

2

Vragenuur

Vragenuur

Aan de orde is **het mondelinge vragenuur**, overeenkomstig artikel 12.3 van het Reglement van Orde.

Vragen Peter de Groot

Vragen van het lid Peter de Groot aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat over **het bericht "Vakantieanger vliegt massaal vanuit België of Duitsland om te bezuinigen"**.

De voorzitter:

Nog een poëet is de heer Peter de Groot. Hij stelt een vraag aan de minister. Het woord is aan de heer De Groot.

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

Dank, voorzitter. De druk is hoog. Laten we beginnen. Steeds meer mensen uit Nederland weten de vliegvelden net over de grens te vinden. Er is een stijgende populariteit om vanaf de vliegvelden Antwerpen, Brussel, Düsseldorf, Keulen en Weeze te vliegen. Naar schatting is het aantal nu al opgelopen naar 2,5 miljoen vakantieangers. 2,5 miljoen vakantieangers vliegen vanuit het buitenland. Weeze lijkt daarbij de kroon te spannen met 800.000 Nederlanders die via deze luchthaven op vakantie gaan.

De VVD pleit er al langer voor dat het betaalbaar moet zijn om op vakantie te gaan of familie te bezoeken per vliegtuig. Dat is noodzakelijk. Maar we zien dat zaken zoals krimpen in de nacht op Schiphol, hogere belastingen dan in omliggende landen en de al jarenlange discussie of Lelystad Airport open mag, niet bijdragen aan het beschikbaar en betaalbaar houden van vliegen voor hele gewone Nederlanders. We zien dat Nederlanders zich niet laten temmen wat betreft de luchtvaart, want mensen willen gewoon vliegen. Dat geldt overigens voor iedereen in de wereld. Dat maken deze cijfers ook heel erg duidelijk. We lijken als land hier ook uniek in, want nergens in Europa worden vakantievliegers steeds slechter gefaciliteerd dan in Nederland. Daarom is allereerst de vraag aan de minister: wat vindt u ervan dat steeds meer Nederlanders uitwijken naar België of Duitsland om daar het vliegtuig te pakken om op vakantie te gaan? Wat kunt u doen aan het feit dat inmiddels ruim een op de drie Nederlanders overweegt om voor een vliegvakantie te vertrekken vanaf een buitenlandse luchthaven?

De voorzitter:

Dank u wel. Het woord is aan de minister.

Minister Madlener:

Voorzitter, dank u wel. Bedankt voor de vragen over ons geliefde luchtvaartonderwerp, want we vliegen allemaal graag. We vinden het ook belangrijk. Dat deel ik met de vragensteller. Ik waag allereerst enigszins te betwijfelen of er een stijgende lijn is en dat steeds meer Nederlanders naar het buitenland gaan. Ik heb mij nog even laten briefen over de cijfers, maar op zich zie je een hele kleine stijging van mensen die nu via het buitenland vliegen. Maar de

nieuwe luchthavengelden van Schiphol gaan fors stijgen. De luchthavengelden worden namelijk 37% hoger. Dat is natuurlijk ook de reden van de vragen. De redenen voor de stijging zijn het verrekenen van de coronaverliezen, de inflatie en investeringen die Schiphol op dit moment doet.

U vraagt wat ik daarvan vind. Het is natuurlijk aan Schiphol zelf om de tarieven vast te stellen. Er is ook concurrentie tussen luchthavens. Vandaar dat je natuurlijk als reiziger kunt kiezen of je vanuit België of Duitsland vertrekt of toch voor een Nederlandse vluchthaven kiest. Dus op zich is een stuk concurrentie gezond. Dat geeft ons keuzevrijheid. Het hangt vaak af van het pakket dat je kiest. Soms heb je een vakantie in België en niet in Nederland. Dan zie je dat terug in de prijzen. Soms speelt een bepaalde bestemming een rol. Schiphol heeft bijvoorbeeld hele goede verbindingen met de Verenigde Staten. Het is dan voor een Belgische passagier juist heel aantrekkelijk om naar Amsterdam te gaan en via Schiphol te vertrekken. Het lijkt me dus heel gezond dat je daar verschuiving of concurrentie tussen luchthavens ziet.

