38
Luchthavenverkeerbesluit Schiphol

Luchthavenverkeerbesluit Schiphol

Aan de orde is het **debat** over **het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol**.

De **voorzitter**:
Ik heropen de vergadering. Aan de orde is het debat over het Luchthavenverkeerbesluit. Ik heet de leden van de Kamer van harte welkom. Ik heet de minister, die mogelijk gaat plaatsnemen in vak K, ook van harte welkom. We gaan vanavond als eerste luisteren naar mevrouw Kröger, die spreekt namens de fractie van PRO. Gaat uw gang.

Mevrouw **Kröger** (PRO):
Voorzitter. Er zijn weinig dossiers waar ik in de afgelopen negen jaar als Kamerlid mee te maken heb gehad met zo veel machteloze woede bij burgers als Schiphol. De vergelijking met de Groningse aardbevingsellende is snel gemaakt, want mensen voelen zich totaal gepiepeld, geparkeerd in inspraak zonder tanden en weggerekend in modellen. Hun zorgen, hun slapeloze nachten en hun gezondheidsschade hebben moeten wijken voor ongefundeerd gedram over de hubfunctie en de bv Nederland. Uiteindelijk zijn mensen naar de rechter gestapt. Die heeft snoeihard geoordeeld: de belangen van omwonenden zijn structureel genegeerd. De minister denkt vandaag dat dat hoofdstuk nu afgesloten gaat worden met dit Luchthavenverkeerbesluit, maar de brief van deze week vanuit alle omwonendenorganisaties en die van de zeventien gemeenten rondom de luchthaven laat zien dat dit niet het geval is. De tekortkomingen in het LVB zijn geen abstracte juridische kwestie, schrijven zij. Er zijn meer dan 800.000 mensen met ernstige hinder en 220.000 mensen die ernstige slaapverstoring ervaren. Zij vragen ons om niet weg te kijken. Dat vraag ik vanavond ook met klem aan de collega's. Aan de minister stel ik de vraag: erkent hij dat er een besluit voorligt zonder draagvlak bij de mensen om wie het gaat? Een aantal van hen zit op de publieke tribune. Het is een besluit zonder draagvlak.

Voorzitter. De kritiek vanuit de Commissie voor de milieueffectrapportage, de ILT en de Raad van State is stevig. Ook blijkt dat het ministerie van LVVN grote obstakels ziet voor het afgeven van een natuurvergunning. En toch doet de minister geen fundamentele aanpassingen. Ik vraag de minister: waarom kiest hij voor dit wankele juridische pad?

Er zijn wat mij betreft drie grote pijnpunten. In de eerste plaats is de belangenafweging tussen omwonenden enerzijds en het economische belang van Schiphol anderzijds nooit transparant gemaakt. Met minder vluchten kan Schiphol Nederland ook heel goed dienen en kunnen we heel veel mensen hun nachtrust teruggeven.

De **voorzitter**:
Daar hoorde ik een punt. Ik geef vanavond de ruimte voor hele korte, bondige interrupties in drievoud. De heer Heutink gaat het goede voorbeeld geven.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Ik ga mijn best doen, voorzitter. Of er draagvlak is, gaan we in deze Kamer natuurlijk eens even met elkaar bepalen. Maar ik hoor mevrouw Kröger zeggen dat de Raad van State kritisch is. Waar blijkt dat uit? Want na spoedadvies, op verzoek van nota bene Progressief Nederland, komt er een dictum b uit. Volgens mij is dat een prima dictum, waar we eigenlijk allemaal mee uit de voeten zouden moeten kunnen. Mijn vraag is dus: waar zit die kritiek dan?

Mevrouw **Kröger** (PRO):
Dan stel ik de vraag terug: heeft de heer Heutink het advies gelezen?

De **voorzitter**:
Dat doen we niet. De heer Heutink kan een vraag stellen en u kunt antwoord geven.

Mevrouw **Kröger** (PRO):
Als de heer Heutink het advies had gelezen, dan had hij gezien dat er gewoon fundamentele kritiek in zit. Er zijn aanwijzingen aan de minister om die kritiek echt ter harte te nemen. Dan gaat het over de vraag of de fair balance echt is gevolgd, wat natuurlijk het fundament was van de rechtszaak waarin omwonenden in het gelijk zijn gesteld dat mensenrechten geschonden zijn, dat artikel 8 EVRM geschonden is. Je ziet dat de Raad van State zorgen heeft over het referentiejaar van de MER. Zo zijn er nog een aantal zaken. Dus ik zie dat er stevig advies ligt van de Raad van State. Daarnaast heb je de ILT. Daarnaast heb je de milieueffectrapportage. Daarnaast heb je de MRS. Daarnaast heb je de omliggende gemeentes. Er ligt dus nogal wat.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Wat er ligt, is een dictum b van de Raad van State. Ik kan me herinneren dat, als wij hier wetten bespreken waarbij de Raad van State een dictum b uitvaardigt, diezelfde mevrouw Kröger hier aan deze kant van de microfoon staat en zegt dat het allemaal niet deugt. De vraag is waarom mevrouw Kröger, nu het een dictum b is en het eigenlijk allemaal wel mee lijkt te vallen, niet gewoon heel eerlijk zegt: "Wij willen helemaal niet vliegen. Wij willen Schiphol helemaal niet. Ga toch heen met die vliegtuigen." Als u dat had gezegd in plaats van deze grote woorden, dan was u eerlijk geweest naar al die mensen.

De **voorzitter**:
Het is "mevrouw Kröger" en u spreekt via de voorzitter.

Mevrouw **Kröger** (PRO):
Als je écht om Schiphol geeft, zorg je voor een luchthaven met draagvlak in de omgeving. Over alle partijen die op deze manier eigenlijk de omwonenden negeren en verder op achterstand zetten, denk ik: dan kies je voor de korte termijn en niet voor een gedragen luchthaven waarvoor draagvlak is bij de omwonenden.

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Mevrouw Kröger weet het goed te zeggen. Alleen, het is niet eerlijk. Het is niet eerlijk, want we zijn al bijna toe aan

15% geluidsreductie voor de omgeving. We doen heel veel voor de omgeving. Dat is ook wat de Raad van State concludeert met dat dictum b: het Luchthavenverkeerbesluit is daar de basis voor. Als het goed is, gaan we na vanavond voor het eerst in achttien jaar weer een Luchthavenverkeerbesluit vaststellen. Het zal toch moeten gaan om die 15% geluidsreductie? Het gaat toch niet om het aantal vluchten? Het gaat toch om geluidsreductie?

Mevrouw **Kröger** (PRO):
Het gaat zeer zeker om geluidsreductie. Maar dan zou ik heel erg graag willen wijzen op — het is vrij technisch, maar goed — een studie van het RIVM naar het blootstellingseffect … Hoe heet het ook alweer? Ah, dank, minister: de blootstellingsrespons. Ik ben blij dat de minister het onderzoek kent, al blijkt dat niet geheel uit de stukken.

(Hilariteit)

De **voorzitter**:
We gaan niet op deze manier alvast uitlokken. Het was een indirect compliment; laten we het zo afronden.

Mevrouw **Kröger** (PRO):
Laten we het vooral zo afronden.

Dit is een bijzonder serieus onderwerp. Mijn zorg en de zorgen van de omwonenden en de gemeenten die ik spreek, gaan uiteindelijk over de impact van luchtvaartgeluid op de gezondheid. Kijk naar de WHO-normen. De Wereldgezondheidsorganisatie zegt wat er eigenlijk nodig is. Als je dan kijkt wat het RIVM constateert, dan schiet dit LVB wat mij betreft tekort om mensen afdoende te beschermen. Volgens mij is dat de crux van dit debat. Daarom sta ik hier en pleit ik voor een steviger aanpak in het LVB.

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Dat is mooi, maar daar ging mijn vraag niet over. Mevrouw Kröger doet net alsof er niets gebeurt. Dat is heel wat anders. We kunnen discussiëren over alle rapporten, die van het RIVM bijvoorbeeld, en daar gaan we vast ook nog over debatteren, maar het is niet zo dat er niets gebeurt. Er wordt een Luchthavenverkeerbesluit gemaakt. Daarmee herstellen we de rechtsbescherming van omwonenden en geven we zekerheid voor de toekomst van Schiphol. Tegelijkertijd is er sprake van enorme geluidsreductie. Ik krijg graag een antwoord op de vraag of we daadwerkelijk wat doen en of er sprake is van geluidsreductie.

Mevrouw **Kröger** (PRO):
In de aangepaste MER lees ik dat het aantal slaapverstoorden sinds 2002 met 85% is gestegen. Dat is ook wat de MRS concludeert. Dat is nogal wezenlijk. Als de heer De Groot aan mij vraagt of er op papier 15% geluidsreductie is bereikt, dan gaat het mij om de mensen die buiten de contour wonen. Mij gaat het om de mensen die last hebben van de piekbelasting en de mensen die snakken naar een nacht doorslapen. Daar gaat het mij om.

De **voorzitter**:
Vervolgt u uw betoog.

Mevrouw **Kröger** (PRO):
Voorzitter. De rechter verwees naar het Mensenrechtenverdrag en vroeg om een onderbouwde fair balance. Maar nergens maakt de minister echt duidelijk wat hij met die uitspraak heeft gedaan. Waarom is er niet gekozen voor die 440.000 of 460.000 vluchten, waarvan de onderzoeken die de minister zelf gebruikt, laten zien dat dat het meest positief is voor onze welvaart?

Voorzitter. De geluidsregels zijn zo ruim opgesteld dat mensen heel veel vliegtuigen over zich heen kunnen krijgen en het toch nog als minder hinder mag tellen. De minister werkt namelijk met het Totaal Volume Geluid. Dat is wat mij betreft een onbegrijpelijk systeem dat op geen enkele manier recht doet aan wat mensen echt meemaken. Niemand heeft last van een gemiddeld geluid in een regio; het gaat om de aantallen, het piekgeluid, de nachtrust en de gezondheid. We hebben betere criteria. De Kamer is al jaren geleden beloofd dat datgene wat mensen ervaren, het uitgangspunt wordt gemaakt. Dat is niet gebeurd. Uit de nieuwe RIVM-studie en de aangepaste MER blijkt dat het aantal slaapverstoorden sinds 2002 met 85% is gestegen. Maar de minister maakt het abstracter in de berekeningen en bezuinigt vervolgens op de handhaving ervan. Hij voegt handhavingspunten toe, maar de lastige punten, zoals handhavingspunt 25 bij Uithoorn, verdwijnen. Het nieuwe handhavingspunt dat daar vlakbij ligt, mag 40% meer herrie hebben. Met dit kabinet zijn mensen niet goed beschermd. Wéér niet, moet ik zeggen. Mensen zijn weer niet goed beschermd.

Voorzitter. Tot slot: stikstof. Als er namelijk iets juridisch wankel is aan dit Luchthavenverkeerbesluit, dan is het wel stikstof. Terwijl de natuur achteruitgaat en heel, heel veel boeren zich grote zorgen maken over de toekomst van hun bedrijf, heeft Schiphol een gedoogvergunning gekregen. De vorige was vernietigd, en die daarvoor was goed voor half zoveel vliegtuigen. Tot eind volgend jaar mag Schiphol gewoon doorvliegen zonder natuurvergunning. Het is echt te absurd voor woorden. Het voedt het wantrouwen van mensen over de manier waarop belangen worden gewogen door dit kabinet. Die gedoogvergunning moet echt zo snel mogelijk worden omgezet in een rechtsgeldige natuurvergunning, op basis van de beschikbare emissieruimte en rekening houdend met de alsmaar meer stikstofuitstotende vliegtuigen. Als blijkt dat daar minder vliegbewegingen voor nodig zijn, dan moet de minister rap terug naar de Kamer met een aangepast LVB. Kan de minister bevestigen dat hij voor een aanpassing van het aantal vliegbewegingen in het kader van de natuurwetgeving niet langs Brussel hoeft en dus geen Balanced Approachprocedure hoeft te doorlopen? En kan hij bevestigen dat ook hierbij geldt dat de meest knellende norm de omvang van Schiphol bepaalt?

De **voorzitter**:
Bent u aan het einde van uw betoog?

Mevrouw **Kröger** (PRO):
Nee, voorzitter.

De **voorzitter**:
Ik heb het vermoeden dat het nog maar een paar regels zijn.

Mevrouw **Kröger** (PRO):
Er staan nog 40 seconden op de klok.

De **voorzitter**:
U mag het van mij afmaken.

Mevrouw **Kröger** (PRO):
Oké. Tot slot, voorzitter. Het is duidelijk dat wij als PRO dit Luchthavenverkeerbesluit zeer problematisch vinden. Het feit dat de minister zelfs nog heeft besloten om weer meer groei mogelijk te maken, terwijl geen van de structurele problemen is opgelost, is echt een klap in het gezicht van de omwonenden. Als er technologische vooruitgang is waardoor de vliegtuigoverlast afneemt, laten we omwonenden daar dan alsjeblieft van laten profiteren. Laten we niet iedere rekenkundige geluidswinst uitkeren in extra vliegtuigen boven het hoofd van mensen. Ik weet dat het CDA en D66 hier allebei ook niet gelukkig mee zijn en dat zij hebben geprobeerd om waarborgen in de wet te zetten. Maar wat mij betreft biedt dat de omwonenden echt niet genoeg bescherming. Het groeiverdienmodel moet gewoon uit dit LVB. Als Kamer kunnen we vandaag die stap zetten. Dat lijkt me echt het minste, echt het minste, wat we kunnen doen voor al die omwonenden die zoveel jaren zijn genegeerd.

Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan geef ik als eerste de heer Goudzwaard het woord.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Ik waardeer echt de bevlogenheid van mevrouw Kröger, ook richting de omwonenden. Ik zou hier graag op de best mogelijke manier een serieus en respectvol debat over willen voeren. Dat begint eigen met de vraag: aan welke documenten refereert mevrouw Kröger nu continu? Als ik de laatste data erbij pak, dus de laatste brieven en de Balanced Approach, dan zie ik toch echt dat we alleen wat betreft de 58 decibel geluidscontour nog niet helemaal op het niveau van de doelstelling zitten. Dat brengt mij een beetje in verwarring. Welk document wordt in dit debat nu steeds aangehaald?

Mevrouw **Kröger** (PRO):
Ik ben volgens mij heel duidelijk geweest. Er is een studie van het RIVM, van begin juli, meen ik. Ik heb de minister van tevoren gevraagd of hij de meest recente informatie over wat de blootstelling aan vliegtuiglawaai doet met de gezondheid van omwonenden, kan betrekken bij de verdere besluitvorming. Dat is ook toegevoegd aan de aangepaste MER. Dat is waar ik me op baseer.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Dank voor dit antwoord. Het is natuurlijk ook echt zoeken, want ik gebruik ook andere data en andere documenten. Insinueert mevrouw Kröger nu dat al die onderzoeken wegvallen en niets meer doen, die onderzoeken waar tientallen mensen bij betrokken zijn, allerlei stakeholders in het Schipholdossier, en dat het RIVM-rapport waar mevrouw Kröger steeds aan refereert de heilige graal is?

