kabinet om te komen met een analyse over die nacht, niet hebben. Wij staan eigenlijk met lege handen, maar we hebben wel een motie van u in handen waarin de NSC-fractie zegt: we moeten nu iets doen. Maar wat moeten we dan precies doen? Volgens de VVD-fractie is dit niet tijdig en zou je dit moeten doen nadat je die analyse binnen hebt. Dan kun je met elkaar heel weloverwogen — zo ken ik de NSC-fractie ook — een keuze maken.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Er loopt nu een procedure in Brussel. Daar hebben we eerder over gesproken bij de begrotingsbehandeling. Daar heeft deze minister ingezet op 28.700 nachtvluchten tussen 23.00 uur en 7.00 uur. Ik heb toen de minister al verzocht om daarnaar te kijken. Dat heeft hij gedaan. Nu gaat hij naar 27.000 nachtvluchten. Ons is bekend geworden dat het huidige aantal nachtvluchten lager is dan 27.000. Met andere woorden: deze maatregel doet dus op korte termijn niets voor het reduceren van overlast in de nacht. Dat is wél wat de gerechtelijke uitspraak vraagt. Als je daar wat aan wilt doen — daar vraagt deze motie om — zal je daarop dus moeten aangrijpen.

Het tweede is de vraag of je dan ook een vorm van nachtsluiting wilt. Ja. Wij pinnen ons niet vast op de vorm. Wij kiezen nu wel voor een vorm om het ook wat handen en voeten geven. Wij willen de impactanalyse benutten om met de heer De Groot en vele anderen in deze Kamer te bekijken wat de goede variant is.

De heer Boutkan (PVV):

Ik hoor de heer Olger van Dijk allerlei argumenten opvoeren en hij heeft het ook over in gesprek gaan met de sector. Beseft u wel dat het nu al vragen van een uitspraak van de Kamer over het invoeren van een nachtsluiting behoorlijke consequenties kan hebben voor die sector? U praat wel over medeleven met de sector, maar die sector heeft al eerder kenbaar gemaakt dat het op dit moment invoeren van de nachtsluiting gewoon de doodsteek zou zijn. De sector is bezig met een plan: stiller, zuiniger, schoner. Dat dwarsboomt u met een nachtsluiting. Dat hebben we ook van de sector gehoord. De minister is bezig met een onderzoek en u fietst er nu gewoon even een plannetje van uw partij doorheen. Kan de heer Olger van Dijk uitleggen wat nou eigenlijk de achterliggende agenda is? Alle plannen die er zijn, ook de brief van de minister, houden rekening met die 15% reductie. Wat is dan de toegevoegde waarde van uw... Sorry, voorzitter: ik bedoel van de heer Olger van

Dijk. Wat is dan de toegevoegde waarde van nú een uitspraak van de Kamer vragen?

De heer Olger van Dijk (NSC):

Ik val in herhaling. Er is een rechtszaak gevoerd en de uitspraak van de rechter vraagt om binnen een jaar tot herstel van die verhoudingen te komen en om iets te doen aan de overlast en de slaapverstoring, letterlijk de slaapverstoring, die omwonenden ervaren. Dat kun je maar op één manier doen en dat is door juist in de nacht in te grijpen. Je kunt dan niet wachten. Je kunt dan niet een halfjaar wachten. Ik heb wel oog willen hebben voor de sector, ook met deze motie, door juist in het tweede deel van het dictum te zeggen dat in overleg te doen met de sector en zo snel mogelijk een variant te kiezen. Ik wil dat de minister dat in overleg met de sector gaat doen, en dat wij als Kamer gaan kijken naar de impactanalyse en een vorm kiezen. Dat er een vorm van nachtsluiting moet komen — dat kan ook voor de heer Boutkan geen verrassing zijn — staat voor mijn fractie als een paal boven water.

De voorzitter:

De heer Boutkan, afrondend.

De heer Boutkan (PVV):

Ik hoor u verwijzen naar de sector, maar wat u richting de sector doet, is voor de Bühne. NSC is namelijk gewoon bezig met die nachtsluiting. Dat betekent gewoon kapitaalvernietiging en vernietiging van arbeidsplaatsen op Schiphol en rondom Schiphol, en voor alle aanverwante bedrijven. Wat de PVV betreft, valt deze motie in de categorie dom, dommer, domst.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Ik neem daar notie van en daar laat ik het bij.

Mevrouw Vedder (CDA):

Ook het CDA is erg kritisch over de geluidsoverlast. Wij zijn ook een voorstander van nachtsluiting. Het CDA had ook met liefde onder de motie gestaan, maar die is al richting Griffie, denk ik. Volgens mij zien we hier ook een sterk staaltje van de nieuwe extraparlamentaire coalitie, want ik hoor verschillende geluiden. Als er straks in de nieuwe ploeg een minister zit die zegt "nou, ik hecht niet iets minder belang aan de rechterlijke uitspraak over overlast voor bewoners dan de heer Olger van Dijk", wat kan ik dan van NSC verwachten?

De heer Olger van Dijk (NSC):

Dank voor deze vraag. Mijn fractie voelt zich natuurlijk gebonden aan het hoofdlijnenakkoord. Ik ben mijn bijdrage ook begonnen met een heldere opdracht om op korte termijn te werken aan de rechtsbescherming voor omwonenden, zodat er op langere termijn met schone en stillere vliegtuigen — dat zeg ik ook tegen de heer Boutkan — weer doorgroei mogelijk zou kunnen zijn. Maar dat eerste is de opdracht waar ik nu werk van wil maken. Het extraparlamentaire is dat de verschillende fracties in deze Kamer die zich ook aan het hoofdlijnenakkoord gebonden weten, daar een eigen invulling aan zullen geven en met deze Kamer op zoek gaan naar de best mogelijke oplossing en een meer-

derheid daarvoor. Dat mag u de komende tijd van mij verwachten. Dat doe ik ook met deze moties. Ik wil graag op een constructieve manier het luchtvaartbeleid verder vormgeven binnen de marges van het hoofdlijnenakkoord die ik net noemde, maar wel degelijk ook met oog voor de effecten alle omwonenden en de sector.