In het algemeen ben ik het er wel mee eens dat we er natuurlijk op moeten letten dat vliegen betaalbaar blijft. Vliegen vinden we met z'n allen een groot goed en het moet wel betaalbaar blijven voor mensen. Ik kijk er dus wel naar. Ik zeg daar nadrukkelijk bij dat ik niet over de tarieven op Schiphol ga. Daar gaat Schiphol zelf over. De concurrentie moet het wel in check houden. Schiphol kijkt natuurlijk ook zelf of het niet te gekke dingen doet, want dat wil ook geen passagiers verliezen. Tot nu toe zie je ook niet echt een grote stijging van het aantal mensen die over de grens gaan, maar er is wel zorg naar aanleiding van de stijgende luchtvaarttarieven; vanaf 1 april met 37%. We gaan natuurlijk goed kijken of dat niet de verkeerde kant opgaat. Ook de ACM kijkt trouwens mee. Er zijn bij de ACM klachten ingediend over de stijging van de tarieven per 1 april. De ACM kijkt nu of de nieuwe tarieven van Schiphol na die tariefstijging redelijk zijn; dat is ook haar wettelijke taak. Ook die check is er dus nog. We verwachten daarover voor 1 april een oordeel van de ACM.

De heer Peter de Groot (VVD):

Dank aan de minister voor de antwoorden. We zien ook dat de buitenlandse luchthavens eigenlijk op deze ontwikkeling inspelen. Ze zijn het aanbod en de keuzemogelijkheden verder aan het verruimen. Dat lijkt mooi voor de vakantievlieger, maar ik maak me daar best wel zorgen over. Deze antwoorden gaan heel erg over Schiphol, maar laten we een stapje verder kijken en laten we ook kijken wat we in Nederland wél kunnen doen om de vakantievlieger niet alleen naar de overkant van de grens te sturen om betaalbaar te kunnen vliegen. Ik heb daar nog twee vragen over. Waarom zou dit aanbod niet in Nederland kunnen ontstaan, bijvoorbeeld vanaf Eindhoven en Rotterdam, maar ook vanaf Groningen, Maastricht en in de toekomst Lelystad? En wat gaat de minister concreet doen om het luchtvaartstelsel en daarmee deze regionale luchthavens, dus andere luchthavens dan Schiphol, in Nederland beter in te zetten om mensen die op vakantie willen, daarvandaan te laten vliegen, zodat ze niet zo ver naar al die buitenlandse luchthavens hoeven te rijden?

Minister Madlener:

Ik vind de vrije keuze dus heel belangrijk. De onderlinge concurrentie is belangrijk. Voor heel veel Nederlanders is Schiphol bijvoorbeeld verder weg dan Brussel of Zaventem of, als je aan de grens met Duitsland woont, misschien Weeze. Op zich lijkt die vrije keuze die consumenten hebben mij dus prima. Ik deel wel dat de Nederlandse luchthavens moeten kunnen blijven concurreren. Dat willen zij zelf ook. Zij stellen zelf de tarieven vast. Ik moet ook zeggen dat bijvoorbeeld Eindhoven en Rotterdam al aan de max zitten van wat ze aankunnen. Een verdere groei is op deze regionale luchthavens niet te bereiken. Het zal dus echt ook vanuit Schiphol moeten komen. Daar is nog een heel kleine groei mogelijk. We zitten redelijk aan de grenzen van wat we aankunnen. De betaalbaarheid is dus zeker ook voor mij een punt van aandacht, maar daar moet ik tegenover stellen dat ik vanuit het regeerakkoord de opdracht heb gekregen om per 2027 nog een vliegticketbelasting in te voeren, om juist bij de reizigers 248 miljoen extra op te halen. Ik ben aan het bekijken hoe we ook dat kunnen doen met zo min mogelijk pijn voor onze luchthavens. Ik kom natuurlijk met een voorstel naar de Tweede Kamer, maar daar moeten we allebei over nadenken, zou ik willen zeggen. Gelukkig ben ik er niet mee, maar het moet wel gebeuren, want zo is de afspraak in het regeerakkoord. Dat komt er dus ook nog aan.

Al met al maakt Schiphol zich vooralsnog geen zorgen. Men denkt dat de reiziger bereid is om die stijging te betalen. Overigens heb ik ook even laten uitzoeken wat de stijging per 1 april ongeveer is als je het omzet naar aantal stoelen. Die ligt rond of iets boven de €15 per persoon. Daar komt de tariefstijging van 1 april op neer. Schiphol denkt zelf dat de reiziger dit graag betaalt. Wat krijgt de reiziger daarvoor terug? Een mooiere A-pier, die wordt uitgebreid. Er wordt onderhoud gepleegd. Zodoende blijft het serviceniveau hoog, want Schiphol heeft wel een heel goede reputatie als het gaat om de service. Schiphol hoopt zelf dat de reizigers niet al te veel uitwijken naar het buitenland en denkt dat deze tariefstijging dragelijk is. De ACM gaat er nog naar kijken. Ik deel als minister de zorgen van de Kamer. Ik denk dat het nog net verantwoord is, maar we moeten wel uitkijken dat we de tarieven niet te schoksgewijs de lucht in zien gaan. Want het houdt natuurlijk wel een keer op. Dat deel ik met de vragensteller.