Mevrouw **Kröger** (PRO):
Nee. Er zijn een heleboel studies. Er is de brief, de studie, van de ILT; daar heb ik ook aan gerefereerd. Er is de milieueffectrapportage; daar heb ik ook aan gerefereerd. Er zijn dus een heleboel studies onderliggend aan het Luchthavenverkeerbesluit. Maar ik denk dat de heer Goudzwaard een punt heeft. Uiteindelijk gaat het erom, denk ik, of je de omwonenden en de impact die luchtvaartoverlast op hun gezondheid heeft als vertrekpunt neemt om te kijken naar hoe normen eruit zouden moeten zien, of dat je een rekenmodel neemt, waarbij eigenlijk net zo lang gerekend wordt tot het allemaal past. En dat laatste … Nou ja, ik neem heel graag de gezondheid van omwonenden als uitgangspunt. Ik vind dat het ook mijn verantwoordelijkheid is, en overigens de verantwoordelijkheid van ons allen hier, om op die manier met het algemeen belang om te gaan.

De **voorzitter**:
Afrondend.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Ja, afrondend. Natuurlijk moeten we daarnaar kijken, maar de scope is natuurlijk ook breder dan dat, volgens mij. We moeten ook kijken naar het verdienvermogen van Nederland, want er zijn meer dan 100.000 banen gemoeid met Schiphol. Ik heb nog een vraag. Oké, mevrouw Kröger zegt dat er meerdere onderzoeken zijn. Het blijft misschien ook gewoon moeilijk zoeken in dat bos van al die rapportages. Je wordt er op een gegeven moment gewoon hoorndol van; ik volg dit ook al vijf, zes jaar. Het lid Kröger zei net: ik wil niet een besluit zonder draagvlak. Dan even heel concreet, via de voorzitter: wanneer is er volgens mevrouw Kröger dan genoeg draagvlak? Wanneer zegt PRO: oké, wij zijn hier content mee en willen onze krabbel hieronder zetten? Kan mevrouw Kröger daar nog even kort over uitweiden?

Mevrouw **Kröger** (PRO):
Zeker. Ik zou ook wel graag willen reageren op het eerste punt dat gemaakt werd. Er moet sprake zijn van een fair balance. Zo heeft de rechter geoordeeld. Er moet dus een fair balance zijn van economische belangen en de belangen van de gezondheid van omwonenden. Ik vind het moeilijk me voor te stellen hoe deze fair balance heeft plaatsgevonden als de minister in zijn eigen onderzoeken uitkomt op een optimum van 460.000 vliegbewegingen voor de welvaart van Nederland. Dat staat in de rapporten die onderliggend zijn aan dit LVB. Als je een balans moet vinden tussen aan de ene kant de economie en aan de andere kant omwonenden — voor de economie is 460.000 het beste, voor de omwonenden waarschijnlijk een stuk lager — hoe kan je dan uitkomen op 478.000, met groei naar 500.000? Dat is mij een volstrekt raadsel.

Dan nog het tweede stuk van de vraag: wanneer zijn wij tevreden? Ik interpreteer het maar zo. Op het moment dat zowel de MRS als alle omwonendenorganisaties als de gemeente allemaal zeggen dat dit ze niet voldoende bescherming biedt, dan is het voor mij evident dat dit een besluit is zonder draagvlak. En dus moet dat aangepast.

Een allereerste stap zou in ieder geval zijn om dat groeiverdienmodel eruit te halen. En we hebben altijd gezegd dat nachtsluiting wat ons betreft cruciaal is, omdat daar de meeste gezondheidswinst mee te behalen is.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Ik hoor mevrouw Kröger zeggen dat het allemaal niet deugt en dat het allemaal ruk is en dat het voorstel eigenlijk …

De **voorzitter**:
Wilt u op uw taalgebruik letten, meneer Heutink?

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Het is een bijvoeglijk naamwoord, gewoon …

De **voorzitter**:
Ik waarschuw u één keer voor uw taalgebruik.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Als dat niet meer kan, dan krijgen we weer een leuke avond.

De **voorzitter**:
Doe uw best.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Als het allemaal niet goed is en als het hele plan van tafel moet, hoe denkt mevrouw Kröger dan de mensen die bescherming te kunnen bieden?

Mevrouw **Kröger** (PRO):
Ik denk dat dat een hele valide vraag is, want na zo lang gedogen, is dit natuurlijk eigenlijk het moeilijkste punt. Er is zo lang een wankel juridisch kaartenhuis in stand gehouden en op dit moment moet je dan akkoord gaan met een LVB dat eigenlijk gestoeld is op onvoldoende bescherming. Wij maken daarin de afweging dat wij liever aan de minister vragen om dit LVB echt stevig te maken, ook als dat iets langer tijd kost. Dat is ook het geluid dat wij zowel van de omwonenden, de MRS als de gemeenten horen: liever iets meer tijd nemen en het stevig maken. Ik wil daarbij nogmaals opmerken dat de minister zelf in de Eerste Kamer de volgende woorden heeft gesproken: de meest knellende norm bepaalt de omvang van Schiphol. Ik kan mij goed voorstellen dat de stikstofcrisis waar we nu in zitten een zeer knellende norm is.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Progressief Nederland zegt dus eigenlijk tegen alle mensen die meekijken en op de tribune zitten: u mag nog even tien jaar wachten. Op het moment dat wij dingen moeten gaan aanpassen, is dat namelijk de realiteit. Er moet dan misschien wel een nieuwe Balanced Approachprocedure worden uitgevoerd. Dat betekent dat je gewoon meer dan tien jaar verder bent, net zo lang als we nu onderweg zijn. Feit is ook dat precies dit LVB veel meer geluidsnormen en handhavingspunten gaat opleveren. Die gaan namelijk van 35 naar 148 per etmaal. Er wordt op veel meer plekken gemeten, niet alleen landelijk maar ook lokaal. De ILT kan nu van anticiperend handhaven naar daadwerkelijk handhaven. Dat betekent dus dat de rechtszekerheid van mensen geborgd is en dat mensen ergens naartoe kunnen op het moment dat het allemaal niet deugt. Wil PRO dat daadwerkelijk in de prullenbak gooien, met het risico dat die mensen zo meteen niets meer hebben?

Mevrouw **Kröger** (PRO):
De heer Heutink houdt ervan om door zijn manier van debatteren ergens een karikatuur van te maken. Volgens mij heeft echt niemand hier gezegd dat dit tien jaar moet duren. Het feit dat dit dossier al zo lang sleept, komt onder andere omdat een aantal ministers achter elkaar het hebben laten slepen. Het kan dus gewoon snel. Laten we wel wezen: rechtszekerheid gaat niet alleen over de vraag of je je recht kan halen, maar ook over of je rechten geborgd zijn. Wat ons betreft zijn de rechten van omwonenden onvoldoende geborgd met dit LVB.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
We weten natuurlijk allemaal dat GroenLinksers en D66'ers eigenlijk het meeste van vliegen houden. Dat is een tijdje geleden gebleken uit een onderzoek van I&O Research. Daarin zijn de achterbannen van politieke partijen onderzocht. Het aantal theoretisch opgeleiden speelt dan bijvoorbeeld ook mee. Zou PRO de eigen achterban niet gewoon eens een spiegel voor willen houden dat er daar het meeste gevlogen wordt? Het gemiddelde ligt op 0,76 vluchten per jaar; bij de PRO-achterban is dat 0,83. De Amsterdamse wethouders hebben negen van de vijftien dienstreizen met het vliegtuig gemaakt. Wat zegt mevrouw Kröger nou tegen haar eigen achterban, die zo lekker dol is op vliegen, terwijl een groot deel van de mensen met de laagste inkomens helemaal niet in een vliegtuig kan stappen, omdat het onbetaalbaar is?

Mevrouw **Kröger** (PRO):
Ik zou heel graag tegen mevrouw Van der Plas willen zeggen dat wij Schiphol op dit moment niet gebruiken op een manier die Nederlanders de meeste waarde biedt of het meest dienstdoet, ook Nederlanders die willen vliegen. Het maakt daarbij niet uit of dat nou mensen zijn uit mijn achterban, uit die van mevrouw Van der Plas of uit die van wie dan ook. Het gaat mij erom dat we een luchthaven hebben die we uit de klauwen hebben laten groeien en die ten koste gaat van de omwonenden, de natuur en daarmee ook de boeren. In plaats van daarin in te grijpen en er echt voor te zorgen dat Schiphol maximaal dienend is aan Nederland, zet de minister dit pad door. Ik zou veel liever hebben dat wij Schiphol goed gebruiken voor de Nederlandse reizigers en dat we minder leunen op de overstappers, laat staan dat we de overstappers onbelast gebruik laten maken van onze luchthaven.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Er wordt nu heel erg omheen gedraaid, maar de cijfers staan natuurlijk wel gewoon vast. Ik zie in het reizenregister van de Kamerleden — ik raad iedereen aan om daar eens in te kijken — dat de GroenLinksfractie echt de hele wereld over vliegt: ze gaan naar India, Zuid-Amerika, Bonaire, Curaçao, Amerika. Dat is een heel vlieglustig volkje. Nogmaals, mijn vraag is: zou je niet gewoon eens even in de spiegel moeten kijken, ook bij de achterban? Diezelfde

achterban steunt namelijk PRO, de partij die hier zorgt voor allemaal extra regelgeving, waardoor het vliegen voor gewone mensen die misschien een keertje op vakantie willen naar Ibiza, of waar dan ook, duurder wordt. Tegelijkertijd kunnen ze het zelf makkelijk betalen met hun hogere inkomens. Diezelfde achterban stapt zelf gewoon lollig in het vliegtuig en gaat de hele wereld over, inclusief de eigen Kamerleden.

Mevrouw **Kröger** (PRO):
Mevrouw Van der Plas maakt dit heel erg een debat alsof het gaat om de individuele keuzes van individuele reizigers. Volgens mij zijn wij hier aan zet om het met elkaar te hebben over hoe we het algemeen belang dienen, hoe we zorgen dat Schiphol het algemeen belang dient en hoe wij als Kamer het algemeen belang dienen. Daarvoor is voor mij van belang dat ik de gezondheid van omwonenden vooropstel, want die zijn tientallen jaren genegeerd. Daar gaat wat mij betreft dit debat over.

De **voorzitter**:
Afrondend.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Het is ook wel een beetje practice what you preach: breng in de praktijk wat je tegenover andere mensen predikt. Het is ook wel een beetje — ik gebruik weer een Engelse term, dus ik zal die nog even vertalen — do as I say, not as I do: doe wat ik zeg, niet wat ik doe. Nogmaals, als ik in het reizenregister van de linkse fracties reizen zie staan voor werkbezoeken, denk ik soms: waarom moeten we daar helemaal voor naar Chili reizen? Is er in de fractie van mevrouw Kröger niet een soort vliegquotum? Vraagt uw fractie zich nooit af: moeten we hier echt naartoe en is het echt nodig om al die vliegtuigkilometers te maken naar de andere kant van de wereld? Wat horen wij hier in het parlement daar ooit over terug? Ik zie geen verbetering in Nederland komen door dat soort reizen. Vindt PRO niet een klein beetje dat ze daar zelf ook aan meedoen en dat ze anderen wel een beetje de maat nemen als ze zeggen dat het allemaal zo lawaaiig is, dat er minder gevlogen moet worden en dat het allemaal slecht is voor het milieu en het klimaat? Dat is toch een beetje hypocriet, of niet?

Mevrouw **Kröger** (PRO):
Wat ik heel hypocriet vind, is om zo'n belangrijk debat als dit, dat gaat over de toekomst van onze luchthaven, over Schiphol en over de gezondheid van omwonenden, te proberen te verengen tot een soort individuele keuze. Ik hoop dat we met z'n allen voorbij het punt zijn waarop we alle heil proberen te verwachten van individuele keuzes. Het gaat juist over hoe je als overheid stuurt. Mevrouw Van der Plas noemt een aantal voorbeelden. We hebben een hele grote luchthaven. We kiezen er op dit moment voor om die grotendeels te gebruiken als hub. Dat betekent dat vooral overstappers daarvan profiteren, overstappers die daar geen belasting voor betalen. Dat is niet de keus die wij maken.

De heer **Van Duijvenvoorde** (FVD):
De vraag die ik heb aan mevrouw Kröger is de volgende. Er wordt gezegd: dienstbaar aan Nederland. Wat is de definitie daarvan? Wanneer is Schiphol "dienstbaar" aan Nederland?

Mevrouw **Kröger** (PRO):
Schiphol is wat mij betreft dienstbaar aan Nederland als we echt goed kijken hoe we de vliegbewegingen die we hebben zo goed mogelijk ten dienste stellen van onze bevolking en de economie. Ik denk dat de balans daarin nu zoek is. Schiphol is dienstbaar aan Nederland als het valt binnen de grenzen van geluid, van gezondheidsschade aan omwonenden, van het klimaat, van stikstof en de natuur. Als het moment dat wij echt een balans vinden … We hebben het vaak over balans in dit debat. Dit is wat mij betreft een debat over balans, met aan de ene kant de rol die Schiphol speelt. Het is evident dat Schiphol een belangrijke rol speelt als knooppunt om Nederland verbonden te houden met de wereld. Maar waar die balans ligt … Ik bedoel, als de minister in zijn eigen onderzoeken al uitkomt op 440.000 tot 460.000, begrijp ik niet waarom we hier 487.000 tot 500.000 staan te bediscussiëren, terwijl de omwonenden er geen steek mee opschieten. Dan is de balans echt zoek.

De heer **Van Duijvenvoorde** (FVD):
Ik snap dat het een tegenstelling van belangen kan zijn. We hebben het over dienstbaar zijn aan Nederland en de Nederlanders, ook economisch gezien. Tegelijkertijd wordt de hubfunctie hier al een aantal keer enorm bekritiseerd, omdat er geen belasting betaald zou worden. Volgens mij kan 78% van de vluchten alleen maar gevlogen worden vanwege de hubfunctie, omdat ze internationaal vol gezet worden. Dat komt ook weer ten goede aan de economische belangen van Nederland. Zo kunnen zakenlieden reizen en noem maar op. Je kunt de hubfunctie toch niet scheiden van de fundamentele rol die Schiphol speelt voor economisch Nederland? Het lijkt hier steeds alsof dat gescheiden zou kunnen worden: als we de hubfunctie weghalen, dan kunnen de Nederlanders vliegen. Zo werkt het natuurlijk niet.

Mevrouw **Kröger** (PRO):
Dat is een vraag waar ik toevallig in 2019 een initiatiefnota over heb geschreven. Die gaat over hoe we zouden kunnen sturen op een Schiphol dat meer dienstbaar is aan Nederland. Ik denk dat de logica van de hub op dit moment is — dat zit ook heel erg in het businessmodel van KLM — dat elke verbinding erbij per definitie heel belangrijk is voor de economische waarde van Schiphol en van Nederland. Je kan natuurlijk wel zeggen dat ook daar een optimum in zit. Bepaalde verbindingen zijn superbelangrijk, maar een verbinding naar een vrij unieke locatie waar maar 8% nationale passagiers op reist en voor de rest alleen maar overstappers, voegt wel heel veel schade toe, maar minder economische welvaart. Daar moet je een optimum in vinden. De Raad voor de leefomgeving en infrastructuur heeft daar een heel goed rapport over geschreven in 2017, meen ik, getiteld Mainports voorbij. Ik denk dat die discussie en ook de wil van de politiek, van ons als Kamer en van deze minister, om daarop te sturen echt aan de basis hiervan liggen. Wij hebben met Schiphol natuurlijk een hub. Daarnaast heb je Frankfurt en Charles de Gaulle. Dat zijn drie grote internationale hubs op een steenworp afstand van elkaar, als je kijkt op de wereldkaart. Zou je in die hubs niet veel meer met elkaar kunnen samenwerken, zodat je elkaar niet altijd beconcurreert op bepaalde bestemmingen, maar

misschien wel complementeert? Op die manier kan je denk ik veel meer gebruikmaken van Schiphol op een manier die waarde toevoegt, maar waarbij je toch zorgt voor minder vliegbewegingen.