De voorzitter:

Afrondend, mevrouw Vedder.

Mevrouw Vedder (CDA):

Mag ik er dan ook van uitgaan dat dit leidende principe wordt van NSC als het gaat om de kritiek vanuit die partij op de aanvliegeroute, namelijk dat het voorkomen van overlast centraal wordt? Zo ja, waarom roept de motie toch vooral op tot procedures? Ik vind 'm toch nog wel een tikje technocratisch. Waarom zet de fractie niet al in op die voorwaarden, bijvoorbeeld op hoger aanvliegen en op trapsgewijs dalen et cetera? Daarvan weten we dat dat meteen effect heeft op de overlast.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Ik ben altijd bereid om te kijken naar andere maatregelen die we kunnen nemen om de overlast te beperken. Ik ben niet overtuigd van nut en noodzaak van de vierde aanvliegeroute, zoals ik al eerder heb betoogd. Aan de andere kant wil ik hier wel een zorgvuldige procedure doorlopen. Er zijn heel veel belangen die hier meespelen. Ik constateer dat omwonenden zich minder gehoord voelen. Het lijkt mij heel goed dat we nu met die externe commissie dat perspectief in beeld gaan brengen, zodat wij als Kamer in de volle breedte volgend jaar kunnen oordelen over de luchtruimherziening.

De voorzitter:

Hartelijk dank voor uw inbreng. Mevrouw Vedder is nu aan de beurt voor haar termijn. Zij spreekt namens de fractie van het CDA. Gaat uw gang.

Mevrouw Vedder (CDA):

Dank, voorzitter. Ter afsluiting van het commissiedebat resteren mij nog drie vragen aan de minister.

Als eerste. De minister heeft alternatieve krimpplannen gepresenteerd. Ik ben benieuwd wat de minister gaat doen als we gaandeweg merken dat dit niet genoeg zoden aan de dijk zet. Wat als de geluidshinder niet voldoende wordt tegengegaan? Kan de minister toezeggen dat we elk jaar evalueren of we genoeg op schema liggen om deze doelen te behalen en toezeggen dat er al plannen klaarliggen of dat er plannen komen voor het geval dat zal blijken dat die krimpplannen er niet voor zorgen dat de geluidshinderdoelen worden gehaald? Ik vermoed zomaar dat de minister dan weer de 452.000 vluchten uit de kast zal trekken. Ik ben benieuwd of dat klopt en of daar dit keer dan een realistisch tijdspad aan vastzit. Dat zou in ieder geval volgens onze fractie een goed plan zijn. Ik ben benieuwd wat de minister daarvan vindt.

Voorzitter. De tweede vraag gaat over de vierde aanvliegeroute. Zou de minister een brief kunnen toezeggen waarin heel precies uitgewerkt is hoe de vierde aanvliegeroute

samenhangt met ruimte voor Defensie? Zoals bekend is het CDA kritisch op de vierde aanvliegeroute. Op dit moment vind ik het tegenargument dat onze fractie heeft vernomen, namelijk "maar de ruimte voor Defensie dan?", echt volstrekt onvoldoende toegelicht om hierover als fractie een afgewogen oordeel te formuleren.

Dan de derde en laatste vraag, voorzitter. Kan de minister een datum geven wanneer de impactanalyse over de nachtsluiting af is en aangeven wanneer deze naar de Kamer komt?

Tot zover, voorzitter.

De voorzitter:

Hartelijk dank. De heer Bamenga. Nee? Dan de heer De Hoop namens GroenLinks-Partij van de Arbeid.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Dank u, voorzitter. Ik heb twee moties, maar ik begin met een aantal vragen. Ik ben heel vaak te spreken geweest over deze minister. Hij heeft echt stappen gezet om de luchtvaart te doen krimpen, maar nu ben ik wel een beetje teleurgesteld over de brief die hij gestuurd heeft naar aanleiding van het hoger beroep. Ik begrijp natuurlijk de dilemma's, maar de uitspraak in de RBV-zaak is wel op basis van het EVRM en die van KLM op basis van EU-regels voor luchtvaartmaatschappijen, waarvan je je kunt afvragen hoe die rechten verkregen zijn. Ik vind het echt teleurstellend dat de minister de mensenrechten nu even zwaar weegt als het commerciële belang van KLM en andere luchtvaartmaatschappijen. In de brief staan ook weer heel veel beloftes over zwaarder inzetten op zogenaamd stillere vliegtuigen, terwijl we weten dat dat dat niet per se hoeft te leiden tot minder hinder. Dus mijn vraag is hoe de minister het vonnis nu gaat uitvoeren en wat de inwoners daarvan gaan merken. Daar gaat het om: echt minder overlast. Want ik geloof niet dat wat er in de laatste brief staat, echt tot iets anders gaat leiden.

Dan kwam er vandaag nog een rapport uit van Milieudefensie samen met Breda University. Daarin staat dat KLM midden in de klimaatcrisis meer CO₂ gaat uitstoten in plaats van minder. Ik zou van de minister voor het zomerreces graag nog een brief willen krijgen over dit rapport.