De heer Peter de Groot (VVD):

Nog één korte, aanvullende vraag naar aanleiding van dit antwoord. Mijn vraag ging ook heel specifiek over de andere regionale luchthavens. Daar maakt de VVD zich al vaker hard voor in het debat. In Scandinavische landen worden de luchthavens gezien als één luchthavensysteem. Nu hebben we Groningen en Maastricht tot onze beschikking, en de komende jaren mogelijk ook Lelystad Airport. Daar kunnen we nog groeien om de vakantievlieger te faciliteren. Hoe kijkt de minister aan tegen de gedachte van één luchthavensysteem in Nederland, om dat optimaal te kunnen benutten?

Minister Madlener:

Nou, ik denk dat dat een hele goede manier van kijken is. Als Nederlandse consument heb je natuurlijk de keuze tussen luchthavens. Schiphol is ook eigenaar van die luchthavens. Het is dus één systeem. Lelystad Airport is na een flinke investering helemaal gebouwd en klaar, maar kan nog niet open. Daar zullen wij dit jaar een besluit over

nemen. Ik hoop dat het in die zin de goede kant op gaat, zodat het wat lucht geeft. Als Lelystad Airport beperkt open kan, zou dat de lucht geven die we echt hard nodig hebben om de groei die we in de luchtvaart verwachten op Nederlands terrein mogelijk te maken. Maar goed, we gaan dat afwachten. Ik ga daar als minister mijn best voor doen. Ik ben natuurlijk ook afhankelijk van wat de Tweede Kamer ervan zal vinden, maar aan mij zal het niet liggen.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Voordat ik tot mijn vraag kom, moet ik toch zeggen dat ik verbijsterd was door een uitspraak die ik deze minister afgelopen week heb zien doen, namelijk dat mensen die in de buurt van Schiphol wonen en die panisch worden van geluidshinder of die er op een andere manier last van hebben, maar moeten verhuizen. Dat verbaast mij en het verbijstert me ook, omdat juist deze minister zich aan een rechterlijke afspraak dient te houden. Ik hoop dus ook dat hij dat doet.

Dan kom ik bij mijn vraag. De Kamer heeft besloten dat er een vliegtaks komt. Ik denk wel dat die eerlijker kan. In het regeerakkoord wordt bijvoorbeeld ook gezegd dat de minister wil toewerken naar een vliegtaks voor lange afstanden, en misschien ook wil kijken naar veelvliegers. Hoe denkt de minister die vliegtaks eerlijker te kunnen maken, zodat de mensen die het verst of het vaakst vliegen meer betalen?

Minister Madlener:

Op dat laatste zijn we nu aan het studeren. Het is duidelijk de bedoeling dat hoe verder je vliegt, hoe meer je betaalt. We moeten ook nog bekijken hoe de transferpassagier in dit systeem past. We zijn dus op dit moment aan het studeren op hoe we de 248 miljoen gaan verdelen die we jaarlijks gaan ophalen. Maar het is wel weer een tariefstijging boven op een stijging die we nu al hebben. We zijn het op dit moment aan het bestuderen. Ik kom met een voorstel naar de Kamer. Dan kunnen we uitgebreid kijken wat de Kamer hiervan zal vinden. Ten aanzien van de eerste opmerking kan ik van mijn kant nog het volgende zeggen. Ik heb een uitgebreid interview gegeven in het blad Luchtvaartnieuws. Daarin heb ik inderdaad gezegd dat het voor mensen die bij de luchthaven wonen en van wie het leven volledig beheerst wordt door het geluid van vliegtuigen misschien goed is zich af te vragen of het wel gezond is voor hen om daar te blijven wonen.