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Ik wil nog even kort stilstaan bij de waarde van Schiphol voor de economie. Mevrouw Kröger had het net over de wens tot een nachtsluiting. De VVD is het er helemaal mee eens dat we stiller moeten vliegen in de nacht. In het coalitieakkoord hebben we de afspraak gemaakt dat er stiller moet worden gevlogen in de nacht. Maar een nachtsluiting betekent wel dat de vluchten met bloemen uit het Westland niet meer vanaf Schiphol kunnen worden gevlogen. Het betekent ook dat de vluchten van DHL, die nu vliegt met alle pakketjes die wij in Nederland willen versturen en die naar Leipzig moeten, niet meer gevlogen kunnen worden. Het heeft dus enorme impact op de economie in Nederland als we overgaan tot een nachtsluiting. Waarom kiezen we niet gewoon voor de slimme oplossing, die wij in het coalitieakkoord ook hebben afgesproken, van de verdere verstilling van de nacht?

Mevrouw **Kröger** (PRO):
Omdat je helaas in onderzoek van het RIVM en in onderzoek van de GGD ziet dat juist de slaapverstoring in de nacht immense gezondheidsschade met zich mee brengt en dat juist maatregelen nemen in de nacht de beste manier is om de gezondheid van omwonenden beter te borgen. Die afweging maak ik daarin. Die afweging maken overigens ook sommige andere luchthavens. Uiteraard is dat een keuze die ook gevolgen heeft. Maar ik denk dat het heel belangrijk is dat er gevolgen aan vastzitten als een luchthaven in misschien wel het dichtstbevolkte stuk van de wereld ligt, en dat je dan waarborgen moet bieden voor de gezondheid van mensen. Ik denk dat vliegtuigen die een beetje stiller zijn maar net zo vaak vliegen, dat niet gaan oplossen. Dat denken de omwonenden en de gemeenten overigens met mij.

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Je kunt Schiphol in de nacht dichtdoen. Dan is er overigens geen enkele luchthaven in Nederland meer open in de nacht. Dat moeten we beseffen. In geen enkel ander land is dat zo, maar dat terzijde. Ik vond het juist zo mooi dat mevrouw Kröger zei dat het in balans is. We doen het voor de omgeving. Schiphol dient de bereikbaarheid, maar ook de economie. Dat moet in balans zijn. Er worden veel maatregelen genomen in de nacht. Er zijn stillere vliegtuigen, er wordt gekrompen in de nacht en er zijn minder vliegtuigen. Het gaat er ook om een balans te vinden tussen enerzijds het houden van die economische waarde, dus het versturen van pakketten, het versturen van goederen uit Nederland, of het nou van ASML of van wat dan ook is, en anderzijds ervoor zorgen dat het minder overlastgevend is in de nacht. De keuze van mevrouw Kröger is om rücksichtslos te zeggen: ik kies maar voor dat ene belang, want ik doe het in de nacht gewoon dicht. Dat snap ik gewoon niet.

Mevrouw **Kröger** (PRO):
De belangenafweging gaat over de hele omvang van Schiphol. De rechter is snoeihard geweest: de belangen van omwonenden zijn onvoldoende in ogenschouw genomen, consequent, jaren- en jarenlang. Nu gaan we, zegt de minister, iets doen om die belangenafweging eerlijker te maken. Daarvan zeggen eigenlijk alle omwonendenorganisaties én de gemeenten én de Maatschappelijke Raad Schiphol dat het onvoldoende is. Ze zeggen: we worden onvoldoende beschermd. Als je dan echt iets wilt doen aan de gezondheid van omwonenden en de rechten van omwonenden, is de nacht de plek om in te grijpen, want daar vindt die slaapverstoring plaats en daar vindt die gezondheidsschade plaats. Daar waarschuwt het RIVM ons voor. Ja, dan vind ik dat wij, na zo veel jaren schofferen van de omwonenden, dit nu moeten doen en dat we juist een stap moeten zetten richting een nachtsluiting.

De **voorzitter**:
Afrondend.

De heer **Peter de Groot** (VVD):
We gaan dus weer helemaal de kant op dat het allemaal niet goed is. Ik dacht dat we een mooie balans hadden gevonden. We doen wat voor de omgeving, we zorgen voor de bereikbaarheid in de wereld en het dient ook de economie. Maar dan is het dus gewoon: sluiten in de nacht en we kijken niet naar de economie. Eigenlijk gaat het weer alleen de kant op dat het dicht moet en dat er geen mogelijkheden zijn. Ik dacht dat we wat hadden gevonden met elkaar en dat we erover konden debatteren. Ik dacht: we kunnen kijken wat we misschien nog verder kunnen vinden in de nacht. Maar die ruimte is er bij mevrouw Kröger niet. Dat is dan de constatering.

Mevrouw **Kröger** (PRO):
We hebben het over een balans voor de hele operatie Schiphol, voor heel Schiphol. Die balans is wat mij betreft zoek. Omwonenden worden onvoldoende beschermd. De minister gaat voor meer vluchten, waarvan zijn eigen rapporten zeggen dat het goed is voor Nederland. De balans slaat dus door naar economie. Dan zeg ik: doe echt iets voor omwonenden; ga voor nachtsluiting om die balans überhaupt weer een beetje terug te krijgen. Want in dit voorstel, in dit LVB, is de balans zoek.

Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan gaan we nu luisteren naar de heer El Abassi, die spreekt namens de fractie van DENK.

De heer **El Abassi** (DENK):
Dank, voorzitter. Vandaag spreken we over de nieuwe Schipholregels, die vastgelegd worden in het Luchthavenverkeerbesluit. Die regels bepalen onder andere hoe we Schiphol moeten gebruiken, hoeveel we mogen vliegen en hoe we omgaan met gevolgen voor omwonenden.

Voorzitter. Woord voor woord raken beslissingen over Schiphol miljoenen mensen. De geluidshinder die omwonenden rond Schiphol ervaren, is verschrikkelijk. Zij hebben recht op bescherming daartegen. We moeten het dan ook opnemen voor deze mensen. Tegelijkertijd moeten in diezelfde belangenafweging ook andere belangen worden geplaatst. Mensen moeten gewoon betaalbaar hun familie

kunnen blijven bezoeken, tot rust komen of reizen wegens hun werk. Ook voor deze mensen moeten we het opnemen.

Daarnaast hebben we ook nog de werknemers. Schiphol is alleen al goed voor 110.200 banen. Dat betreft gewone mensen met een inkomen, een gezin en een toekomst. Die zijn mede afhankelijk van een goed functionerende luchthaven. Ook voor deze mensen moeten we het opnemen. Het onbetaalbaar maken van vluchten waardoor onze luchtreizigers uit Nederland naar België of Duitsland moeten vliegen, moet ook een keer klaar zijn. Dat is niet eerlijk. Ook voor deze mensen moeten we het opnemen. Het kan niet zo zijn dat buitenlandse reizigers goedkoper kunnen vliegen, of door de hubfunctie goedkoper kunnen reizen via Schiphol, terwijl Nederlanders zich rot betalen voor minder kilometers, die ze vanuit hun eigen land willen afleggen. Voor al deze mensen moeten we het opnemen.

Daarom blijf ik ook pleiten voor de betaalbaarheid en bereikbaarheid van onze luchtvaart, waarbij we rekening houden met alle belangen. Dat probleem heb ik in mei ook al aangekaart. Sinds mei is er veel gebeurd. Op 9 september heeft de Raad van State opnieuw beslist over het nieuwe LVB. Daarin wordt onder andere een maximum van 478.000 vliegbewegingen voorgesteld, waarvan 27.000 in de nacht. Zodra de geluidshinder voldoende verlaagd is, kunnen de vliegbewegingen worden opgeschaald naar maximaal 500.000. Zoals de minister zelf ook opmerkte is Schiphol de eerste luchthaven ter wereld die door overheidsbeleid letterlijk krimpt. Het kabinet beperkt Schiphol tot 500.000 vliegbewegingen. Sterker nog: het begint bij 478.000. De garantie dat we 500.000, of überhaupt de 478.000, aantikken is er niet. Deze krimp raakt keihard de bereikbaarheid, de betaalbaarheid en de internationale positie van onze nationale luchthaven. Alle belangen dienen gewogen te worden en het mag niet zo zijn dat belangen ondergeschikt worden aan één criterium.

Het aantal vluchten is niet het enige probleem. Eerder, in maart 2026, oordeelde de Raad van State dat minder vliegbewegingen niet per definitie ook minder geluidshinder betekent. Niet elk vliegtuig maakt in dezelfde mate geluid, en niet elke omwonende ervaart dezelfde last. Gevolg: vernietiging van het besluit waarmee Schiphol werd gemaximeerd op 478.000 vliegbewegingen per jaar. Kan de minister daarom uitleggen wat de inkrimping van Schiphol daadwerkelijk oplevert? Uit de stukken kan ik nog steeds niet opmaken wat de minister nu echt aan het doen is. Is de minister het met mij eens dat het dan logischer is om sterker in te zetten op maatregelen die de geluidshinder direct verminderen, waarvan we wel weten dat die geluid verminderen, zoals misschien het belonen van stillere vliegtuigen?

Voorzitter. Dan de betaalbaarheid. Onlangs zei deze minister dat hij met België en Duitsland heeft gesproken over de vliegbelasting. Daarbij — dat heeft hij echt opgemerkt, voorzitter — gaf hij aan dat hij hen had gevraagd om hun vliegbelasting flink te verhogen. Als dat de insteek is geweest, dan heeft de minister het probleem niet goed begrepen. Onze vliegbelasting moet juist omlaag, geef ik nu heel duidelijk aan, want zoals het nu is, jagen wij reizigers letterlijk weg. Mijn vraag aan de minister is wanneer wij het complete plaatje van ticketprijzen, luchthaventarieven, capaciteit en uitwijkgedrag krijgen, conform de motie die oordeel Kamer heeft gekregen.

Voorzitter. Tot slot de nacht, waarvoor ik eerder ook al heb gewaarschuwd. Als je deze zelfde hoeveelheden verkeer in minder uren probeert te proppen, dan kan de hinder verschuiven naar de vroege ochtend en de late avond. De minister erkende dat het huidige stelsel vooral naar het totale geluidsvolume kijkt en dat frequentie en piekbelasting pas nadrukkelijk onderdeel worden van het nieuwe geluidsstelsel richting 2030. Kan de minister uitleggen waarom die zaken niet eerder aan bod komen? Het kan toch niet zo zijn dat we er straks achter komen dat we de geluidshinder niet verminderen, maar juist vermeerderen, omdat we al die vliegbewegingen bij elkaar proppen?

Voorzitter. Ik wil het hierbij laten en u bedanken, uiteraard. Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:
Graag gedaan. Dank voor uw bijdrage. Dan gaan we luisteren naar de heer Grinwis, die spreekt namens de fractie van de ChristenUnie. Gaat uw gang.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Voorzitter, dank u wel. We hebben een jarenlange reis achter de rug, kunnen we wel zeggen, maar de landing lijkt nu toch echt ingezet te zijn. Het is geen reis zonder turbulentie geweest, maar we zijn er toch bijna: een nieuw Luchthavenverkeerbesluit, LVB afgekort. Toch vraag ik mij af of dat nou helemaal de bestemming was waar wij op koersten. In de tussentijd is er namelijk veel gebeurd. Het besluit werd een tijdje gekaapt door de vorige minister en daardoor lijkt de eindbestemming niet meer op waar we ooit wilden landen, namelijk een goede balans tussen Schiphol en zijn omgeving.

Voorzitter. Zijn we nou in het zicht van de luchthaven gestrand, of hebben we daadwerkelijk vaste grond onder onze voeten? Dat is mijn vraag aan de minister. Het uitgangspunt was in 2020 onder minister Harbers "het bieden van een goede juridische basis voor Schiphol". Daarvoor waren een paar zaken essentieel. Het hebben van een geldige natuurvergunning allereerst. Ten tweede rechtszekerheid voor omwonenden. Ten derde een goede balans tussen omwonenden en de economische functie van Schiphol. Daarbij werd destijds aangegeven dat er ongeveer 440.000 vliegbewegingen nodig waren om de publieke belangen rondom Schiphol te borgen.

Wat is er sindsdien veranderd? We koersen nu op 478.000 vliegbewegingen, er is nog steeds geen natuurvergunning en er bestaan grote vragen over de juridische houdbaarheid en de handhaafbaarheid van het stelsel. De vraag is daarom niet alleen of dit besluit Schiphol juridisch verder helpt, maar ook of het voorkomt dat we over enkele jaren opnieuw voor de rechter staan. Hoe schat de minister dat eigenlijk in, en waarom? Dit besluit zal dus moeten worden gebouwd op drie pijlers, maar hoe stabiel staan die pijlers?

Ook de Raad van State stelt kritische vragen bij al deze aspecten. Om te beginnen over de natuurvergunning, want die werd aan het begin nog als randvoorwaarde voor een nieuw LVB gezien. Waarom is dat losgelaten en op welke termijn verwacht de minister alsnog een onherroepelijke natuurvergunning te verkrijgen? Als we de brief van de collega-minister van Landbouw lezen, lijken daar nog veel

vragen over te bestaan, want hoe bewijst de minister dat Schiphol niet te veel stikstof uitstoot en dat Schiphol de ruimte door het uitkopen van boeren daadwerkelijk kan benutten? Dan worden ze ook nog eens gematst door de regels in AERIUS, dat het vanaf 3.000 voet allemaal niet meer meetelt. Worden volgens de minister Schiphol en PAS-melders nou hetzelfde bejegend, of is de een toch meer gelijk dan de ander? Terwijl er op LVVN fundamentele twijfels zijn, roept de minister van IenW dat de juridische basis hiermee op orde komt. Hoe geloofwaardig is dat nou? Legt de minister hiermee niet opnieuw een juridische tijdbom onder Schiphol, terwijl hij ondertussen toch wel een beetje mooi weer speelt? Kan de minister mij ervan overtuigen dat het LVB echt goed in elkaar zit en stand gaat houden?

De Raad van State stelt kritische vragen over het groeimodel naar 500.000 vliegbewegingen. Zij stellen dat een motivering ontbreekt over de vraag of de gefaseerde terugkeer naar 500.000 vliegbewegingen te verenigen is met de doelen van het onderliggende ontwerpbesluit. Waarom is dat aantal dan precies noodzakelijk? Welke studies laten zien dat dit past binnen de überhaupt nog niet afgegeven natuurvergunning en de bescherming van omwonenden?