Dan mijn twee moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de rechtbank op 16 april de minister in het ongelijk heeft gesteld betreffende het handhavingsverzoek rond de natuurvergunning van Eindhoven Airport en RTHA, en daarmee deze luchthavens hun stikstofemissies moeten verantwoorden;

constaterende dat Schiphol Eindhoven Airport en RTHA hiervoor boerderijen (willen) opkopen;

constaterende dat het kabinet heeft beloofd voorrang te geven aan het legaliseren van de PAS-melders;

constaterende dat van deze belofte tot nu toe niks is terechtgekomen;

verzoekt de regering een halt toe te roepen aan de stikstofjacht op boeren voor de luchtvaart en de stikstofruimte in te zetten voor legalisatie van PAS-melders,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 1160 (31936).

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):
Dan mijn laatste motie, voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat voor het bepalen van het optimale bestemmingsnetwerk een algemene welvaartsbenadering wordt gehanteerd, gericht op een netwerk dat "het beste past bij Nederlandse consumenten en bedrijven" (IenW, 2020);

constaterende dat recent onderzoek tot de conclusie komt dat de huidige methodiek voor het vaststellen van netwerk-kwaliteit niet de netto economische waarde van de connecties meet, rekening houdend met onder andere connectiviteit, maatschappelijke kosten etc.;

verzoekt de regering om het beleidskader netwerk-kwaliteit zo te verbeteren dat het daadwerkelijk inzicht geeft in de bijdrage aan onze brede welvaart;

verzoekt de regering de netto economische waarde van bestemmingen te bepalen op basis van de werkelijke opbrengsten en kosten voor de Nederlandse economie op basis van luchtvaartdata, zoals de OAG-datasets,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid De Hoop.

Zij krijgt nr. 1161 (31936).

De heer **Boutkan** (PVV):

Ik hoor de heer De Hoop verwijzen naar een rapport dat in opdracht van Milieudefensie is gemaakt. Door de onderzoeker van dat rapport is naar buiten gebracht dat het niet compleet was. Ik hoor de heer De Hoop een beetje selectief shoppen uit dat rapport. Het laat namelijk onder andere de

economische gevolgen, de hubfunctie en de vlucht naar het buitenland weg. Kan de heer De Hoop daar een antwoord op geven?

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

Dat deel ik zeker niet. Ik moet zeggen dat ik het een beetje ... Ik zal de woorden "dom, dommer, domst" niet gebruiken, maar ik vind het wel bijzonder dat er gezegd wordt: dit rapport komt vanuit Milieudefensie, dus dat moeten we anders wegen. Dat terwijl tal van rapporten vanuit de luchtvaartsector zelf door allemaal andere fracties altijd worden meegewogen. Zij denken: als daar nuttige dingen in staan waar wij wat mee kunnen, dan doet dat er verder niet toe. Ik vind dat argument dus niet heel steekhoudend.

Daarnaast hebben we de afgelopen periode hoorzittingen gehad, bijvoorbeeld over een rapport van Natuur & Milieu, waarbij echt heel duidelijk naar boven is gekomen dat de maatschappelijke kosten en baten niet meer evenredig zijn. Er zijn veel meer maatschappelijke kosten bij bijvoorbeeld langeafstandsvluchten. Er wordt te veel gevlogen bij Schiphol. Het is niet meer in verhouding. Ik vind dit dus een heel interessant rapport, net als het laatste rapport van Natuur & Milieu, en ik wil er heel graag een reactie van deze minister op.

De voorzitter:

Boutkan, afrondend.

De heer **Boutkan** (PVV):

Ik blijf erbij dat het toch selectief shoppen is, zowel uit het rapport van Natuur & Milieu als uit dat van Milieudefensie. Van beide rapporten hebben de onderzoekers zelf, op vragen van buiten, namelijk toegegeven dat ze niet compleet waren en zijn. Vanuit het ministerie liggen er ook diverse rapporten die het tegendeel bewijzen. U kunt het van mijn kant selectief shoppen vinden, maar feit is gewoon dat de onderzoekers die het rapport hebben geschreven, zelf erkennen dat ze niet compleet zijn geweest. Dat is geen vraag, maar ik wilde het wel kwijt.

De voorzitter:

Heeft de heer De Hoop nog een reactie?

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

Ik deel dat echt allesbehalve. Ik zou de heer Boutkan zeer aanraden om zowel de rapporten van Natuur & Milieu als dit rapport goed door te lezen. Ik denk namelijk dat je, als je dat leest, ziet dat de rechten van omwonenden en de problemen die het milieu en de omgeving de afgelopen jaren door de luchtvaart hebben gekregen, met het LVB dat al sinds 2008 niet meer legaal is ... Het kan niet meer in deze tijd. Ik hoop echt dat de grootste partij van het land daar ook heel serieus naar wil kijken.

Dank.

De voorzitter:

Dank voor uw inbreng. De heer De Groot gaat nu spreken, namens de VVD. Gaat uw gang.

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

Dank u wel, voorzitter. Het is al even geleden dat we dit commissiedebat met elkaar hadden. In de tussentijd is er alweer een hoop gebeurd, waaronder dat de minister namens het kabinet een extra pakket aan maatregelen voor Schiphol heeft aangekondigd. Daar waren niet alle betrokken partijen even gelukkig mee. Dat zien we vandaag in het debat ook terug. Daarom ga ik, met mijn eerste motie over een luchtvaarttafel, toch nog een poging wagen om de partijen weer bij elkaar te brengen in dit toch wel complexe dossier.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er veel verschillende belangen spelen rondom de luchthaven Schiphol;

overwegende dat om tot oplossingen te komen die gedragen worden door alle partijen goed overleg van cruciaal belang is;

verzoekt de regering een luchtvaarttafel in te richten en voor te zitten waarin omwonenden, het regionaal bestuur, Schiphol, de luchtvaartsector en airlines, alsmede het ministerie van IenW, ieder per afvaardiging, een plaats innemen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Peter de Groot.