Ik zeg dat omdat ik jarenlang makelaar ben geweest. Ik heb meegemaakt dat mensen soms heel moedig de strijd aangaan met misschien een boze buurman of een fabriek. Maar die strijd wordt niet gewonnen. Ik heb ook tegen de omwonenden van Schiphol gezegd: over tien jaar is dit nog steeds een grote luchthaven. We doen heel veel aan de geluidsoverlast van Schiphol. Ik heb hele straffe maatregelen genomen om die naar beneden te brengen. Dat geeft echt een fors resultaat, mede met dank aan de inspanningen van zowel Schiphol zelf als van de luchtvaartmaatschappijen die in stillere toestellen investeren. We doen er dus alles aan, maar over tien jaar is Schiphol nog steeds een grote luchthaven en zullen er nog steeds mensen rond Schiphol wonen die zeggen: ik wil dit niet.

Nu weet ik vanuit mijn vorige functie als makelaar dat het echt niet gezond is als je te veel richt op een overlastsitu-

atie. Dan vraag je je weleens af of je, in die 80 jaar die we op deze aarde mogen zijn, er niet beter aan doet om toch maar een verstandige keuze te maken en je niet helemaal te laten consumeren door overlast. Af en toe kom ik namelijk mensen tegen waarvan ik denk: ja ... Het is een strijd die je dan toch niet kan winnen, want die luchthaven gaat niet weg.

De voorzitter:
Ja, oké.

Minister Madlener:
Vanuit bezorgdheid, vanuit medemenselijkheid ... Als het nou mijn broer was geweest, zou ik zeggen: joh ...

De voorzitter:
Heel goed.

Minister Madlener:
Het is een zorg vanuit medemenselijkheid en niet bedoeld om mensen als zeurpieten af te schilderen. Dat is het ook weer niet.

De voorzitter:
U spreekt vandaag ook als oud-makelaar.

Minister Madlener:
Nou, zeker. Ik heb veel burenruzies meegemaakt, bijvoorbeeld, waarbij mensen soms jarenlang ...

De voorzitter:
Een andere keer, oké?

Minister Madlener:
Oké, een andere keer.

De voorzitter:
U bent altijd welkom hier.

De heer Boutkan (PVV):
Ja, als de minister eenmaal losgaat, zit er geen rem meer op. Maar goed, een andere keer. Laat ik vooropstellen dat wij als PVV heel blij zijn dat de minister zich heel positief uitlaat over luchthaven Lelystad; dat stemt ons tot grote vreugde. Dat haalt helaas wel gelijk een vraag bij me weg, maar ik had gelukkig nog een andere vraag in de reserve.

De voorzitter:
U heeft nog acht seconden.

De heer Boutkan (PVV):
Ja, daarom. Welke mogelijkheden ziet de minister om het weer aantrekkelijk te maken om vanaf luchthaven Schiphol op vakantie te gaan?

Minister Madlener:

Ik denk dat Schiphol een hele belangrijke luchthaven is voor heel veel mensen die op vakantie gaan. Ik hoop zeker dat dat zo blijft. Schiphol heeft fantastische verbindingen, bijvoorbeeld met Noord-Amerika. Ik heb zelf familie in België — ik zal niet te veel uitweiden, voorzitter — en die vliegen graag op Schiphol vanwege de directe verbinding met Noord-Amerika. Veel mensen uit België en Duitsland kiezen juist voor Schiphol om die reden. Het is natuurlijk aan Schiphol zelf om de bedrijfsvoering te runnen en met de airlines een aantrekkelijk aanbod te creëren, bijvoorbeeld voor vakanties. Schiphol is nog steeds een hele grote luchthaven en wat mij betreft blijft dat zo.

De heer Pierik (BBB):

Ik ben blij dat de minister aangeeft dat een stuk gezonde concurrentie in de luchthavensector heel belangrijk is. Tegelijkertijd ziet hij ook dat de prijzen vanaf Schiphol behoorlijk toenemen. Hij geeft aan dat we moeten kijken of het de goede kant opgaat. Daarbij wacht hij het liefst op het rapport van de ACM. Maar wanneer vindt de minister zelf dat het de verkeerde kant opgaat als het gaat om de ongelijke concurrentie?