Daarnaast mist de Raad van State zorgvuldigheid bij het stapsgewijs automatisch verhogen van het aantal vliegbewegingen. Wordt daarmee genoeg zekerheid geboden aan omwonenden dat deze afname daadwerkelijk wordt gerealiseerd? Dat vraag ik aan de minister, samen met de Raad van State.

Ook heeft de Raad van State stevige vragen over de handhaving door de ILT, de inspectie. Kunnen zij echt ingrijpen als normen worden overschreden? Heeft het systeem zonder bestuurlijke boete wel voldoende tanden? Is daarmee de rechtszekerheid voor omwonenden opnieuw een wassen neus?

Voorzitter. Al wordt geluidsoverlast voor sommige mensen onmiskenbaar verminderd, voor anderen kan het zomaar eens meer worden. Door de autonome vlootvernieuwing worden vliegtuigen stiller, waardoor binnen dezelfde geluidsgrens lokaal meer vliegtuigen kunnen komen overvliegen. In de praktijk betekent dit vaak meer overlast voor mensen, omdat het vooral afhangt van het aantal vliegtuigen. Hoe voorkomt de minister dat een theoretische afname van geluid per vliegtuig leidt tot meer overlast onder de streep? Is de minister bereid om te onderzoeken hoe grenswaarden dynamisch kunnen worden vormgegeven, zodat omwonenden niet alleen maar meer vliegtuigen zien overvliegen? Daarover is er eerder een motie ingediend door collega's Zwinkels en Köse.

Als al deze vragen blijven bestaan, blijft voor onze fractie de vraag openstaan of we op de juiste eindbestemming gaan aankomen, met daadwerkelijke zekerheid voor omwonenden, Schiphol en de natuur. Daarom zie ik uit naar de reactie van de minister in eerste termijn.

Tot zover, voorzitter.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan gaan we nu luisteren naar het lid Kostić, namens de Partij voor de Dieren. Gaat uw gang.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Dank, voorzitter. Waar moet je heen als je eigen huis geen plek van rust meer is? Dat is al decennialang de realiteit van omwonenden van Schiphol. Denk aan geen fatsoenlijk gesprek kunnen voeren met je kleinkinderen in je eigen achtertuin of moeten slapen met een koptelefoon op. Honderdduizenden mensen worden er letterlijk ziek van. De vrijheid van mensen in hun eigen huis en hun eigen slaapkamer wordt hun ontnomen. Ik heb dat al vaker gezegd. Ik kijk specifiek naar de partij met "vrijheid" in haar naam. Let een keer op de vrijheid van deze mensen.

Dit debat gaat over één fundamentele vraag: zet de overheid gezondheid van haar inwoners op één of de luchtvaartlobby? De pijnlijke waarheid is dat de overheid al minstens zestien jaar voor de luchtvaartlobby kiest. Zestien jaar lang mocht Schiphol via gedoogconstructies illegaal schade toebrengen aan natuur, klimaat en gezondheid, met hulp van het Rijk. Schiphol opereert al jarenlang zonder een natuurvergunning. Ik denk dat een gemiddelde kroeg om de hoek inmiddels meer vergunningen heeft dan Schiphol. Het kabinet vindt dat wel prima. De rechter moest zelfs oordelen dat het Rijk decennialang mensenrechten van omwonenden heeft geschonden door steeds weer te kiezen voor de belangen van de luchtvaartbobo's van Schiphol en KLM boven de gezondheid van omwonenden.

Met het nieuwe Luchthavenverkeerbesluit, waar het vandaag over gaat, zouden omwonenden eindelijk weer worden beschermd. De minister zegt dit ook allemaal voor omwonenden te doen. Het besluit moet volgens hem daarom snel door de Kamer, voor de omwonenden. Maar de realiteit is: geen enkele omwonendenorganisatie is ook maar een beetje blij met wat er nu ligt. Niemand vraagt om perfectie. Toch weet de minister de burgers voor wie hij dit zegt te doen, niet mee te krijgen. Erkent de minister op z'n minst dat hij hierin heeft gefaald? En is de minister bereid om het LVB aan te passen totdat hij in ieder geval één omwonendenorganisatie zover heeft gekregen dat die er een beetje blij mee is? Omwonendenorganisaties hebben de Kamer namelijk een brief gestuurd met de oproep: wij hebben liever dat het kabinet wat meer tijd neemt om de gezondheid van omwonenden beter te borgen in het besluit, dan dat het nu zulke slechte wetgeving erdoor drukt. Is de minister op z'n minst bereid om excuses aan te bieden voor het feit dat de Staat jarenlang mensenrechten van omwonenden heeft geschonden?

Voorzitter. Het Rijk heeft de illegale groei van Schiphol jarenlang laten gebeuren. Met het besluit van vandaag legaliseert het Rijk die jarenlange groei. Dat is alsof iemand jarenlang 130 kilometer per uur rijdt waar 100 is toegestaan en de overheid vervolgens zegt: dan veranderen we de snelheidslimiet gewoon naar 130. Het ergste is dat de minister in dit besluit, dat dus moest gaan om betere bescherming van omwonenden, een automatischegroeioptie voor Schiphol heeft verwerkt. Schiphol mag nu dus zo enorm blijven als Schiphol al is, en straks mag het misschien nog meer groeien.

Voorzitter. De Partij voor de Dieren vindt dat toondoof en wereldvreemd. Het is alsof de klimaatcrisis er niet is, alsof Schiphol niet nu al te veel ten koste gaat van woningbouw en alsof mensen niet nu al knettergek en ziek worden van de hoeveelheid vliegtuigen boven hun hoofd. Zowel de Commissie mer als de Raad van State is zeer kritisch op

deze groeioptie. Die is niet nodig, gelet op wat dit LVB volgens de rechter zou moeten doen, namelijk de rechtszekerheid en bescherming van omwonenden borgen. Het is puur een cadeautje van de VVD voor de luchtvaartbobo's. Dan zou je verwachten dat het CDA en D66 dit echt niet laten gebeuren. Je zou verwachten dat ze dit, dus nog meer dreiging van groei van Schiphol voor honderdduizend omwonenden terwijl hen zo lang onrecht is aangedaan, niet laten verankeren in de wet. Ik roep die partijen op om die schadelijke groeioptie samen met ons van tafel te halen. Voorkom dat die überhaupt in de wet komt. Samen hebben we namelijk een meerderheid. Laten we het doen.

De **voorzitter**:
Hier hoorde ik wel een punt. Ik zie de heer Heutink, maar die geeft heel galant het woord aan de heer De Groot.

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Dat is heel galant van de heer Heutink.

De **voorzitter**:
Maak er wat moois van.

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Dank, voorzitter. Ik was even aan het wachten op het moment waarop ik zou worden uitgemaakt voor iemand die voor de luchtvaartlobby of luchtvaartbobo's zou werken. Dat moment is aangebroken. Het is traditioneel dat we dat in dat debat altijd even wisselen en dat het lid Kostić mij daar even van beticht. Dan zijn we daar ook maar weer geweest. Mijn vraag is de volgende. De bewonersvertegenwoordiging, dus de gemeenteraad en het college, van Haarlemmermeer, dat 167.000 inwoners heeft, heeft geen brief gestuurd. Hoe kijkt het lid Kostić daartegenaan?

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
We hebben verschillenden omwonendenorganisaties. Die vertegenwoordigen meerdere omwonenden die zelf niet de tijd hebben omdat ze keihard moeten werken. De mensen van al deze omwonendenorganisaties hebben naast het werk dat ze moeten doen — misschien moeten ze voor hun kinderen zorgen of op school werken — de tijd genomen om voor een groter gedeelte van de bevolking op te staan. Ze zeggen: wij laten dit niet meer gebeuren. Heel veel andere mensen zijn gewoon murw geslagen. Ik noem mijn eigen vader. Die woont vlak bij Diemen. Ik heb het de vorige keer ook in het debat gezegd: mijn kind van 2 kan niet normaal met mijn vader praten in zijn eigen tuin, omdat er om de vijf minuten een vliegtuig over de tuin vliegt. Mijn vader heeft het gewoon geaccepteerd. Hij heeft er geen energie voor. Hij heeft een oorlog meegemaakt. Hij vindt het best, maar normaal is het niet. Dat vindt hij ook niet; hij vindt het vervelend. Maar hij gaat geen brieven sturen. Dat geldt voor heel veel mensen: ze zijn gewoon murw geslagen, want ze hebben niet alleen maar de luchtvaartbobo's tegenover zich, maar ook de VVD en telkens weer verschillende kabinetten.

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Ik snap dat. Ik snap dat we moeten werken aan het beter beschermen van omwonenden. Dat wil ik nogmaals gezegd hebben. Maar als ik kijk naar wie de brieven ondertekend hebben, zie ik Extinction Rebellion, Greenpeace, de Natuur- en Milieufederatie. Ik denk dan bij mezelf: we hebben eens in de vier jaar verkiezingen in Nederland. Dan wordt er een gemeenteraad gekozen; dat is het moment waarop mensen naar de stembus kunnen en kunnen zeggen dat ze tegen Schiphol zijn. Haarlemmermeer ligt natuurlijk onder de rook van Schiphol. Natuurlijk hoor ik ook de geluiden van Aalsmeer en Uithoorn, en natuurlijk moeten we er wat aan doen. Maar er zijn gewoon meer dan 150.000 mensen die tegen de volksvertegenwoordigers in Haarlemmermeer zeggen: "Het is heel goed; ga maar door met Schiphol en zorg ervoor dat we als omwonenden beter beschermd zijn. Maar de luchthaven is heel erg belangrijk." Dat kunnen we hier in dit debat toch niet ontkennen, vraag ik aan het lid Kostić.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Ik weet niet precies waar de VVD heen wil. Wil de VVD tegen de mensen thuis zeggen dat ze zich alleen maar kunnen uitspreken bij verkiezingen, dat dat het enige is wat telt en dat je verder gewoon maar je mond moet houden? Er zijn ongelofelijk veel mensen die zich zorgen hierover maken, of die letterlijk ziek worden. Dat zijn er niet tien of twintig: honderdduizenden mensen worden letterlijk ziek van Schiphol. En dan denkt de VVD dat het gepast is om hier naar de interruptiemicrofoon te lopen en zo'n verhaal te houden, terwijl de rechter heeft gezegd dat kabinetten onder leiding van onder andere de VVD, mensenrechten van die omwonenden hebben geschonden. Dan heeft de VVD het lef om naar de interruptiemicrofoon te lopen en met zo'n verhaal te komen. Persoonlijk vind ik dat gewoon schandalig.

De **voorzitter**:
Afrondend.

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Dat is dan fijn, hè. Het is prima dat het lid Kostić dat schandalig vindt, maar ik probeer hier gewoon het serieuze punt te maken dat zij hier een beeld neerzet alsof de hele omgeving en de hele wereld tegen Schiphol is, terwijl dat niet zo is. Dat is misschien een harde constatering. Dat zegt ook niets over wat we te doen hebben voor de omgeving. Maar het is niet zo dat de hele wereld tegen Schiphol is. We hebben er namelijk ook heel veel welvaart aan te danken; onze economie profiteert ervan. Mensen vliegen ook graag: 77% van de Nederlanders vliegt graag. Die moeten ergens vandaan vliegen. Die gaan nu over grenzen reizen om te kunnen vliegen. Het is dus niet zo dat heel Nederland tegen vliegen is. Dat beeld wil ik ontkrachten. Maar het is wel zo dat we iets moeten doen voor de omgeving. Daar staat de handtekening van de VVD ook onder.

De **voorzitter**:
De heer Heutink.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Voorzitter, ik wil hierop reageren, want er worden mij hier woorden in de mond gelegd. Ik heb nergens gezegd dat iedereen tegen vliegen is. Dat is helemaal … De meeste mensen vliegen niet eens. Maar er hebben gewoon waanzinnig veel mensen last van Schiphol. Als dan uit onderzoek

van het ministerie zelf blijkt dat je met een kleiner Schiphol die welvaart gewoon kunt behouden, waarom zou je dat dan niet doen? Dan heb ik het niet over al die transferpassagiers voor buitenlandse reizigers, maar je kunt dit voor onze eigen Nederlandse reizigers heel goed behouden. Waarom zou je dat dan niet doen? Het is echt een soort rupsje-nooit-genoeg. Schiphol heeft een groeiverslaving. De VVD gaat daar op de een of andere bizarre wijze in mee, ten koste van de belastingbetaler. Dit wanbeleid kost ons namelijk al jaren waanzinnig veel geld. Het kost ons dus geld; het levert ons geen extra geld op.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Het huidige juridische geluidsstelsel is grotendeels gebaseerd op het LVB uit 2008. Die bevat geen hard aantal maximumvluchten, maar begrenst Schiphol op basis van geluidsgrenswaarden en vaste handhavingspunten. Dat kwam in de praktijk neer op 480.000 vliegbewegingen terwijl er in werkelijkheid in 2008 428.000 vliegbewegingen waren. Waarom tovert de Partij voor de Dieren dan telkens het verhaal uit de hoge hoed dat de groei van Schiphol illegaal zou zijn als het LVB uit 2008 op nog meer vluchten zit dan de minister hier voorstelt?

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Dat baseren we op wat we al aan juridische adviezen en van experts hebben gehoord. Er was nooit een vergunning of goede regelgeving voor die megalomane groei van Schiphol. Schiphol kon gewoon zijn gang gaan. Schiphol had geen natuurvergunning — gewoon niets! Al die jaren lang kon Schiphol zijn gang blijven gaan. Zoals ik zei, volgens mij heeft een gemiddelde kroeg om de hoek inmiddels meer vergunningen dan Schiphol. Nu zijn we zover dat we ongeveer op die 478.000 vliegbewegingen op Schiphol zitten. Die krimp is ook gewoon maar op papier. Die hoeveelheid is er al. Het vliegt al gewoon boven onze hoofden. Nogmaals, als je uit onderzoek weet dat het kleiner kan, met een gezonde economie en gezonde omwonenden als gevolg, waarom zou je het dan niet doen?

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Hij is leuk gevonden, "de kroeg om de hoek heeft meer vergunningen", maar van metaforen hebben we in dit huis al genoeg. De feiten zijn natuurlijk simpel. In 2008 was het aantal vliegbewegingen gemaximeerd vanwege geluidsnormen op 480.000 vluchten. Dat zijn er 2.000 meer dan dat deze minister voorstelt. Nogmaals — ik krijg namelijk geen antwoord, want het lid Kostić blijft er allemaal dingen bij halen — is mijn vraag: dat zijn meer vluchten dan nu wordt voorgesteld; dat kunt u toch niet ontkennen?

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Nee, nee, dit klopt niet. Mijn collega van inmiddels de Groep Markuszower leidt gewoon af van het echte probleem. We hebben een té groot Schiphol. Dat maakt mensen ziek, dat maakt natuur kapot. Het heeft kunnen groeien omdat het Rijk had besloten om dat te laten gebeuren, zonder de juiste procedure, zonder de juiste vergunningen, "ga maar lekker je gang". Dat gaat uiteindelijk ook ten koste van onze economie en de belastingbetaler.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Voorzitter, ik …

De **voorzitter**:
Afrondend.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Ik wil u niet in de rede vallen, voorzitter. Ik constateer dat het probleem niet hier staat. Ik constateer ook dat het probleem niet in vak K zit. Ik constateer dat het probleem bij de Partij voor de Dieren zit.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Ah!