Zij krijgt nr. 1162 (31936).

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

Voorzitter. Dan heb ik nog een tweede motie, over vliegveiligheid en het aantal piloten in de cockpit. Ik heb er ook aandacht voor gevraagd in het commissiedebat. De motie luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het uitgangspunt van het EASA-onderzoek naar eMCO (Extended Minimum-Crew Operations) niet gericht is op vliegen veiliger maken, maar dat slechts "ten minste gelijke veiligheid" wordt vereist;

overwegende dat met het weghalen van één piloot uit de cockpit allerlei nieuwe en onzekere veiligheidsrisico's wordt geïntroduceerd;

verzoekt de regering om bij EASA te bepleiten dat de minimale doelstelling van het Extended Minimum Crew-

traject "veiligheid verhogen" moet zijn en om zolang het onderzoek loopt te blijven vliegen met als uitgangspunt "twee piloten in de cockpit",

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Peter de Groot.

Zij krijgt nr. 1163 (31936).

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

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank voor uw inbreng. Mevrouw Teunissen gaat nu spreken namens de fractie van de Partij voor de Dieren. Gaat uw gang.

Mevrouw **Teunissen** (PvdD):

Dank u wel, voorzitter. Ten eerste sluit ik mij aan bij de vraag van de heer De Hoop om een reactie op het rapport waaruit blijkt dat de KLM in 2030 niet minder maar meer CO₂ gaat uitstoten. Dus graag ontvang ik een brief van het kabinet.

Ten tweede maak ik even een opmerking over die RBV-zaak. Het is echt schandelijk dat het kabinet nu in hoger beroep gaat. Welk signaal geeft de minister hiermee af aan de omwonenden? Op welke manier gaat de minister nou wel de rechtsbescherming van de omwonenden borgen? Waarom kiest de minister niet gewoonweg voor het uitvoeren van het vonnis in plaats van in hoger beroep te gaan? Dat vraagt zo veel extra capaciteit, en die capaciteit kunnen we nu juist ook inzetten om omwonenden te beschermen tegen de ongezone effecten van de luchtvaart.

Voorzitter. Dan heb ik nog één motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat bijna 70% van de gemeenten in Utrecht en Gelderland geen nieuwe aanvliegeroute naar Schiphol wil over hun gebied;

overwegende dat het RIVM momenteel schat dat 259.000 omwonenden ernstige hinder ervaren van Schiphol en dat dit aantal met de komst van de vierde aanvliegeroute hoe dan ook zal stijgen;

constaterende dat dit haaks staat op het recente oordeel van de rechter dat de Staat omwonenden beter moet beschermen tegen geluidshinder van vliegtuigen;

constaterende dat de milieuwinst die de luchtruimherziening zou opleveren — het voornaamste argument dat wordt

aangevoerd voor de luchtruimherziening — uit interne documenten van IenW gering blijkt te zijn;

verzoekt de regering om de komst van een vierde aanvliegroute te schrappen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Teunissen en Kostić.

Zij krijgt nr. 1164 (31936).

Mevrouw Teunissen (PvdD):

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Hartelijk dank. Tot slot is in de termijn van de Kamer het woord aan de heer Boutkan, namens de Partij voor de Vrijheid.

De heer Boutkan (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Wat de PVV betreft hoort ook de sector betrokken te worden bij de discussies en onderzoeken over krimp en nachtsluiting. Daarom heeft de PVV de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het doel van de overheid is om het aantal ernstig gehinderden in de nacht met 15% te reduceren;

overwegende dat alle maatregelen om deze hinderreductie voor omwonenden van Schiphol te realiseren moeten worden beoordeeld en meegewogen;

constaterende dat voor de studie over nachtsluiting nu drie varianten worden onderzocht, met als uitgangspunt: een beetje dicht, minimaal vijf uur dicht of helemaal dicht;

verzoekt de regering om het sectorplan Schoner, stiller, zuiniger van juni 2023 als basis te gebruiken voor een extra variant van de impactanalyse inzake hinderreductie in de nacht en geen besluit te nemen voordat de impactanalyse klaar is,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Boutkan.

Zij krijgt nr. 1165 (31936).

Dank u wel.

De heer Boutkan (PVV):

Mag ik dan ook nog een vraag stellen?

De voorzitter:

Natuurlijk, sorry. U heeft nog tijd.

De heer Boutkan (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Ik heb nog een vraag aan de minister, namelijk of hij het sectorplan Schoner, stiller, zuiniger van juni 2023 integraal wil laten toetsen bij de LVNL en of hij, als hij dit al heeft gedaan, de resultaten aan de Kamer wil laten toekomen. Indien de minister het niet heeft laten toetsen, waarom niet?

De voorzitter:

Dank voor uw inbreng. Dit is het einde van de termijn van de Kamer. Ik stel voor dat we even een paar minuten schorsen. Dan krijgen we een appreciatie op de acht ingediende moties.

De vergadering wordt van 19.17 uur tot 19.21 uur geschorst.

De voorzitter:

Aan de orde is het vervolg van het tweeminutendebat Luchtvaart. Ik geef het woord aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Minister Harbers:

Dank u wel. Dank aan de leden van de Kamer voor hun vragen en moties. Ik begin met de beantwoording van de drie vragen van mevrouw Vedder. Zij vroeg bijvoorbeeld om een evaluatie bij nieuwe plannen. De plannen die ik twee weken geleden naar de Kamer stuurde, zijn overigens geen nieuwe plannen, maar zijn eigenlijk de actualisatie van wat we vorig jaar hebben aangekondigd, gegeven het feit dat dat vorig jaar of eigenlijk dit jaar niet kon ingaan. Dan moet je ook weer nieuwe maatregelen meenemen die volgend jaar wél realiseerbaar zijn. Het is dus een aanvulling op de reeds lopende procedure.