Minister Madlener:

We zullen zien hoe Schiphol zich ontwikkelt. Dat kun je gewoon zien aan het aantal mensen dat vertrekt vanaf Amsterdam Schiphol. Als er een hele ernstige daling zou plaatsvinden waardoor het bedrijfsmodel wordt aangetast, denk ik dat Schiphol de eerste zou zijn om te zeggen: dit is geen goed besluit geweest; we zullen de tarieven weer omlaag moeten doen. Als we zelf constateren dat de Nederlandse reiziger massaal naar het buitenland gaat, denk ik dat dat in ieder geval een stukje bewustwording creëert. Dan zullen we moeten kijken of dit nog wel verantwoord is en of we met z'n allen nog wel op vakantie kunnen vanuit Nederland. Maar het is wel één systeem. Lelystad Airport zou daarbij kunnen helpen, want ook die concurrentie is belangrijk. Het kan voor de vakantieganger ook aantrekkelijk zijn om straks vanaf Lelystad te kunnen vertrekken; daar hoop ik wel op. Maar we zijn er heel alert op dat Schiphol zijn bedrijfsvoering goed blijft lopen en dat we met z'n allen nog gebruik kunnen maken van de diensten op Schiphol. Maar Schiphol maakt zich daar zelf dus absoluut geen zorgen over op dit moment.

De heer Eerdmans (JA21):

De prijs van een vliegticket bestaat voor 62% uit toeslagen en belastingen. Dat wordt straks, in 2030, 74%, met de groeten van Frans Timmermans. Dit komt door zijn Green Deal. Maar vanaf 2027 gooit het kabinet nog eens een nationale vliegtaks op verre bestemmingen. De minister zei het al: Thailand, Bangkok en noem maar op. Dan gaan we nog eens €90 bijbetalen. Dat noem ik dan de "Barrybonus". Dat is gewoon geldklopperij van het kabinet. Het wordt dus nog duurder. Sterker nog, we hebben zo'n beetje de hoogste nationale vliegtaks in Europa. Een vliegticket naar Boedapest kost nu zo'n €260 en die wordt dus ... Dat gaat zwaar in de papieren lopen. Dus mijn vraag is: hoe houden we vliegen betaalbaar als je op deze manier ...

De voorzitter:

Punt. Ja, helder. Heldere en duidelijke vraag.

De heer **Eerdmans** (JA21):
... de mensen geld uit de zak klopt?

De **voorzitter**:
U bent dwars door uw tijd heen.

Minister **Madlener**:

Ten eerste: belasting betalen we met z'n allen. Dat vinden we over het algemeen niet leuk, maar om het "geldklopperij" te noemen, gaat mij ook weer iets te ver. Met die belastingen doen we hopelijk ook hele goede dingen. Overigens investeert Schiphol met het geld van de tariefstijging in de kwaliteit. Schiphol is op dit moment aan het uitbreiden. Dat zijn forse uitbreidingen. Dat zijn ook forse kosten. Die worden daarvan betaald. Schiphol denkt op die manier het serviceniveau voor de reiziger zo hoog te houden, dat de extra kosten voor een ticket, van ongeveer €15, verantwoord zijn. Ik voer niet met plezier die 248 miljoen aan ticketbelasting in. Die moet ik gaan invoeren. Het is namelijk een opdracht; het is een afspraak van de coalitie. Daar heb ik het mee te doen.

Overigens kun je wel wat afdingen op de percentages die de heer Eerdmans noemt, want een stijging van €15 is natuurlijk relatief fors op een ticket naar Barcelona dat in de aanbieding is voor €70, maar die valt bij een ticket van €800 naar een verre bestemming wel weer mee. Dus je kunt niet zeggen: het is altijd zoveel procent. Dat klinkt namelijk wel heel stoer, maar de werkelijkheid is iets anders. Desalniettemin zeg ik tegen de heer Eerdmans: we kijken zeker naar de effecten die deze tariefstijging heeft. We kijken ook naar de effecten van de belasting die ik nog moet invoeren op die tickets, maar dat zal vooral tickets naar verre bestemmingen betreffen. We gaan dus niet de prijzen van de tickets voor bestemmingen dichtbij verhogen. Tickets voor verre bestemmingen, bijvoorbeeld Japan of Noord-Amerika, zitten rond de €800 en zijn soms nog duurder. Dan valt het natuurlijk wel weer mee. Dus we moeten ook weer niet overdrijven. Maar we blijven alert.

De heer **Eerdmans** (JA21):

Overdrijven? Het is gewoon 10% erbij als je naar Bali vliegt. Dan kan je gewoon 10% bijtikken voor de Barrybonus. Maar waarom zet het ministerie nou een enquête uit onder Nederlanders — ik zag het net op de website staan — die antwoord moet geven op de vraag: wat vindt u ervan om belasting te heffen op verre vluchten? Dat is dan gewoon een fopspeenenquête van de minister, want blijkbaar staat het al vast dat deze Barrybonus, de extra vliegtaks voor verre reizen, er gewoon komt vanaf 2027. Is dat nou waar of niet? Want dan kun je die enquête ook gewoon schrappen van de website.