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Dat is de realiteit. Wat de Partij voor de Dieren doet, is keer op keer een stuk rood vlees in de arena werpen en zeggen: vliegen is allemaal niet goed, vliegen is niet leuk en we moeten er maar mee stoppen. Ik zeg tegen het lid Kostić, via u, voorzitter: stop met die bangmakerij.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Ik moet erom lachen, omdat ik in de afgelopen debatten die ik over luchtvaart heb gedaan nooit heb gezegd: stop met vliegen. Maar mijn collega van Groep Markuszower heeft dat wel heel vaak gedaan, via deze weg. Kijk, er zit gewoon een dogmatisch iets in het hoofd van mijn collega met: "We moeten Schiphol gewoon alle ruimte blijven geven. Het maakt niet uit wat verder de feiten zijn en het maakt niet uit dat we prima met een kleiner Schiphol kunnen voor een gezonde economie en voor gezonde burgers. Dat doet er niet toe." Dat is prima; dat is een keuze van de Groep Markuszower. Wij baseren ons op feiten. Wij kiezen ook expliciet voor de gezondheid van burgers en zetten die op één, voor gezondheid van onze kinderen. Ik vind het niet normaal dat je niet in je eigen huis meer veilig bent — en met mij heel veel mensen thuis, denk ik. Dus daar blijf ik bij.

De **voorzitter**:
Dank u wel.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Voorzitter. Dan …

De **voorzitter**:
O, u was nog niet aan het einde van uw betoog.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Nee, ik heb nog een paar seconden.

De **voorzitter**:
Gaat uw gang.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Voorzitter. De minister breidt het aantal punten uit waar het geluid wordt gemeten, maar wat zijn deze punten waard als de geluidsnormen zo zijn opgerekt dat zelfs een ambtenaar zegt: deze grenswaarden doen niets? Erkent de minister dat hij de omwonenden op deze manier niet goed beschermt? Het LVB gaat volledig voorbij aan de ernstige schade die omwonenden hebben doordat soms iedere twee minuten een vliegtuig over hun hoofd vliegt. Zogenaamd stillere vliegtuigen maken voor omwonenden geen verschil. Zij willen minder vliegtuigen boven hun hoofd.

Voorzitter. De Commissie mer is vernietigend over het voorliggende voorstel van de minister. Het is slecht handhaafbaar, het garandeert niet de beloofde afname van geluidshinder en biedt geen bescherming tegen overmatig geluid. Deze minister bouwt aan luchtkastelen, een modelwerkelijkheid waarin het lawaai, waarmee 100.000 mensen in Nederland te maken hebben, wordt weggestopt onder veel te ruime normen. Kan de minister toezeggen dat hij het aangevraagde advies van de Gezondheidsraad over de cumulatieve gezondheidseffecten op mensen direct in de wet verwerkt, zodra dat er is?

Voorzitter. Bij een nieuw LVB hoort ook handhaven, maar nu geeft de luchtvaartinspectie van de ILT aan dat zij het LVB helemaal niet kan handhaven. De doelen zijn niet handhaafbaar en er zijn flinke tekorten bij de ILT. Kan de minister toezeggen dat hij voor de behandeling van de IenW-begroting de Kamer informeert over wat er extra nodig is voor de ILT om fatsoenlijk te kunnen handhaven en omwonenden daadwerkelijk te kunnen beschermen?

Voorzitter, tot slot. Ook met deze minister zien we helaas een voortzetting van oude trucjes: beleid maken waarvan je weet dat het omwonenden niet echt beschermt, maar dit bewust doen om burgers het weer te laten oplossen bij de rechter. Dit is geen kwestie van voor of tegen vliegen; dit gaat om bescherming van mensen en kinderen, om durven kiezen voor ruimte voor mensen, wonen, een veilig klimaat en natuur boven de winsten van de luchtvaartlobby. Een kleiner Schiphol betekent aantoonbaar een gezondere economie, gezondere mensen en een gezonder klimaat. Laten we daar gewoon een keer voor kiezen.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan gaan wij … Er is nog een interruptie.

De heer **Van Duijvenvoorde** (FVD):
Het lid Kostić heeft het steeds over een kleiner Schiphol en minder zieke mensen. Als dat waar is, zouden we nu dus honderdduizenden zieke mensen hebben door Schiphol?

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Mensen die in hun gezondheid worden geschaad, inderdaad.

De heer **Van Duijvenvoorde** (FVD):
Wat is het maximale aantal zieke mensen dat dan wel acceptabel is voor het lid Kostić? Het lijkt erop dat het lid Kostić ofwel nul zieke mensen wil — maar dan moet Schiphol verboden worden — ofwel zegt: nou oké, 30.000 zieke mensen vind ik dan wel acceptabel; dat weegt op tegen de economische winst van het vliegveld.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Dit is dus hoe er in deze Kamer wordt gedacht over mensenlevens. Ik vind dat echt weer schrikken. Ik schetste het net heel duidelijk. Nogmaals, dit is niet mijn mening of de mening van de Partij voor de Dieren alleen; we baseren dit op nota bene rapporten in opdracht van het ministerie zelf. Daarnaast zijn er nog tientallen onafhankelijke rapporten die zeggen: juist voor onze welvaart is een kleiner Schiphol heel goed, én je krijgt de positieve effecten op de gezondheid, natuur, klimaat en milieu er gewoon gratis bij. Waarom is het zo moeilijk om dat te omarmen en moeten we het hebben over hoeveel mensen we willen opofferen? Waar gáát dit over?

De **voorzitter**:
Afrondend.

De heer **Van Duijvenvoorde** (FVD):
Ja, waar moet ik beginnen? Het lid Kostić gaat natuurlijk over haar eigen woorden, maar er is geen antwoord gegeven op mijn vraag. Er is een prijs die betaald moet worden als we Schiphol willen houden, hoe groot of hoe klein ook. Of het lid Kostić wil nul slachtoffers en dus geen Schiphol — dat kan een keuze zijn, maar dan moeten we dat debat met elkaar voeren, want dan is dat eigenlijk wat er gaande is — of het lid Kostić zegt: oké, 30.000 is het maximumaantal zieken dat ik wil accepteren om de economische functie in stand te houden. Dat is de vraag die ik stel.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Dit debat is een beetje surrealistisch. Ik vertel dus net dat je ook met de helft van het huidige formaat van Schiphol prima kunt voldoen aan de behoefte waar sommigen in deze Kamer zich druk om maken, die van de Nederlandse reiziger. Dan heb je gewoon een gezonde luchtvaart binnen de grenzen van wat aanvaardbaar is voor de gezondheid, natuur, milieu en klimaat. Maar daar wordt gewoon niet voor gekozen, en ik begrijp dat gewoon niet. Dat snap ik niet. Mensen kunnen niet veilig in hun eigen huis zijn. Dat zijn we hier blijkbaar in meerderheid gaan accepteren in de afgelopen decennia. Mensenrechten van omwonenden worden volgens de rechter geschonden. In Nederland! Waarom worden daar hier geen vragen over gesteld? Altijd maar Schiphol!

De **voorzitter**:
Dank u wel. We gaan luisteren naar mevrouw Van der Plas, die spreekt namens de fractie van BBB. Gaat uw gang.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Voorzitter. De metafoor van zonet van het lid Kostić, dat hier een stuk rood vlees in de arena gooit, blijft me altijd bij. Ik denk niet dat we dat hier gaan meemaken. Een pak amandelmelk of een vegaburger misschien wel, denk ik, maar daar rent niet iedereen op af. Maar goed. Schiphol. Sorry, voorzitter, zou mijn bureautje iets omhoog kunnen, of hoe noem je dat?

De **voorzitter**:
Over het knopje van het bureautje ga ik niet, maar ik zal ervoor zorgen dat uw katheder omhooggaat.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Katheder, ja. Dank u wel. Het is gewoon een tafeltje, hoor.

Voorzitter. Na jaren van gedogen ligt er nu eindelijk een Luchthavenverkeerbesluit Schiphol voor. Eerlijk gezegd had dit veel eerder gemoeten, want jarenlange onzekerheid heeft niemand geholpen. Omwonenden moeten weten waar ze juridisch aan toe zijn, maar dat geldt net zo goed voor de luchthaven. Het geldt ook voor de luchtvaartmaatschappijen en voor de werknemers en ondernemers die hun levens hebben opgebouwd in en rondom Schiphol. De wijziging moet een einde maken aan het anticiperende handhaven en zowel de rechtsbescherming van omwonenden als de juridische basis van Schiphol herstellen.

Voor BBB is daarbij steeds het uitgangspunt geweest dat Schiphol meer is dan een optelsom van vliegbewegingen. De luchthaven is belangrijk voor onze internationale bereikbaarheid en ons vestigingsklimaat. Tegelijkertijd hoort daar ook de verantwoordelijkheid bij om hinder voor omwonenden terug te dringen. Stillere en schonere luchtvaart moet daarbij daadwerkelijk kunnen meewegen. Het besluit legt maximaal 478.000 vliegbewegingen vast, waarvan 27.000 in de nacht. Tegelijkertijd blijft er perspectief op een gefaseerde terugkeer naar maximaal 500.000 bewegingen wanneer aan de gestelde geluidsvoorwaarden wordt voldaan.

BBB vindt dat een belangrijk en een goed uitgangspunt. Als vliegtuigen aantoonbaar stillen worden, moeten die technische vooruitgang en miljardeninvesteringen beloond worden. Voor BBB is daarbij wel van belang dat dit groeiperspectief ook echt perspectief blijft. Als Schiphol aantoonbaar stiller wordt en aan de gestelde voorwaarden voldoet, moet de winst uiteindelijk kunnen leiden tot meer vliegbewegingen. Kan de minister bevestigen dat er geen aanvullende beleidsmatige voorwaarden worden toegevoegd die niet in het LVB, het Luchthavenverkeerbesluit, zijn vastgelegd?

Bij de tweede meting blijkt dat bijna alle geluidsdoelen worden gehaald. Drie van de vier doelen zijn al bereikt. Alleen het doel om het aantal woningen in een zwaar met vliegtuiggeluid belaste zone met 15% te verminderen, wordt nog net niet gehaald. De daling is nu 14%. Bij de eerste meting bleek bovendien dat nieuwe, stillere vliegtuigen nog niet goed waren meegenomen in de berekeningen. Dat is inmiddels aangepast. Hoe wordt structureel geborgd dat nieuwe vliegtuigtypen en gewijzigde geluidsprestaties tijdig in de gebruikte modellen worden verwerkt, voordat op basis daarvan besluiten over geluid, handhaving of beschikbare geluidsruimte worden genomen?

Voorzitter. De Raad van State vraagt aandacht voor de handhaafbaarheid van het nieuwe stelsel. Duidelijk moet zijn welke mogelijkheden de ILT heeft wanneer de grenswaarden dreigen te worden overschreden. Dat is voor BBB extra belangrijk omdat we niet opnieuw in een situatie van juridische onzekerheid terecht willen komen. Ook wijst de Raad van State op de gevolgen van preferentieel baangebruik voor specifieke groepen omwonenden. De gemiddelde afname van geluid betekent immers niet automatisch dat iedere omgeving erop vooruitgaat. Welke concrete wijzigingen brengt de minister naar aanleiding van dit advies aan in het handhavingsinstrumentarium van de ILT? Krijgt de ILT voldoende ondersteuning om alle nieuwe taken uit te voeren? Kan de minister ook aangeven welke groepen omwonenden door het preferentieel baangebruik juist meer geluidshinder kunnen ondervinden en hoe hun belangen afzonderlijk zijn meegewogen bij het vaststellen van het LVB?

In de passende beoordeling bij dit LVB wordt bovendien nog steeds gerekend met stikstofruimte van tien agrarische bedrijven. Kan de minister aangeven of Schiphol ook zonder stikstofruimte uit de landbouw aan de natuurregels kan voldoen? Zo nee, waarom moet opnieuw landbouwruimte worden ingezet om de ontwikkeling van een andere sector mogelijk te maken?

Voor BBB is de kern helder: Schiphol moet juridisch op orde zijn, omwonenden moeten goed worden beschermd en stillere, schonere vliegtuigen moeten ook daadwerkelijk ruimte opleveren voor de luchtvaart. We moeten daarom niet alleen sturen op papieren aantallen, maar op de daadwerkelijke hinder voor mensen én op het belang van een luchthaven die Nederland internationaal bereikbaar houdt.

Ik maak 'm even af, voorzitter; het is nog maar kort.

De **voorzitter**:
Oké. Dat is ook een interessante wending. Gaat uw gang.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Voorzitter. Ik wil eindigen met het volgende. Schiphol koopt boeren uit voor stikstofruimte; ik zei het net al. BBB is daar altijd tegenstander van geweest. Je kunt namelijk geen ammoniak inruilen voor NO_x, de emissie uit bijvoorbeeld de luchtvaart. Dit zijn twee totaal verschillende dingen. BBB blijft erbij dat er schotten moeten komen tussen ammoniak en stikstof. In de komende landbouwdebatten die over stikstof gaan, zullen we ons tot de laatste snik blijven verzetten tegen de waanzin van de modellenwerkelijkheid waardoor onze boeren, tuinders, vissers en het platteland worden gesloopt vanwege de stikstofwaanzin waarin wij zijn beland. De rekenkundige ondergrens is nog niet eens ingevoerd.

Dat is een gotspe. Ik vraag aan deze minister om druk te zetten in het kabinet om dit zo snel mogelijk te doen, want dit zou duizenden PAS-melders helpen. Ja, we zijn voor een florerend Schiphol en de economie daaromheen, maar waarom worden de boeren de duimschroeven aangedraaid? Wil de minister er in het kabinet voor zorgen dat er bij het stikstofbeleid ook een eerlijke balans, een balanced approach, komt? Dat gaat om het borgen van de continuïteit, de haalbaarheid, de uitvoerbaarheid en de economische waarde. Met alle respect: Schiphol geeft 112.000 mensen een baan en levert 12 miljard op aan inkomsten. Maar beste mensen, de agrarische sector is goed voor 600.000 banen, 77 miljard aan inkomsten én voedselzekerheid. De opdracht van BBB aan deze minister is: ga even met Van Essen praten, en voer zeker die rekenkundige ondergrens in. Dan zijn we van een hele hoop ellende af.

Dank u wel.

De **voorzitter**:
Zal ik het woord geven aan mevrouw Kröger?

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Ja.

De **voorzitter**:
Mevrouw Kröger, gaat uw gang.

Mevrouw **Kröger** (PRO):
Het is heel goed dat mevrouw Van der Plas haar betoog heeft afgemaakt, want mijn vraag gaat juist over stikstof.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Daarom.

Mevrouw **Kröger** (PRO):
Mevrouw Van der Plas noemde in haar betoog dat er eindelijk een einde kan komen aan het gedogen. Maar op het gebied van stikstof wordt doorgegaan met gedogen. Schiphol heeft nu een gedoogvergunning gekregen die geldig is tot eind 2027. Is de BBB het met mij eens dat ook Schiphol zo snel mogelijk een fatsoenlijke, onherroepelijke natuurvergunning nodig heeft?