De daadwerkelijke invulling van het geluidsdoel, de output, zal worden gemonitord. Als onderdeel van de geschetste graduele aanpak in de brief wordt na een periode van vijf jaar ook geëvalueerd of het maatregelenpakket het geluidsdoel van 20% minder op het etmaal en 15% minder in de nacht heeft gehaald. Indien dat niet het geval is, zullen sowieso aanvullende maatregelen getroffen moeten worden om dat doel volledig te behalen. Dan zullen er ook nog concrete afspraken worden gemaakt met de sectorpartijen om ook een correcte uitvoering van de maatregelen vast te leggen. Dit betekent dat het geluidsdoel staat. Dat zal altijd verder ingevuld moeten worden.

Los daarvan: op het moment dat aan de hand van deze maatregelen ook het nieuwe Luchthavenverkeerbesluit vastgesteld is, heb je ook gewoon concrete regelgeving waaraan je de output kunt toetsen en waar de ILT dan ook weer op kan handhaven, anders dan zij de afgelopen tien jaar heeft gedaan met het anticiperend handhaven. Ik denk dat dit bij elkaar dus voldoende waarborgen biedt om dit ook van jaar tot jaar te kunnen volgen, bijvoorbeeld ook ieder jaar in de rapportage van de ILT.

Mevrouw Vedder vroeg ook om een brief over hoe de vierde aanvliegroute samenhangt met ruimte voor Defensie. Er zijn op zichzelf twee aanleidingen geweest voor het programma Luchtruimherziening, waarvan ik nog maar eens meld dat ik me er zeer van bewust ben dat dat controversieel is. Eén: een belangrijk onderdeel van de herziening was het creëren van extra oefenruimte voor Defensie. Door die oefenruimte op één gebied in Noord-Nederland te leggen, speel je een gebied in Zuid-Nederland vrij, dat daarmee vrij zou kunnen komen voor aanvliegroutes van civiel luchtverkeer. Bij elkaar — dat is de tweede doelstelling — creëer je dan ook de ruimte om het trapsgewijs dalen, wat we nu doen, te vervangen door hoog aan komen vliegen en dan in één vloeiende beweging naar beneden te gaan. Op alle aanvliegroutes, of dat er nou drie of vier zijn, leidt dat tot minder overlast op de grond. In die zin is er dus ook een link met de ruimte voor Defensie, omdat Defensie voor de F-35 ook een groter aaneengesloten oefengebied nodig heeft dan het nu heeft met twee gebieden in Nederland. Op het moment dat dit dossier hervat zal worden in de volgende kabinetsperiode zal er vanzelfsprekend moeten worden ingegaan op alle aspecten van de luchtruimherziening. Dan zullen we ook dit vraagstuk expliciet meenemen in de voortgangsrapportages naar de Kamer.

Tot slot vroeg mevrouw Vedder wanneer de impactanalyse naar de nachtsluiting gereed is. Die is in de zomer klaar dus die ligt in september hier in de Kamer, bij terugkeer van de Kamer na het reces.

De heer De Hoop en mevrouw Teunissen gaven hun opvatting over het hoger beroep. De kortste verwijzing is de verwijzing naar het antwoord dat de heer Van Dijk al gaf in een interruptiedebatje. Het was niet mijn vooropgezette doel om in hoger beroep te gaan. We doen het ook niet om de bewoners te laten weten dat zij allemaal ongelijk hebben, maar simpelweg omdat er in deze uitspraak een aantal juridische onduidelijkheden zitten. Wat vraagt de rechter ons precies om in twaalf maanden te realiseren, wetend dat een aantal dingen überhaupt niet in twaalf maanden kan? Ik noem het slaan van een nieuw Luchthavenverkeersbesluit. Kijk alleen maar naar wat daarvoor nodig is aan procedures en inspraaktermijnen. Dat kan überhaupt niet in twaalf maanden.

Daarnaast doen we het ook vanwege de mogelijke tegenstrijdigheid met uitspraken in de cassatiezaak, waarbij het advies van de advocaat-generaal was "je moet een Balanced Approachprocedure volgen", terwijl de rechter in de RBV-zaak zegt "je moet geen Balanced Approachprocedure volgen". Dan heb je straks in potentie twee echt diametraal tegenover elkaar staande rechterlijke uitspraken. Ook om daar juridische duidelijkheid over te krijgen, gaan we in hoger beroep. Maar dat doen we niet om te miskennen dat de overlast rond Schiphol moet afnemen, zoals de bewoners vragen.

Dat vonnis van de RBV voeren we in de tussentijd ook uit. Daar zijn wij ook toe verplicht. Het antwoord op de vraag hoe we dat doen, is gegeven in de brief van 24 mei. De snelste route om maatregelen te realiseren is het doorbouwen op de lopende Balanced Approachprocedure, waar we nog een aantal maatregelen aan hebben toegevoegd, gegeven de actualisatie dat het vorig jaar niet lukte, om de hoofdmoot van de maatregelen dit jaar in te voeren in een experimenteerregeling. Daarnaast gaan we meer handha-

vingspunten toevoegen, ook verder weg van Schiphol, en komt er een beroepsmogelijkheid tegen het LVB. Die wetgeving gaan we ook met spoed afronden. Dit is nadrukkelijk ook een eerste stap. De fair balance is nooit af en er zijn daarna nog meer stappen nodig, maar op die manier denken wij invulling te kunnen geven aan daadwerkelijk minder hinder, in ieder geval met die drie stappen in november dit jaar, november volgend jaar en november 2026.