Minister **Madlener**:

Het staat vast dat ik 248 miljoen aan ticketbelasting moet gaan invoeren, maar het staat nog niet vast hoe we dat gaan doen, dus welke verschillen we zullen maken tussen middelverre bestemmingen en verre bestemmingen. De bedoeling is dat juist de verre bestemmingen hier meer gaan bijdragen, omdat deze vluchten ook vervuilerder zijn. Dat is dus een beetje de achtergrond. In die zin lijkt het me dus wel zinvol om te kijken wat we met die enquête gaan doen. Het lijkt mij prima om te vragen wat de reiziger

daarvan vindt. Overigens zijn er ook heel veel mensen die het wel een goed idee vinden om vervuiling meer te belasten. Maar goed, daar ben ik zelf wat minder van, zeg ik erbij. Maar het lijkt me op zich niet verkeerd om de mening van mensen te vragen.

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

Volgens Sunweb vliegt nu 20% via het buitenland. Volgens TUI is dat 33%. 40% van de Nederlandse reizigers gaat vanaf Weeze. Ze vliegen allemaal vanaf andere plekken in andere landen. En dan hebben we de minister die aangeeft: joh, het is een relatief klein deel dat nu via het buitenland vliegt. Hoe kan de minister dit uitleggen? We hebben het over hele hoge percentages die via het buitenland vliegen.

Minister **Madlener**:

Hier worden individuele reisorganisaties genoemd. Die kunnen een pakketreis aanbieden of zeggen: wij kiezen voor een scherp aanbod vanaf Weeze of Brussel Airport. Dat kan. Maar deze cijfers zijn niet representatief voor de markt. Schiphol heeft een relatief stabiel aantal mensen dat daar gebruik van maakt. Tot op dit moment is er geen grote stijging van het aantal Nederlanders dat juist niet meer voor Schiphol kiest, maar dat zou zich wel kunnen gaan voordoen als de tarieven stijgen per 1 april. Het is dus niet zo dat er nu zo massaal naar het buitenland wordt uitgeweken.

Aan de andere kant vind ik het ook het goed recht van mensen om te kiezen voor een luchthaven in het buitenland. Dat is natuurlijk heel gezond. Zoals ik al zei, zijn er ook heel veel Belgen of Duitsers die juist voor Schiphol kiezen, omdat daar net het aanbod voor hun bestemming zit. Mensen kiezen niet voor een airport, maar voor een bestemming en ze kijken naar de prijs. Het gaat dus om dat pakket. De cijfers die hier genoemd worden, zijn niet representatief voor de markt.

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

Niet representatief? We gaan met volle bussen naar Weeze. Ik vlieg tegenwoordig ook via Weeze. Ik wil de minister echt meegeven dat dit geen voordelen heeft als het gaat om milieumaatregelen, want mensen vliegen via een andere locatie. Ik zou de minister ook iets willen vragen, en dan gaan we toch naar de euro's. De vliegtaks is bij ons twee keer zo hoog als in Duitsland en vijftien keer zo hoog als in België. Wat vindt de minister hiervan? We worden uitgelachen door Spanje. Wat vindt de minister van dit soort taken, die wij hier in Nederland invoeren?

Minister **Madlener**:

We betalen met z'n allen belasting om een heleboel uitgaven te dekken. De vliegbelasting die eraan komt is een opdracht die ik heb gekregen om uit te voeren. Ik zal dat doen met grote voorzichtigheid, zodat we de Nederlandse positie niet ondergraven. Ik denk nog steeds dat Nederland beschikt over fantastische luchthavens. Ook Schiphol investeert heel veel geld in de kwaliteit van de luchthaven. Op zich ben ik daar heel blij mee, maar we moeten er met elkaar wel scherp op zijn dat de tarieven niet te hoog de lucht in gaan, omdat vakantie dan onbetaalbaar wordt. Verder ben ik blij dat je natuurlijk ook kan kiezen. Je kan ook zeggen: ik zie een heel goed aanbod op Weeze. Dat is

op zich helemaal geen probleem. Zolang die keuze er is en mensen op vakantie kunnen, ben ik al blij.

Mevrouw Postma (NSC):

Volgens mij hoor ik de heer Madlener zeggen dat die €15 eigenlijk goed besteed is op Schiphol. Er worden mooie dingen van gedaan. Schiphol blijft daarmee een goede kwaliteitsluchthaven. In het artikel hebben ze het over €600 meer per gezin. Is de heer Madlener het met mij eens dat mensen wel een enorm groot gezin moeten hebben of dat ze op kort parkeren bij Schiphol moeten staan voor die extra kosten? Hoe denkt de heer Madlener dat die €600 is opgebouwd voor een gezin van vier met €15 per stoel retour, zonder €20?