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Kijk, dit is voor ons altijd een hele moeilijke kwestie geweest. Ik vind het onverteerbaar dat zo veel boeren in de ellende zitten vanwege dat bizarre stikstofbeleid. De partij van mevrouw Kröger steunt dat overigens van harte en heeft tijdens de Algemene Politieke Beschouwingen ook gezegd dat er niks van mag worden afgezwakt. Aan de andere kant zit Schiphol met een gedoogvergunning. Boeren worden achtervolgd door rechtszaken, handhavingsverzoeken en dwangsommen. Het voert allemaal terug op het beleid dat hier door meerdere kabinetten in gang is gezet en dat gebaseerd is op modellen, wat ik ook echt idioterie vind. Wij hebben altijd meegestemd met moties die gingen over een natuurvergunning, maar ik zie ook het belang van een florerende economie en een Schiphol dat heel veel mensen banen oplevert. Wij zeggen niet: omdat boeren ellende wordt aangedaan, zijn wij tegen Schiphol. Ik vind gewoon dat ze allebei eerlijk behandeld moeten worden. Het moet allemaal in balans zijn. Dan zie ik dat Schiphol boeren uitkoopt voor hun stikstofruimte en dat ze vervolgens de ammoniakruimte gebruiken om NO_x uit te stoten. Dat is toch te bizar voor woorden?

Mevrouw **Kröger** (PRO):
Volgens mij is niemand hier tegen Schiphol en zoeken we allemaal naar manieren om er als overheid beter grip op te krijgen. Er is vijftien jaar lang geluidsoverlast gedoogd. Schiphol heeft nu een gedoogvergunning en geen natuurvergunning. Mijn angst is dat dat ook weer een eindeloos traject wordt. Daarom vraag ik mevrouw Van der Plas of zij het met mij eens is dat we er echt voor moeten zorgen dat Schiphol zo snel mogelijk een fatsoenlijke natuurvergunning heeft, en dat dat niet weer een heel gedoogtraject moet worden, zoals met het geluid is gebeurd. Dat zou toch volstrekt oneerlijk zijn, ook richting de boeren?

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Wij wegen alles tegen elkaar af. Als dit weer aan de orde komt, zullen we weer een heel zorgvuldige afweging maken. De pijn zit 'm bij ons in de vraag: waarom voor Schiphol wel en voor boeren niet? Dat is gewoon heel pijnlijk. Dat is niet uit te leggen. We moeten in deze Kamer altijd afwegingen maken. Daarom zeg ik hier ook heel expliciet bij dat ik wat betreft Schiphol niet de kont tegen de krib ga gooien omdat hier een kabinet zit dat een krankzinnig beleid heeft gemaakt op het gebied van stikstof; dat geldt overigens ook voor de eerdere kabinetten, zoals Rutte I, II, III, noem ze maar op. Wat ons betreft is er geen stikstofprobleem, maar een stikstofwetprobleem. Die afweging zullen wij dus altijd maken. Dit is ook een hele belangrijke; dat ben ik eens met mevrouw Kröger.

De heer **Köse** (D66):
Mevrouw Van der Plas gaf in het begin van haar betoog aan dat als vliegtuigen een tikje stiller kunnen, we best eens meer kunnen gaan vliegen. Maar dan ben ik toch benieuwd hoe zij kijkt naar de Aldersparadox, waarbij eigenlijk precies dat als probleem wordt aangegeven. Sorry, zei u wat?

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Nee, nee, ga door.

De heer **Köse** (D66):
Als we vliegtuigen gaan verstillen en daardoor juist meer vliegbewegingen gaan inzetten, dan nemen de pieken misschien wel af omdat de vliegtuigen stiller worden, maar juist de frequentie van vliegtuigen die steeds maar over komen waaien, veroorzaakt het probleem en zorgt er juist voor dat de hinder stijgt. Hoe verklaart mevrouw Van der Plas dat?

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Nou ja, kijk, we zijn ook met meer mensen gekomen, hè. Inmiddels telt Nederland 18 miljoen mensen. Dat moet naar … Nou ja, van mij moet dat helemaal niet; van mij mag het wel ietsje minder. Maar we gaan naar 20 miljoen mensen toe en al die 20 miljoen mensen, plus de landen om ons heen en het zakelijke verkeer en het commerciële verkeer … Het zal gewoon blijven stijgen. Dat is gewoon een feit. Mensen gaan niet minder vliegen; mensen gaan meer vliegen. Als dat stiller, schoner en zuiniger kan, dan is dat natuurlijk wel winst. Als je een vliegtuigindustrie, om het zo maar eventjes te noemen, of een luchtvaartsector, in de benen kan houden, dan kunnen die sectoren en de bouwers van vliegtuigen bijvoorbeeld ook veel meer investeren in elektriciteit. Dat staat nu nog een beetje in de kinderschoenen, maar uiteindelijk zullen we ook in de periode komen dat de eerste elektrische commerciële vluchten al kunnen vliegen, in ieder geval op Europees gebied. Daar heeft een sector wel gewoon body voor nodig. Je moet wel kunnen investeren. Als je een sector afbreekt en inkrimpt, dan verdwijnen ook de kennis en de innovatie. Het is hetzelfde als met de agrarische sector.

De heer **Köse** (D66):
Ik denk dat hier nou precies het probleem zit, want mevrouw Van der Plas legt het uit alsof we wel meer vluchten móéten hebben omdat we als bevolking groeien. Maar we hebben een hubfunctie op Schiphol. Dus die vliegtuigen gaan niet

op en neer voor mevrouw Van der Plas en mij en alle Nederlanders. Nee, we vliegen voor mensen die Schiphol gebruik als hub, om even hier te parkeren en weer door gaan naar de bestemming waar ze moeten zijn. Het is niet omdat wij als Nederlanders graag meer vliegen. Het is voor het buitenland dat we dit onze omwonenden, die ook hier in het publiek zitten, aandoen. Die verstilling is heel goed — dat ben ik met u eens — maar als dat betekent dat mevrouw Van der Plas en velen aan de rechterkant van deze Kamer zeggen dat we er wel twee of drie over kunnen laten vliegen omdat ze iets stiller worden, dan zijn we niet aan het verstillen. Dan zijn we precies die papieren werkelijkheid, die hier steeds genoemd wordt, aan het leven: een papieren werkelijkheid die laat lijken dat het stil is, terwijl het dat niet is en we deze mensen voor de gek houden. Hoe reflecteert mevrouw Van der Plas hierop?

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Ik weet niet of je die mensen voor de gek houdt. Ik denk dat wij er gewoon verschillend naar kijken. Kijk bijvoorbeeld naar auto's. In de jaren zeventig, toen ik opgroeide, was het allemaal veel vervuilender, ronkende motoren, harder geluid. Als je dan langs een snelweg stond, voor zover die er al waren, had je daar ook veel last van. In de loop van de jaren zijn er meer auto's bij gekomen, die wel stiller zijn gaan rijden. Er zijn natuurlijk ook geluidsschermen gekomen. Je moet je er ook aan aanpassen. Wij zeggen niet: o, doe bij wijze van spreken maar een miljoen vluchten dan; het maakt ons allemaal niet uit. Die hubs hebben natuurlijk ook een functie, ook voor Schiphol. Het heeft ook een economische functie. Mensen besteden een hoop geld op Schiphol, mensen ... Nou, noem alles maar op. Zoals ik ook tegen mevrouw Kröger zei: we bekijken gewoon bij elke afweging wat de juiste afweging is. Natuurlijk willen wij ook dat er goed gezorgd wordt voor omwonenden. Dat heb ik ook in mijn inbreng gezegd; ik hoop dat mensen op de tribune dat ook hebben gehoord. Wij zeggen niet: laat ze maar barsten. Je hoort mensen weleens roepen: jullie zijn daar komen wonen, dus dan moet je het er maar mee doen. Dat hoor je ons niet zeggen. Wij willen ook die afwegingen gewoon goed maken, maar ik wil ook de luchtvaartsector de kans geven om inderdaad te investeren in stiller, schoner en zuiniger en ik wil ook gewoon in gesprek blijven met de omwonenden.

De **voorzitter**:
Kort en afrondend.

De heer **Köse** (D66):
Het is fijn dat mevrouw Van der Plas nog een beetje terugkomt op het statement dat ze aan het begin van haar betoog maakte. Het lijkt me goed om te kijken hoe we echt kunnen verstillen in plaats van die papieren werkelijkheid te creëren. Ik zal daarvoor met voorstellen komen, dus ik hoop dat de BBB die dan kan steunen. Zo klinkt het al wel, dus dank u wel.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Die conclusie laat ik aan u. Ik heb gezegd dat wij alles altijd tegen elkaar afwegen en daar onderbouwde keuzes in maken. Dat zal er soms toe leiden dat iemand hartstikke blij en het helemaal met ons eens is en soms zal dat ertoe leiden dat mensen misschien wat minder blij met ons zijn. Wij gaan nooit over een nacht ijs; laat ik dat in ieder geval zeggen. De droom dat wij alle D66-voorstellen steunen, wil ik wel eventjes uiteen laten spatten. Maar we gaan er zeker naar kijken, natuurlijk.

De **voorzitter**:
Dank voor uw bijdrage. We gaan luisteren naar de heer Heutink. Hij spreekt namens de Groep Markuszower. Gaat uw gang.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Even kijken of het bureautje goed staat.

De **voorzitter**:
Gaat uw gang.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Voorzitter. Het schijnt dat de minister is gaan logeren, niet in een hotel maar direct naast de landingsbaan. Allereerst wil ik van de minister weten hoe hij daar heeft geslapen. Heeft u een goede nachtrust gehad? Heeft u, zoals de Partij voor de Dieren ons doet vermoeden, gillend in bed gelegen door het verschrikkelijke geluid? We zijn heel erg benieuwd.

Voorzitter. Vandaag spreken we over de enige luchthaven ter wereld die gaat krimpen. U hoort het goed: die gaat krimpen. In een tijd dat onze economie onder druk staat door de geopolitieke onrust in de wereld kiezen we ervoor om de grootste luchthaven van Nederland te laten krimpen. Dat is natuurlijk doodzonde. Ik vertelde al eerder over boer Knibbe. Hij verkocht in 1916 twee percelen van ongeveer 12 hectare in de noordoosthoek van de Haarlemmermeerpolder aan de Nederlandse overheid. Moet je nu toch eens kijken wat wij daar met elkaar van gemaakt hebben. Daar kunnen we toch eigenlijk alleen maar heel erg trots op zijn?

Na een lang traject, met verschillende interventies en pogingen, staat hier een minister die knokt voor Schiphol. Ik moet hem ook niet te veel complimentjes geven, want dan gaat hij wellicht naast zijn schoenen lopen en dat kunnen we niet gebruiken vandaag. Desondanks hoop ik dat de minister het nu gewoon voor elkaar gaat boksen. Als Kamer zouden wij hem moeten steunen in die missie. Juist daarom is het zo goed dat we vandaag het Luchthavenverkeerbesluit bespreken, niet omdat we blij zijn dat Schiphol gaat krimpen — dat zijn we absoluut niet — maar om ervoor te zorgen dat niemand ons Schiphol nog kan afpakken. Schiphol mag ons niet worden afgepakt door milieufundamentalisten, groene partijen of mensen die een hekel hebben aan vliegen. Het is goed dat het bestaan van Schiphol, de vliegbewegingen en de ruimte waarin geopereerd kan worden eindelijk juridisch worden verankerd en dat de rechtszekerheid van mensen die overlast ervaren beter wordt beschermd.

Het nieuws stapelt zich ook op. Vandaag werd bekend dat het eerste stille vrachtvliegtuig van KLM is vertrokken. Dat is een mijlpaal voor een stiller en schoner Schiphol. De overlast zal hiermee voor de helft verminderen. Ik denk dat iedereen daar alleen maar blij mee kan zijn. We moeten KLM, maar ook andere maatschappijen, dus aanmoedigen om daarmee door te gaan. We moeten ze niet bang maken, zoals hier in dit huis weleens gebeurt, maar ze juist

enthousiasmeren. Dat is wat we moeten doen. Gisteren werd bekend dat de nieuwe Labourpremier van Groot-Brittannië, de vriend van de PRO-fractie, een nieuwe landingsbaan bij Heathrow toch niet ziet zitten. Mijn vraag aan de minister is: heeft u al een taart gestuurd naar Downing Street 10? Dit geeft Schiphol natuurlijk enorm veel kansen om te blijven groeien en de hubfunctie daadwerkelijk te versterken. Als Londen het nalaat, dan kunnen we het maar beter zelf doen.

Voorzitter. Ons verhaal is heel simpel. Wij willen niet minder Schiphol. Wij willen niet minder vliegen. Wij willen meer Schiphol, een groter Schiphol en een sterker Schiphol. We willen meer vliegen. Wij willen dat mensen meer kunnen vliegen. Onze vraag is dus: hoe gaat de minister er concreet voor zorgen dat het groeipad richting de 500.000 vluchten intact blijft? Hoe zorgt de minister ervoor dat dit groeipad er niet uit wordt gesloopt? We zien dat namelijk al gebeuren als het gaat over het groeipad: er is hier al gewisseld over amendement na amendement, rechtszaak na rechtszaak. Ze zullen alles uit de kast halen, zeg ik via de voorzitter tegen de minister, om deze plannen de nek om te draaien. U, beste minister, zeg ik via de voorzitter, heeft de verantwoordelijkheid om ervoor te zorgen dat u uw gelijk gaat halen, dat het belang van Schiphol overeind blijft en dat we gewoon kunnen vliegen. Dat is in het belang van onze economie en dus in het belang van het DNA van Nederland.

Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan gaan we nu luisteren naar de heer Köse. Hij spreekt namens de fractie van D66. Gaat uw gang.

De heer **Köse** (D66):
Dank u wel, voorzitter. Al zestien jaar wachten de omwonenden van Schiphol op een geldig Luchthavenverkeerbesluit, zestien jaar waarin de luchthaven boven de wet opereert en in feite gedoogd wordt, zestien jaar waarin omwonenden wachten op rechtsbescherming. Het is tijd voor een doorbraak. Hoe verenigen we het belang van een internationale hub met het recht op een goede nachtrust en een gezonde leefomgeving? Biedt dit LVB daadwerkelijk voldoende bescherming? Ik vraag de minister hierop te reflecteren.

Voorzitter. Dit LVB biedt de mogelijkheid voor verdere ontwikkeling van Schiphol onder voorwaarden. Buiten kijf staat dat dit kabinet, zoals is toegezegd door deze minister, Schiphol niet zal laten groeien. Voor D66 zijn duidelijke en strikte voorwaarden dan ook van belang. Wat ons betreft zijn een gezonde leefomgeving en minder hinder hier leidend in. Het advies van de Raad van State onderschrijft dit. Ook de Raad van State vraagt hoe wordt geborgd dat die verbetering er echt komt en blijft. Die vraag delen wij. Daarom dienen wij hier met het CDA een voorstel mede in. De toelichting laat ik uiteraard aan mevrouw Zwinkels, maar wat D66 betreft is dat een voorstel dat duidelijk maakt dat groei naar 500.000 vluchten echt niet zomaar kan zonder het afronden van de Europese procedure waarin een nachtsluiting wordt meegenomen, maar ook niet zonder te voldoen aan het CO_2-plafond voor Lelystad en Schiphol.