Dan het rapport van Milieudefensie dat vandaag gepresenteerd is en waar mevrouw Teunissen en de heer De Hoop naar vroegen. Een kort antwoord is: zolang er meer gevlogen wordt, zal de eerstkomende jaren de CO₂-uitstoot vergroten. Dat is inherent aan de luchtvaart en niet specifiek aan de situatie van alleen KLM of een andere maatschappij. Dat neemt niet weg dat de luchtvaartsector zich inspant, en zich ook móét inspannen, om minder CO₂ uit te stoten, en daar ook doelen voor zijn gesteld. Er is gevraagd om een brief daarover. De heer De Hoop verbond daaraan het verzoek om dit voor het zomerreces te doen. Dat is nog vier weken dus ik vrees dat ons dat niet gaat lukken, maar ook die kunnen we in september, na het zomerreces, wel aan de Kamer leveren, met onze appreciatie van dit rapport.

De heer Boutkan vroeg mij om het sectorplan Schoner, Stillter, Zuiniger door te laten rekenen door Luchtverkeersleiding Nederland. Dat sectorplan is afgelopen zomer ingediend tijdens de consultatie voor de lopende Balanced Approachprocedure. Een flink aantal maatregelen is meegenomen in het pakket van toen en in het pakket dat ik op 24 mei bekend heb gemaakt voor een aanvullende raadpleging. Dat zijn vlootvernieuwing, tariefdifferentiatie en het inzetten van de stilste toestellen in de nacht. Maar ondanks het opnemen van die maatregelen in het pakket moesten we wel de conclusie trekken dat het bij elkaar niet genoeg is om het geluidsdoel te halen. Daarom is er aanvullend ook nog een capaciteitsreductie nodig. LVNL heeft twee uitvoeringstoetsen uitgevoerd in de afgelopen periode. Die gaan het voorgestelde maatregelenpakket ook nu weer toetsen op de operationele uitvoerbaarheid.

U hebt gemerkt dat één maatregel die wel in schoner, stiller en zuiniger zit, dus niet in de pakketten zit. Dat is het werken met andere aanvliegroutes. Die hebben we niet meegenomen vanwege het feit dat die de hinder niet reduceert, maar verplaatst van het buitengebied, verder weg dus van Schiphol, naar het binnengebied, dus dichterbij Schiphol. Dan neemt daar de hinder voor omwonenden weer toe. Daar heeft ook de MRS zich bijvoorbeeld zwaar tegen gekeerd, nog los van het feit dat KLM al op die manier vliegt. Het zou dus alleen voor andere airlines iets uitmaken en daarmee is het netto-effect van die maatregel een heel stuk minder dan werd voorgespiegeld in het plan schoner, stiller, zuiniger.

Voorzitter. Dan kom ik bij de appreciatie van de moties. De motie op stuk nr. 1158.

De voorzitter:
Een ogenblik. De heer De Groot.

De heer Peter de Groot (VVD):
Ik heb een vraag over het sectorplan. De minister geeft in het antwoord aan dat nagenoeg alles is meegenomen. Voor

de volledige scherpste wil ik toch nog even van de minister weten of de vlootverstillings — daar is de afgelopen dagen veel over in het nieuws geweest, de welbekende 6 miljard die alleen al de KLM Groep en ook andere airlines investeren — volledig is meegenomen in het pakket van 24 mei of dat er op een later moment ook nog onderdelen van dat pakket kunnen worden meegenomen. Dat is eigenlijk mijn concrete vraag.

Minister Harbers:

Wat we nu ook weer gedaan hebben, is kijken wat er ten opzichte van het pakket van vorig jaar het komend jaar aan vliegtuigen bij komt, gewoon aan de hand van de lopende bestellingen. Dat is meegerekend in het nieuwe pakket. Daar hebben we dat op geactualiseerd. Ik herken deze discussie wel. Iedere keer wordt er gezegd dat er op een oude manier gerekend is, maar bij het doorrekenen van het pakket voor de Balanced Approach hebben we de nieuwe, straks voorgeschreven, methode van Doc 29 al gebruikt, dus daar zitten ook die gegevens over de vloot in.

De heer Peter de Groot (VVD):

Het gaat niet zozeer over Doc 29. Dit wordt wel heel technisch, voorzitter, dus laten we dat niet doen. Het gaat er vooral over dat de nieuwe vliegtuigen de komende jaren binnen gaan komen. Er zit nog meer potentie in die vlootverstillings, als ik de beantwoording van de minister goed hoor, dan er nu daadwerkelijk is meegerekend. Daar was het mijn fractie eigenlijk om te doen. Als de leverantie van de vliegtuigen doorgaat, dan weten we dat we in de toekomst nog meer geluidsreductie te verwachten hebben van de airlines.

Minister Harbers:

Dit leidt iedere keer tot misverstanden, dus ik geef u hier komende week schriftelijk antwoord op. We zullen dat dan even precies uit de doeken doen.

De voorzitter:

De moties.

Minister Harbers:

De motie op stuk nr. 1158 is van de heer Van Dijk van NSC. Die motie gaat over de externe commissie rond nut en noodzaak van de vier aanvliegroutes. Het oordeel over deze motie laat ik aan de Kamer. Ik hecht eraan om nogmaals te zeggen: op dit moment is dit controversieel verklaard, dus vervolgstappen zijn aan het aankomende kabinet. Op dit moment is er ook nog een stabiel ontwerp met ingetekende aanvliegroutes, maar het idee om een commissie te vragen om die herziening te zijner tijd te beoordelen, ondersteun ik. De Kamer kan dat oordeel te zijner tijd meewegen bij de politieke besluitvorming; oordeel Kamer dus.