Minister Madlener:

Ja, het is inderdaad wel een beetje goochelen met cijfers. Het is maar hoe je het vergelijkt. In het reisaanbod speelt heel erg mee of er vakantie is in een bepaald land. Dan zie je de prijzen gelijk enorm omhooggaan. Ook zie je in België weer een ander aanbod dan in Nederland. We zien dat bijvoorbeeld TUI ook vanuit België diensten aanbiedt. Daar wordt ook een eigen prijsbeleid op gevoerd. Het is dus niet allemaal te relateren aan heffingen of belastingen. Het cijfer is dus een beetje geflatteerd, zeg ik erbij. Desalniettemin kijkt de ACM nu of de tariefsverhoging die Schiphol heeft aangekondigd redelijk is. Ik vind dat een goede check, dus dat gaan we afwachten. Binnenkort komt de uitslag daarvan. Verder vind ik dat we er met elkaar ook voor moeten uitkijken dat we ons niet uit de markt prijzen. Voorlopig is dat absoluut nog niet aan de orde. Schiphol verwacht nog steeds heel veel mensen te bedienen. Ik zal even wat cijfers noemen. In 2023 had Schiphol 61,9 miljoen passagiers. Afgelopen jaar waren er 66,8 miljoen passagiers. Er is de afgelopen twee jaar dus een forse groei geweest. Voor komend jaar verwacht Schiphol, zelfs met de nieuwe luchthavengelden, niet dat dat enorm inzakt. Schiphol vindt het zelf dus verantwoord. Zij stellen die tarieven ook vast. Wij kijken slechts mee. We zijn natuurlijk allemaal bezorgd. We willen dat Nederland concurrerend blijft. De ACM komt binnenkort met haar oordeel of het een redelijke tariefverhoging is. Inderdaad gaat het extra bedrag dat we met z'n allen moeten betalen gelukkig ook naar zinnige investeringen, waardoor de service van Schiphol op een topniveau blijft.

Mevrouw De Vos (FVD):

Ik hoor de minister zeggen dat hij de vliegtaks wil verhogen om de uitstoot die bij vliegbewegingen vrijkomt zwaarder te belasten. Tegelijkertijd zien we dat het aantal vliegbewegingen dat Nederlanders maken ongeveer gelijk blijft en dat ze alleen vaker uitwijken naar het buitenland. Mijn vraag is dus wat de minister eigenlijk precies met deze belasting hoopt te bereiken.

Minister Madlener:

De luchtvaarttaks die ik per 1 januari 2027 moet invoeren is dus een keuze geweest van de coalitie. De bedoeling is: hoe verder je vliegt, hoe meer je aan taks betaalt. De hoop is natuurlijk dat er minder ver wordt gevlogen en dat er minder wordt vervuild, maar ook dat er gewoon een stuk belastinginkomsten komt, kan ik mij zo voorstellen. Het is een opdracht die ik heb. Die opdracht zal ik naar beste zin

uitvoeren. Ik zal de Kamer daar een voorstel voor doen. De Kamer mag hier natuurlijk ook zelf iets van vinden. Dan zullen we dat met elkaar doen. Het zal om een beperkte stijging gaan. 248 miljoen is veel geld en het komt boven op de stijging die er al is, maar het gaat ook weer niet om zulke grote bedragen dat we hierdoor moeten vrezen voor de positie van de luchthaven Schiphol of zo. Dat geloof ik niet. Er is nog steeds heel veel vraag naar reizen. Schiphol heeft ook het afgelopen jaar nog een flinke groei gehad van het aantal passagiers. De luchtvaartmaatschappijen gaan met grotere, efficiëntere vliegtuigen vliegen. Omdat het groter en efficiënter is, kan de prijs per ticket dan juist weer iets dalen. We zien dus allerlei invloeden op de prijs. Al met al hoop en denk ik dat het vliegen wel betaalbaar blijft voor de meeste Nederlanders.