Kan de minister zich vinden in deze lijn, waarin groei niet vanzelf volgt, maar wordt verdiend onder strikte voorwaarden? Hoe borgt hij vooraf, bij iedere stap, dat aan de randvoorwaarden is voldaan?

Voorzitter. In dit LVB is het pad voor groei wel duidelijk. Zoals ik al aangaf, komen wij met voorstellen om daar strikte en duidelijke voorwaarden aan te verbinden, maar we kijken nog niet naar de andere kant. Wat als we onze doelen niet halen? Wat als Schiphol te veel geluidsoverlast veroorzaakt, terwijl er technisch gezien nog groei in het aantal vluchten mogelijk is? Het is dan onduidelijk of en hoe het aantal vluchten omlaag kan. Wat D66 betreft moeten we dan op de noodrem trappen. Die is nodig, want achteraf handhaven is te laat. Als de geluidsruimte wordt overschreden, moet de toezichthouder direct kunnen handhaven en desnoods ingrijpen in het aantal vluchten.

Ik zie een interruptie, voorzitter.

De **voorzitter**:
Ik was aan het wachten op een punt, maar u mag het ook overnemen.

De heer **Köse** (D66):
Nee, punt.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
D66 begon heel mooi, maar toen werd het heel vaag. D66 zegt: groei kan onder voorwaarden. Daarna wordt het heel ingewikkeld en technisch et cetera. Erkent D66 dat Schiphol al heel groot is, dat 478.000 vliegbewegingen enorm is en dat dit, zoals de heer Köse al schetste, zorgt voor die overlast, voor die schade aan de gezondheid van mensen op dit moment en dat het onwenselijk is om verder te groeien?

De heer **Köse** (D66):
Ik schetste wat het LVB aangeeft, namelijk dat groei mogelijk zou zijn onder voorwaarden. Zoals is toegezegd, gaat dat niet deze kabinetsperiode gebeuren. Daar ben ik in ieder geval al heel blij mee. Ik denk dat dat het belangrijkste is. We zijn het natuurlijk heel erg met elkaar eens dat we iets aan Schiphol moeten doen. We steunen elkaars voorstellen daarover ook heel vaak. Dat zijn we dus zeker met elkaar eens.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Ja, maar dat is toch heel gek. D66 legt ook aan BBB uit dat het aantal vluchten dat we nu hebben, al te veel is voor mensen. Het aantal moet dus naar beneden, maar D66 laat het toch gebeuren dat we nu in de wet vastleggen dat er een mogelijkheid komt voor Schiphol om verder te groeien. Dat is toch onvoldoende waarborg? Dan laat je het toch afhangen van de politieke wind die waait om die omwonenden voldoende te beschermen?

De heer **Köse** (D66):
Nee, dat is zeker niet wat wij doen. Ik kom er zo in mijn spreektekst ook nog op. Wij willen dat we als overheid eindelijk eens rechtsbescherming gaan bieden. Dat moet niet met een zwak LVB — ik ga met voorstellen komen, want ik ben ook kritisch — maar met een LVB dat eindelijk zegt: "Dit zijn de grenswaarden. Schiphol, houd je aan de wet.

Als je dat niet doet, hebben we een toezichthouder die daar hard op kan toezien en het instrumentarium heeft om daarop te handelen." Daarmee zeggen we: "Genoeg is genoeg. We gaan niet meer gedogen; die tijd is voorbij." Dat is precies wat ik zeg. Ik zal ook met voorstellen daarvoor komen.

De **voorzitter**:
Afrondend.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Ik ben heel benieuwd naar de voorstellen. Ik weet dat mijn collega zijn best doet, maar ik begrijp het oprecht niet. Ten eerste weten we al dat die grenswaarden te veel opgerekt zijn. Dan zou je dus ook met voorstellen moeten komen om die flink te versmallen. De belangrijkste vraag blijft staan. Voor het LVB en voor die rechtszekerheid is de clausule van mogelijkheid tot groei voor Schiphol totaal niet nodig. Ik zei het net al: het is gewoon een cadeautje van de VVD voor de luchtvaartlobby.

De **voorzitter**:
En uw vraag?

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
We kunnen het samen met D66 en het CDA gewoon eruit halen. Mijn uitnodiging aan D66 is om straks samen met ons met een voorstel te komen of de motie van PRO te steunen om dat er nu uit te halen. Is D66 daartoe bereid?

De heer **Köse** (D66):
Dit is niet nieuw. We hebben eerder een LVB-debat gehad. Toen heb ik dat voorstel gesteund en hebben we geen meerderheid gehaald. Ja, precies. Wij — ik wijs naar de Kamer — hebben geen meerderheid gehaald. Ik heb het wel gesteund. Wat ik nu probeer te doen, en ik hoop dat u mij daarbij helpt, is het volgende. Ik wil niet zeggen: ik ga als D66 even lekker profileren; ik ga precies doen wat ik het liefste zou willen. Dat ligt zeker dicht bij elkaar. Wij geven om die omwonenden; dat ben ik met het lid Kostić eens. Laten we nu eens gaan kijken van: oké, dit is de politieke realiteit, wat kunnen we wel doen? We kunnen dan met voorstellen komen die we hard afdwingen en waar we over onderhandelen, die echt impact gaan maken. Dit is de realiteit en we moeten ons best doen om stappen te zetten voor de omwonenden. Ik heb goede hoop dat het met mijn voorstellen in ieder geval beter gaat zijn dan wat we nu hebben.

Mevrouw **Kröger** (PRO):
Het is voor mij echt volstrekt onbegrijpelijk waarom D66 het groeiverdienmodel accepteert. Het is volstrekt onbegrijpelijk. Maar de heer Köse zegt: ik ga het een beetje beter maken. Mijn vraag aan de heer Köse is dan: hoeveel beter gaat de heer Köse het maken in decibellen?

De heer **Köse** (D66):
Het groeiverdienmodel wordt aangehaald. Ik accepteer dat niet. Ik heb daartegen gestemd. Ik heb ervoor gestemd om het te schrappen. Dat is niet gelukt. In plaats van bij de pakken neer te gaan zitten kom ik nu met voorstellen om het te verbeteren, ook het groeiverdienmodel. Ik had het net over de noodrem. Dat heeft mevrouw Kröger kunnen horen. Ik dien een voorstel van het CDA mede in om de voorwaarden voor groei harder te maken, dus om het moeilijker te maken om te groeien. Dat is namelijk het alternatief als we geen meerderheid hebben voor schrappen. Daarnaast ga ik, in plaats van omhoog te kijken naar groei, kijken hoe we kunnen krimpen als dat noodzakelijk is omdat we de doelen niet halen.

Mevrouw **Kröger** (PRO):
Mijn vraag was: hoeveel geluidsverbetering gaat het voorstel van de heer Köse opleveren? Nu is 0,5 decibel de geluidswinst en dan mag je gaan groeien. Dat is het voorstel van het kabinet. Hoeveel beter maakt de heer Köse het?

De heer **Köse** (D66):
Ik dien een motie van het CDA mede in waarin dat nader beschreven is. Mevrouw Zwinkels zal die nader toelichten. Maar we gaan er dus ook naar kijken hoe je het groeiverdienmodel nog strakker maakt en hoe je meer geeft aan omwonenden. Ook daar kom ik dus met stappen. U vraagt concreet naar decibels, maar mijn voorstellen gaan over die noodrem. Die gaan niet over decibels, maar over minder gaan vliegen. Daar hebben omwonenden — ik legde net de paradox uit — echt wat aan, dus aan het trekken aan de noodrem als de doelen niet worden gehaald.

De **voorzitter**:
Afrondend.

Mevrouw **Kröger** (PRO):
De heer Köse zit nog niet zo lang in de Kamer, maar is volleerd in het om een antwoord heen draaien. Uiteindelijk gaat het erom hoeveel geluidswinst het voorstel van de heer Köse gaat brengen. De heer Köse schudt heel hard van nee, maar dat is de systematiek die hij gaat steunen als hij dit LVB steunt. Bij 0,5 decibel mag er al worden gegroeid. Hoeveel strenger gaat de heer Köse dat maken? Ik vraag het nog een keer. Vanaf 3 decibel kun je het horen. Hoeveel beter maakt de heer Köse het?

De heer **Köse** (D66):
Mevrouw Kröger wil een ander antwoord horen omdat dit haar waarschijnlijk niet tevreden stelt, maar dit is toch wat het is. Er komt een voorstel van CDA-zijde, dat ik mede zal indienen, om bij het groeiverdienmodel meer verstilling aan omwonenden te geven. Tegelijkertijd kom ik zelf met voorstellen — u wilt heel graag de decibels horen — om minder te gaan vliegen. Daar hebben omwonenden meer aan dan dat we over 3 decibel of 4 decibel praten. Dat gaat het niet oplossen.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Ik vind het wel leuk om te zien dat een niet-luchtvaartgezinde partij wordt aangevallen door andere niet-luchtvaartgezinde partijen. Ik zou eigenlijk de volgende vraag willen stellen. Als we in Europa kijken naar de overlast per vervoersmodaliteit, hebben 100 miljoen mensen last van regulier werkverkeer — dat gaat om 55 decibel — 20 miljoen

mensen van treinverkeer en maar 4 miljoen van vliegverkeer. Dat is natuurlijk ook ernstig, maar ik plaats het even in perspectief. Dan zijn we vervolgens het enige land dat gaat krimpen. Dan gaan wij een Balanced Approach inzetten, die ook nog aan alle kanten wordt gehaat. Vervolgens komen we aanzetten met een enorm hoge vliegbelasting. Dan is er een minister die ons eindelijk, na tien jaar, uit een moeras van juridische onzekerheid gaat helpen en zegt u: weet je wat, het is niet genoeg; ik kom nog met een motie aanzetten. Voor mij is dat totaal onnavolgbaar. Zou u dat willen toelichten?

De heer **Köse** (D66):
Ik vind het mooi hoe eigenlijk precies de reden wordt aangegeven waarom dit niet oké is. U gaf aan "4 miljoen mensen" ...

De **voorzitter**:
Het is "de heer Goudzwaard gaf aan".

De heer **Köse** (D66):
Excuus, voorzitter. De heer Goudzwaard gaf aan dat 4 miljoen mensen hieronder te lijden hebben. We hebben een rapport van GGD GHOR dat zegt dat er — wat is het? — een half miljoen mensen of 400.000 mensen last hebben van verstoring door geluidsoverlast, waarvan 200.000 mensen ernstige slaapverstoring hebben. In ons land! Dat gebeurt gewoon momenteel. Die mensen zitten nota bene op de tribune. Dan gaat het over 4 miljoen mensen: "Ja, dat is ook wel veel, maar er zijn ook andere dingen." Dit is precies de reden waarom ik me zo hard maak voor die mensen, waarom ik voor hen wil opkomen. Ik snap dus niet ... Het antwoord is eigenlijk al gegeven.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Nee, het antwoord is totaal niet gegeven. Ik schets juist hoe ... Natuurlijk geef ik aan — dat heb ik net ook gedaan bij de interruptie — dat ik het erg vind dat mensen ernstig last hebben van luchtvaart. Daar wil mijn partij ook de verantwoordelijkheid voor pakken. Ik schets het volgende. Kijk naar het wegverkeer, kijk naar treinverkeer. Het aantal gehinderden is vele, vele malen groter. Dan zeg ik ook nog eens: dan gaan wij het als enige land ter wereld laten krimpen. Dan gaan we de Balanced Approach opleggen, of tenminste, die moeten we van Europa uitvoeren. Zo onredelijk zijn we bezig. Dan knallen we er nog eens een keer de hoogste vliegtaks overheen, en dan komt D66 doodleuk aanzetten met "ik vind het niet genoeg". Ik vraag u om dáárop te reflecteren.

De heer **Köse** (D66):
Ik hoor de collega van JA21, de heer Goudzwaard, praten over de hoogste vliegtaks en noem het maar op en dat we het allemaal onmogelijk maken. We leven in een land waarin honderdduizenden mensen last hebben van de hub die wij niet voor de Nederlander hebben. Dat zou de heer Goudzwaard moeten aangaan. Honderdduizenden Nederlanders hebben last van deze industrie die vooral de grote bedrijven rijk maakt en die faciliteert dat mensen ons land als hub kunnen gebruiken; ik zal het even in JA21-termen zeggen. Dus dat: we zetten ons land in de uitverkoop, maken de grote bedrijven rijk en laten de Nederlander ervoor opdraaien. Vervolgens kunnen we in dit land, terwijl we die problematiek hebben, voor vijf tientjes naar Milaan of Barcelona vliegen. Dan hoor ik "o, de vliegbelasting gaat omhoog". Gelukkig is dat op de meest vervuilende vluchten. Ik denk dat we met goede dingen bezig zijn, dat we toe moeten naar een eerlijke prijs voor luchtvaart, en dat we die stappen moeten blijven zetten. De heer Goudzwaard gaf al mooi aan waarom dit zo'n groot probleem is en dat we het ook moeten doen.

De **voorzitter**:
Afrondend.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Ik heb het geprobeerd. Ik wilde alleen maar richting de heer Köse schetsen hoe enorm wij als klein landje Schiphol de duimschroeven aan het aandraaien zijn. Ik had overigens ook van D66 verwacht dat zij echt waarde zouden hechten aan al die hightechbedrijven die zeggen: juist vanwege Schiphol ga ik mij hier vestigen. Laten we het bijvoorbeeld nemen — de minister heeft dat zelf gezegd — van Eli Lilly. Eli Lilly zegt: ik ga naar Katwijk omdat Schiphol hier is. Dan hebben we alleen al tijdens de bouw van die fabriek 1.500 banen en daarna nog eens een keer 500 reguliere banen. Dat geld gaat dus deels naar bedrijven, maar daar worden ook gezinnen van onderhouden. Dat wilt u toch niet ontkennen?

De **voorzitter**:
Dat wil de heer Köse ...

De heer **Goudzwaard** (JA21):
De heer ...

De heer **Köse** (D66):
Ik hecht natuurlijk waarde aan de Nederlandse economie. We mogen ook best trots zijn op dingen die we hebben opgebouwd. Daar zijn we het totaal niet over oneens. Maar ik erken ook de waarde van de wetenschap. Kijk naar het rapport van CE Delft. Dat zegt eigenlijk wat ik net al schetste: die hubfunctie maakt economisch helemaal niks uit. Als je die eraf zou halen, zou dat niks betekenen voor de mobiliteit, voor het aantal vluchten, voor de economie. Sterker nog, voor de brede welvaart en ook economisch zou dat heel veel opleveren voor de rest van het land. Dus als we een economisch sterk verhaal willen hebben, dan zie ik graag dat de heer Goudzwaard mijn voorstellen gaat steunen.

Mevrouw **Kröger** (PRO):
Ik denk dat het hart van dit debat de uitspraak van de rechter is dat er een fair balance moet zijn. Vindt de heer Köse dat er met 478.000 vliegbewegingen sprake is van een fair balance?