De motie op stuk nr. 1159 gaat over de nachtsluiting. Toen ik die motie in alle snelheid hoorde, zou ik gezegd hebben: hou deze motie aan, want ik probeer het proces echt stapsgewijs te doen en daar hebben we gewoon eerst de impactanalyse voor nodig. Toen ik de motie nader las, stelde ik vast dat ik die moet ontraden, omdat in het verzoek staat: "om in de lopende Balanced Approachprocedure in te zetten op een aanzienlijk lager aantal nachtvluchten dan

27.000". Dat is niet mogelijk. Naar aanleiding van eerdere vragen van de heer Van Dijk hebben wij bekeken wat er in de lopende Balanced Approachprocedure kan worden toegevoegd. Wij hebben nu een korte, aanvullende consultatie geopend. Aan Brussel hebben we de vraag voorgelegd om dat te doen. We doen dat zeker om daarmee ook maatregelen mee te nemen die wel te realiseren zijn als het in 2025 ingaat, en die vorig jaar niet te realiseren zouden zijn geweest als het in 2024 in zou gaan. Maar dat is alles wat haalbaar is in de huidige Balanced Approachprocedure.

Voor een echte nachtsluiting of een lager aantal moet je, als het kabinet daartoe besluit, naar ons oordeel echt opnieuw een Balanced Approachprocedure volgen, inclusief de consultatie daaraan voorafgaand. Om tot die besluitvorming te komen, heb je de impactanalyse simpelweg gewoon nodig, omdat je alles zorgvuldig moet hebben gewogen voordat je überhaupt een besluit of een conceptbesluit kunt nemen dat je in consultatie brengt. Op de manier die in de motie staat is het dus niet mogelijk. Daarom ontraad ik die.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Kijk, de Balanced Approachprocedure loopt al een tijd. De minister heeft daar ook naar verwezen. Er is vaak heen en weer gespeeld. Er is ook vertraging opgetreden. We hebben er in de Kamer ook vaak over gesproken, om er dingen aan toe te voegen en er weer af te halen. Het gesprek wordt ook in Brussel gevoerd, waarna er vervolgens weer wordt teruggegaan. Nu ligt het weer ter consultatie voor. Het is altijd mogelijk om er weer naar te kijken en met de Balanced Approachprocedure het gesprek weer aan te gaan. De consultatie dient toch ook weer om reacties op te halen en daar iets mee te doen? Dat zou mijn vraag zijn aan de minister. Ik zou dus toch graag een verduidelijking willen van de onmogelijkheid die wordt genoemd door de minister. De appreciatie is natuurlijk aan de minister zelf, maar dat het niet zou kunnen, zou ik willen bestrijden. Ik zou daar dus toch een reactie van de minister op willen.

Minister Harbers:

Dan is mijn antwoord dat het niet kan. Dat heeft ook te maken met het volgende. We hebben over de huidige Balanced Approachprocedure op een gegeven moment een oordeel van Brussel nodig. Daarom hebben we nu een aanvullende — ik noem het een "kleine" — consultatie te doen, om daarmee het pakket en deze fase af te ronden. De heer Van Dijk zegt dat je altijd terug kunt en er altijd nog dingen aan kunt toevoegen. Dat zou kunnen, maar dat kun je pas beredeneerd doen op het moment dat je je ervan vergewist hebt dat je alle aspecten in kaart hebt gebracht. Daar is die impactanalyse voor nodig. Dan kom je veel verder in de tijd. Daarmee mis je in de hele tijdlijn sowieso het moment om dit 1 november 2025 in te kunnen laten gaan, want daarvoor moet het pakket dit najaar gewoon gereed zijn. En dan weet je dus één ding zeker, zeg ik ook in de richting van de heer De Hoop, namelijk dat je ook volgend jaar niet haalt. Daarmee kom je echt in de knoei met het uitvoering geven aan het vonnis. In dit hele dilemma hebben we juist alles tegen elkaar afgewogen. Als je in 2025 betekenisvolle stappen wilt zetten, zal je nu tempo moeten maken. Dat betekent ook dat de lopende Balanced Approachprocedure in de komende maanden tot een afronding moet komen in Brussel. Dan haal je het gewoon op tijd voor het volgende dienstregelingjaar, want daarvoor moet je vroeg in 2025 je definitieve capaciteit vaststellen.

Dat lukt niet als je nu nog nieuwe besluiten met een nachtsluiting toevoegt.

De voorzitter:

Afrondend, de heer Van Dijk.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Ja, mijn laatste vraag, voorzitter. Wat gaat deze minister dan doen met consultatiereacties die tot 21 juni binnenkomen?

Minister Harbers:

Dat zijn reacties op de aanvullende maatregelen. Je weegt natuurlijk wat er allemaal aan reacties binnenkomt. Je kunt dus ook nog bijstellingen doen in het maatregelenpakket. Omdat we zien dat er breed over gediscussieerd wordt, hebben we voor een nachtsluiting specifiek een gedeelte van het geluidsdoel gereserveerd, met als oogmerk dat het komende kabinet kan besluiten om dat in te vullen met een nachtsluiting. Doet het dat niet, dan moet je nog andere maatregelen bedenken, maar dat zou dan in 2026 de volgende stap zijn, na een nieuwe Balanced Approachprocedure.

De voorzitter:

De minister vervolgt zijn betoog.

Minister Harbers:

Dan de motie op stuk nr. 1160, over stikstof. Voor het onderwerp stikstof is de minister voor Natuur en Stikstof verantwoordelijk. Het opkopen van stikstofrechten is wettelijk toegestaan. Daarmee heeft het kabinet geen instrumenten om hierop te interveniëren. Daarom ontraad ik deze motie.