Mevrouw De Vos (FVD):

Het moge duidelijk zijn dat Forum voor Democratie überhaupt geen voorstander is van het belasten van deze uitstoot, maar mijn vraag blijft toch de volgende. We zien dat het aantal vliegbewegingen onder Nederlanders gelijk blijft. Ze gaan wel naar het buitenland. We zien ook dat de vliegtaks van Nederland nu al drie keer zo hoog is als in België, twee keer zo hoog is als in Duitsland en zes keer zo hoog is als in Frankrijk. Hoe kan de minister beweren dat dat geen effect heeft op de manier waarop Nederland zichzelf in de markt zet? Is hij het met Forum voor Democratie eens dat dit uiteindelijk alleen maar de portemonnee van Nederlanders gaat raken?

Minister Madlener:

Er zijn natuurlijk heel veel zaken van toepassing als je kijkt naar wat je betaalt voor een vliegreis. Je koopt vaak een pakketreis. Daar zitten een vlucht en een hotel in. Er is ook sprake van nationale competitie. Als het vakantie is, betalen we allemaal veel meer. Er zijn dus heel veel componenten die uiteindelijk de prijs bepalen. En je hebt natuurlijk ook maar een beperkte uitwijkmogelijkheid als consument, want je kan niet op een vliegveld in Berlijn opstappen. Je bent dan immers zo lang bezig om daar te komen dat het geen zin meer heeft. Je moet dus toch in onze regio kijken waar je voor kiest. Ik ben op zich blij dat die concurrentie er is en dat mensen kunnen kiezen. Soms is dat heel aantrekkelijk, omdat er net een goed aanbod is op een luchthaven waarvoor je dan kiest. Dat bepaalt uiteindelijk welke luchthaven je kiest om vanaf te vliegen. Al met al stelt Schiphol zelf haar tarieven vast. Schiphol was een hele goedkope luchthaven. Nu, met de nieuwe tarieven vanaf 1 april, behoort die tot de duurdere luchthavens van Europa, maar gelukkig is Schiphol nog steeds niet de allerduurste. Ik hoop dat dit wel de laatste stijging is, want dit kan natuurlijk niet zo doorgaan omdat het dan het businessmodel van Schiphol gaat aantasten. Maar zover zijn we niet. Ik zou zeggen dat de stijging die eraan komt nog enigszins meevalt, en we gaan kijken hoe het uitpakt.

De heer Bamenga (D66):

Ik wil toch ingaan op een uitspraak van die de minister zojuist heeft gedaan. "Als hinder van Schiphol je leven gaat beheersen, dan kun je maar beter verhuizen." Dat is een uitspraak die mij eigenlijk wel raakt. Ik ontvang regelmatig berichten over en video's van overlast die door omwonenden ervaren wordt; ik denk dat dat voor meerdere Kamerleden hier geldt. In plaats van dat dit vraagstuk daadwerkelijk

wordt opgepakt door de minister, lijkt het een beproefde methode te zijn geworden om deze problemen weg te wuiven. Ik zou dus gewoon graag van de minister willen weten wanneer hij deze verantwoordelijkheid daadwerkelijk gaat nemen.

Minister Madlener:

Ik heb net al uitgelegd dat we enorm veel maatregelen nemen. De geluidsplafonds van Schiphol zullen vanaf nu alleen maar gaan dalen, dus er is geen stijging meer van geluid rond Schiphol. Dat is een enorme ommezwaai. Dat is dus de rechtszekerheid die dit kabinet gaat bieden aan de omwonenden. Het piekjaar van geluid was uit mijn hoofd in 2021, en vanaf nu gaat het geluid dus omlaag. Er zijn volgend jaar 15% minder geluidgehinderden. Dat is een enorme prestatie. Die leggen wij door middel van regelgeving op aan de luchthaven. Dat wordt gehandhaafd. In die zin is dat dus goed nieuws voor alle omwonenden van Schiphol. Overigens kom ik heel veel omwonenden van Schiphol tegen die dolgraag wonen in de buurt van Schiphol omdat ze daar werk hebben en ze het een mooie plek vinden. Je ziet hoge huizenprijzen rond Schiphol. Het is dus niet zo dat het rond Schiphol onleefbaar is, maar er zijn mensen die alleen nog maar met vliegtuiggeluiden bezig zijn. Dat is natuurlijk geen gezonde situatie. Het was dus meer bedoeld in de zin van, zoals ik soms weleens denk: moet je jezelf dit aandoen? Als je het nou echt niet fijn vindt op een plek, moet dat toch bespreekbaar zijn, juist vanwege de gezondheid van het individu?

De voorzitter:

Dank u wel. Tot zover dit onderwerp. Dank aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat. Fijn dat u bij ons was en dank voor de antwoorden.