De motie op stuk nr. 1161 van de heer De Hoop gaat over de netto economische waarde van bestemmingen. Die motie ontraad ik ook, want het beleidskader netwerkqualiteit is een instrument om het publieke belang van een goede verbondenheid van de Nederlandse luchthavens objectief en eenduidig meetbaar te maken. Het is geen meetinstrument waarin alle publieke belangen, zoals ook duurzaamheid, leefbaarheid en andere maatschappelijke kosten worden meegenomen. Daarvoor zijn andere instrumenten meer geëigend, zoals maatschappelijke kosten-batenanalyses of impactanalyses. Dat betekent niet dat er geen verdere verbetering mogelijk is van het beleidskader netwerkqualiteit. Zoals ik de Kamer al eerder heb gezegd, zijn we aan het kijken hoe we de monitoring daarvan verder kunnen verfijnen, hoe we dat van jaar tot jaar kunnen toetsen aan wat er in de praktijk gebeurt en of alle bestemmingen nog steeds even relevant zijn. Maar deze motie moet ik in dat licht wel ontraden.

Dan kom ik op de motie op stuk nr. 1162 van de heer De Groot, over een luchtvaartafel. Dat is op zich een mooi idee. Zo was er ooit, ongeveer vijftien of twintig jaar geleden, een Alderstafel. Een luchtvaartafel waarbij partijen het met elkaar eens worden, dat is een mooie gedachte. Ik moet er tegelijkertijd wel bij zeggen — dat heb ik ook in het debat gezegd — dat ik niet denk dat daar op dit moment in deze vorm draagvlak voor is. Denk alleen al aan het uiteen-

vallen van die Alderstafel de afgelopen jaren. Denk ook aan de adviezen die de heer Van Geel een paar jaar geleden heeft uitgebracht over de inrichting van de overlegstructuren rondom Schiphol, waaruit onder andere de Maatschappelijke Raad Schiphol is ontstaan. Maar als ik de motie mag interpreteren als een inspanningsverplichting om na te gaan wat we op dit gebied kunnen bereiken, dan kan ik deze oordeel Kamer geven.

De voorzitter:

Is dat akkoord, meneer De Groot?

De heer Peter de Groot (VVD):

Dank aan de minister voor de mooie woorden. Kijk naar vijftien jaar geleden en dan naar vandaag. Als je kijkt naar waar we staan, dan zie je dat we een tafel eigenlijk heel hard nodig hebben. Partijen buitelen namelijk over elkaar heen als het gaat over de berichten in de krant. Maar ik zou zeggen: ja, ik wil graag een inspanningsverplichting, maar dan wel een inspanningsverplichting in de organiserende vorm, zodat het ministerie dan wel de kar trekt. Ik had in de motie ook staan dat de regering die tafel voor moest zitten. Misschien kan dat een roulerend voorzitterschap worden, als het zover komt. Dat zou wat de VVD-fractie betreft voldoende zijn.

Minister Harbers:

Ik denk dat iedereen, zowel dit kabinet als het volgende kabinet, niets liever wil dan dat er een plek is waar iedereen komt. Maar pas als je weet dat mensen er daadwerkelijk heen komen, heeft het zin om zoiets te organiseren. Anders zit je daar een beetje in je eentje de boel voor te zitten. Dat is ook niet raadzaam.

De voorzitter:

Maar de motie heeft, met deze uitleg, oordeel Kamer gekregen.

Minister Harbers:

Ja. Dan de motie op stuk nr. 1163, over de cockpit. Die geef ik oordeel Kamer. Ik zie de zorgen daarover. Die begrijp ik ook. Laat ik het kort houden: oordeel Kamer.

Dan de motie op stuk nr. 1164. Daarin wordt gezegd: schrap de vierde aanvliegeroute. Ik zou die willen ontraden. Het onderwerp is controversieel, maar ik heb zelf de overtuiging dat een volgend kabinet de Kamer er wel van kan overtuigen dat dit in z'n geheel wellicht tot minder hinder in Nederland zal leiden. Ik denk dat het handig is als de Kamer op dat moment beoordeelt hoe dit in elkaar zit, geholpen door de commissie die de heer Van Dijk wil laten instellen. De motie op stuk nr. 1164 ontraad ik dus.

Dan kom ik op de motie op stuk nr. 1165. Die heb ik echt een paar keer moeten lezen. Veel van wat erin staat, doen we. Ik heb net het sectorplan Schoner, stiller, zuiniger al genoemd. Met de impactanalyse onderzoeken we op dit moment drie varianten van een nachtsluiting. Die worden afgezet tegen de huidige situatie. Er wordt ook gekeken naar alternatieve maatregelen die hinder reduceren in de nacht. Dat is dus echt een stevig onderzoek, waarbij er naar veel verschillende aspecten wordt gekeken. Ik geef de motie

oordeel Kamer. Ik zie het namelijk als mijn opdracht om de alternatieve maatregelen uit het sectorplan Schoner, stiller, zuiniger, als dat gereed is, daar nog een keer naast te leggen. Vanzelfsprekend was het tweede deel van de motie, geen besluit nemen voordat de impactanalyse klaar is, al mijn voornemen. We moeten dus even kijken. Het onderzoek is te ver gevorderd om daar nu nog een extra variant in aan te brengen, maar je kunt straks uit het beschikbare materiaal natuurlijk wel nog meerdere varianten destilleren, aanvullend op de varianten die onderzocht zijn. Op die manier gaan we dan met de motie aan de slag. De motie krijgt oordeel Kamer.

Voorzitter. Daarmee heb ik volgens mij alle moties gehad.

De voorzitter:

Ja, ik zie instemmend geknik, ook van de heer Boutkan.
Dank voor uw inbreng in deze termijn.

De beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

We gaan op 11 juni, volgende week dinsdag, stemmen over de ingediende moties.