De heer **Köse** (D66):
Ik ben daar gewoon heel kritisch op geweest; dat is geen geheim. Zoals ik net al liet zien: ik kan heel veel vinden, maar uiteindelijk is er een meerderheid, groei je naar elkaar toe en moet je een beslissing nemen. Waar ik het meeste waarde aan hecht, is dat we nou eindelijk afgaan van die

gedoogsituatie en dat we toewerken naar een situatie waarin omwonenden eindelijk beschermd gaan worden. Dat is, denk ik, het belangrijkste. Is dit het eindstation? Nee. Is het een goede eerste stap die we nu gaan zetten, in combinatie met de voorstellen die ik wil doen? Ja, dat denk ik echt wel.

Mevrouw **Kröger** (PRO):
Volgens mij kan je absoluut niet spreken van een fair balance op het moment dat er in een rapport staat dat economisch het optimum 460 is en dat voor omwonenden nog veel meer krimp nodig is. Hoe kan je dan op 478 uitkomen? Is dit LVB inclusief de groeisystematiek dan niet gewoon een teken dat D66 deze onderhandelingen op luchtvaart in de coalitie kei- en keihard verloren heeft?

De heer **Köse** (D66):
We zijn hier volksvertegenwoordigers en vertegenwoordigen de stem van onze achterban. Dat zijn niet alleen mevrouw Kröger en ik; samen zijn wij het misschien eens, maar dat geldt niet voor deze hele Kamer. We moeten dus in dit land ... En het is een minderheidskabinet, overigens. Ook u heeft daar een verantwoordelijkheid in. We kunnen samen voorstellen doen, maar zoals ik net al schetste met het groeiverdienmodel: dat hebben we samen geprobeerd, maar die meerderheid was er niet. Dan ga ik niet bij de pakken neerzitten, maar kom ik met voorstellen om in ieder geval die voorwaarden en aan de andere kant de krimp mogelijk te maken. Dat is hoe ik erin sta.

De **voorzitter**:
Afrondend.

Mevrouw **Kröger** (PRO):
Afrondend dan. De heer Köse geeft aan dat voor hem belangrijk is dat het gedogen eindelijk voorbij is. Dat is natuurlijk nog helemaal niet voorbij, want op stikstof gaan we gewoon door met gedogen, tot 1 januari 2028. Is de heer Köse het met mij eens dat er dan geen verlenging mag plaatsvinden en er gewoon een geldige, onherroepelijke natuurvergunning moet liggen, net zoals we van alle andere bedrijven en boeren in Nederland vragen?

De heer **Köse** (D66):
Wat mij betreft moet er gewoon een natuurvergunning komen en moet Schiphol zich aan de wet houden, zeker.

De **voorzitter**:
Vervolgt u uw betoog.

De heer **Köse** (D66):
Dank u wel, voorzitter. Zoals ik al zei: de tijd van gedogen is wat D66 betreft voorbij. Daarom kom ik met een voorstel om de noodrem vast te leggen in het Luchthavenverkeerbesluit. Dan kan het maximumaantal vluchten omlaag, zodra er te veel geluidsoverlast is. Dat geeft zekerheid en duidelijkheid aan omwonenden, maar ook aan de sector. Nog veel belangrijker is dat wij laten zien dat we ons aan de afspraken houden. Door daadkrachtig op te treden, beschermen wij onze inwoners wanneer Schiphol de wet overtreedt. Deelt de minister onze mening dat er bij perspectief op groei ook perspectief moet zijn op een noodrem?

Voorzitter. Kijk ook naar de brief van de Maatschappelijke Raad Schiphol van 24 september over het nieuwe Schipholbesluit. De MRS waarschuwt daarin voor iets geks: de geluidsgrenzen liggen nu vast, maar vliegtuigen worden door vlootvernieuwing natuurlijk steeds stiller en daardoor ontstaat er straks vanzelf ruimte om extra vluchten toe te voegen, zolang ze binnen die vaste grens blijven. Daar trekken wij zelf echt een grens, want dat gaat rechtstreeks in tegen de motie die wij samen met het CDA indienden, en die door maar liefst 146 zetels in deze Kamer werd gesteund. Dit moeten we dus niet willen. Hoe rijmt de minister de vaste grenswaarde met de motie die uitspreekt geen extra ruimte te bieden voor geluidshinder of meer vliegbewegingen? Is hij voornemens om geen extra ruimte te bieden voor meer vliegbewegingen, zoals de eerste motie al verzocht?

Voorzitter. Door het nieuwe Schipholbesluit komt er straks ook veel op het bordje van de toezichthouder, de ILT, te liggen, die twee verschillende handhavingssystemen moet gaan combineren. Daar moet natuurlijk wel voldoende financiering tegenover staan. Tegelijkertijd staat de ILT al onder druk. In haar jaarplan van 2027 geeft de inspectie zelf aan dat zij door aanhoudende bezuinigingen op meerdere terreinen, waaronder geluid bij luchtvaart, al minder toezicht kan houden dan wenselijk zou zijn. En er is dus nu al te weinig capaciteit voor het bestaande toezicht, terwijl de taak straks fors groter wordt.

Voorzitter. Ik gaf eerder al aan dat de tijd van gedogen voorbij is. Daarvoor is het belangrijk dat een toezichthouder zijn tanden kan laten zien en Schiphol aan de wet kan houden. Ik zal daarom met een voorstel komen om te zorgen voor voldoende capaciteit bij de ILT, zodat het toezicht vanaf inwerkingtreding van het LVB direct op het juiste niveau zit. Zo geven wij concreet vorm aan het woordje "rechtsbescherming" dat in luchtvaartdebatten steeds genoemd wordt.

Voorzitter. Het kabinet kiest een grens van 40 decibel voor de handhavingspunten rond Schiphol, maar de Raad van State, de rechtbank Den Haag en het RIVM wijzen erop dat een groot deel van de mensen met slaapverstoring buiten die grens woont. Wie beschermen we dan precies? Het doel van dit besluit is juist om omwonenden te beschermen. De Raad van State vraagt daarom om de keuze voor deze grens beter te onderbouwen en zo nodig ook punten daarbuiten toe te voegen. Het is een technisch verhaal, maar het raakt de praktijk keihard. Vliegtuigoverlast zorgt voor minder diepe slaap en stress. Dit leidt tot serieuze gezondheidsrisico's, zoals hart- en vaatziekten, diabetes, depressie en slechtere concentratie. Dat moeten we niet willen, en al helemaal niet voor kwetsbare groepen zoals kinderen, ouderen en ploegendienstmedewerkers. Daarom heb ik twee vragen aan de minister. Hoe zorgt u ervoor dat ook mensen buiten de contour die wel slaapverstoring ervaren, volwaardig worden meegenomen? Kunt u toezeggen dat u zich hard gaat maken voor de adviezen van de Gezondheidsraad, GGD GHOR en de WHO?

Tot slot, voorzitter. Verduurzaming en groei kunnen alleen samengaan als de bescherming van omwonenden dik in orde is. Na zestien jaar moeten we nu echt stoppen met

gedogen en ervoor zorgen dat rechtsbescherming werkt. Recht hebben op bescherming is geen theoretisch doel, maar het fundament voor een leefbare omgeving.

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan gaan wij nu luisteren naar mevrouw Zwinkels, die spreekt namens het CDA. Gaat uw gang.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Dank u wel, voorzitter. Als CDA willen we een balans in economische belangen, leefomgeving van omwonenden en het milieu. We sturen daarom op effecten op de omgeving, zoals geluid en CO_2-uitstoot. Voor het CDA zijn groei of krimp van Schiphol geen doel op zich. Ik heb mij in eerdere debatten die wij hier al hebben gehad over het LVB Schiphol sterkgemaakt voor de belangen van omwonenden en voor een duidelijke, voorspelbare koers voor luchtvaart. Ik constateer dat deze minister zich daarvoor heeft opengesteld. Vanaf deze plek wil ik hem daarvoor complimenteren. Daardoor hebben we met elkaar op een aantal punten stappen kunnen zetten.

Dit LVB is hard nodig om duidelijkheid te geven in een zeer technisch en juridisch dossier dat erg complex is geworden. In het vorige debat hebben we daarom een motie ingediend, en aangenomen gekregen, die pleit voor een goede communicatie over de grenswaarden van de handhavingspunten die onbedoeld meer ruimte voor extra vliegbewegingen zouden kunnen bevatten, in samenwerking met medeoverheden. Kan in het nieuwe hoofdstuk van de herziene MER nog iets worden opgenomen over de communicatie hierover?

Als CDA willen we ook oog houden voor de gevolgen van preferentieel baangebruik, voor een groep omwonenden die daardoor vaker te maken krijgt met overlast. De minister gaat naar aanleiding van het Raad van Stateadvies een nadere toelichting schrijven voor de omwonenden die vaak met die geluidsoverlast te maken hebben. Wat zal de strekking daarvan worden? In het vorige debat heb ik daar al een aantal suggesties toe gedaan.

Voorzitter. Als we met elkaar normen en regels vaststellen waarbinnen de luchthaven Schiphol moet opereren, is het ook belangrijk dat die regels worden gehandhaafd. Voor omwonenden moet duidelijk zijn waar zij aan toe zijn. Maar ook de Kamer moet kunnen controleren of de afspraken worden nagekomen. Het gaat dus om degelijke uitvoering en handhaving in de praktijk. Daar hoort ook bij dat ILT genoeg instrumenten heeft om op te treden wanneer dat nodig is. Wat het CDA betreft hoort daar ook de mogelijkheid bij om bestuurlijke boetes op te leggen. Wat mij betreft wacht de minister niet op de herziening van de Luchtvaartwet in 2030 om dat te regelen, maar maken we daar zo snel mogelijk werk van. Kan de minister toezeggen dat hij op zo kort mogelijke termijn met de daarvoor noodzakelijke wetswijziging komt?

Voorzitter. Dan over de groeiverdiensystematiek. Eerder heeft de minister ons duidelijk toegezegd dat een eventueel besluit over deze systematiek voor inwerkingtreding aan de Kamer wordt voorgelegd. Ook hebben wij ons erover uitgesproken dat eventuele groei naar 500.000 vliegbewegingen niet in deze kabinetsperiode zal plaatsvinden. Ik heb daar nog twee punten bij. De Raad van State wijst erop dat het nodig kan zijn om het maximumaantal naar beneden bij te stellen, als de geluidsnormen dat niet toelaten. Mijn vraag aan de minister is daarom hoe dit precies werkt onder de huidige systematiek. Wat gebeurt er als dreigt dat Schiphol niet binnen de vastgestelde geluidsnormen blijft? Welke maatregelen komen dan als eerste in beeld? En wanneer is het noodzakelijk om het maximumaantal toegestane vliegbewegingen naar beneden bij te stellen?

Mijn tweede punt. Als die groei komt, moet de Kamer kunnen zien dat het daadwerkelijk past binnen de afgesproken voorwaarden. Dat sluit ook aan bij de oproep van de Raad van State om hier zorgvuldig mee om te gaan. Daarom dien ik straks een motie in die de regering oproept om vooraf duidelijk te onderbouwen dat aan alle voorwaarden voor het activeren van de groeiverdiensystematiek is voldaan en dat er een betere balans wordt gevonden tussen de luchtvaartsector en de omgeving.

De **voorzitter**:
Ik hoorde een punt, maar ik vroeg mij ook af of u bijna aan het einde van uw betoog bent.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Ja. Ik wilde uitspreken: voorzitter, ik rond af.

De **voorzitter**:
Kijk! Ik ga u die gelegenheid geven.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Dank u wel. Voorzitter, ik rond af. Wij vinden het getuigen van een zorgvuldige behandeling dat we dit extra debat met elkaar hebben gevoerd naar aanleiding van het advies van de Raad van State. Dat bevestigt ook onze eerdere inbreng: we hopen zo rust te brengen in het dossier en bij te dragen aan het vertrouwen in een overheid die haar burgers beschermt en voorspelbaar en betrouwbaar is voor haar bedrijfsleven.

Dank u wel.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Dank aan mijn collega van het CDA voor de bijdrage. Ik vraag me toch nog één ding af. Het zit me gewoon dwars. Je kan vinden dat groei of geen groei niet uitmaakt en daar je eigen kaders bij zetten. Maar dit LVB zou erom moeten gaan dat we de omwonendenbelangen weer gaan beschermen. Dat zouden we doen naar aanleiding van de uitspraak van de rechter dat hun mensenrechten zijn geschonden. Toch zit dan, als een soort bonusje, die groeiverdiensystematiek in dit voorstel van de minister.

De **voorzitter**:
En uw vraag?

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Mijn vraag is dan: waarom gaat het CDA daarin mee? D66 heeft net gezegd dat echt een slecht idee te vinden en mee te gaan in het idee van Partij voor de Dieren en andere partijen om dat van tafel te halen. Blijkbaar is het dan alleen maar het CDA dat dwarsligt; ik kan namelijk wel tellen. Waarom wil het CDA dat per se doorzetten?

De **voorzitter**:
De interrupties moeten echt korter en bondiger. Het is 20.50 uur en we zijn nog niet aan het einde van de eerste termijn van de Kamer. Mevrouw Zwinkels.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Wij willen een robuust LVB. Ik denk dat dictum b van het advies van de Raad van State laat zien dat we dat hebben. De Raad van State heeft ook aandachtspunten aan ons meegegeven. Daar heb ik over doorgevraagd, ook zojuist in mijn inbreng. Ik vind het namelijk belangrijk dat we dit op een goede manier doen. Tegelijkertijd heb ik samen te werken met partijen en heb ik ervoor gekozen om op deze manier met de groeiverdiensystematiek om te gaan. Wij vinden het namelijk heel erg belangrijk dat je daadwerkelijk eerst de verbetering realiseert voordat je eventuele groei in de toekomst toestaat. Daarom geef ik ook aan: let op; er moet aan die randvoorwaarden worden voldaan. Ik ga er straks met die motie voor zorgen dat de omgeving met deze systematiek meer gaat profiteren. Ik denk namelijk dat ik het met het lid Kostić eens kan zijn dat dit niet een cadeautje moet zijn voor de sector. Het is heel erg belangrijk dat we dit heel serieus nemen. Dat doe ik. Daarom heb ik in een eerder debat al gezorgd voor die voorhang. De minister zal terugkomen naar de Kamer als die verdiensystematiek daadwerkelijk in zicht komt.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Dat is geen antwoord op mijn vraag. Maar de Raad van State heeft wel gezegd: die groeiverdiensystematiek, dat moet je niet doen. Haal die er nou gewoon uit, juist omdat die niet bijdraagt aan het doel van het LVB dat we met z'n allen hebben afgesproken. Ik herhaal mijn vraag dus. Ik daag mijn collega uit; probeer die toch even te beantwoorden. Waarom moet deze systematiek, dit cadeautje voor de sector, volgens het CDA per se in dit LVB? Er is geen noodzaak volgens de omwonenden, er is geen noodzaak volgens de Commissie mer, er is geen noodzaak volgens de Raad van State. Waarom moet het wel volgens het CDA? Dat is namelijk beslissend.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Ik heb me hier in de voorbereiding van dit debat natuurlijk in verdiept. Ik was al erg blij met de toezegging over de voorhang die mij in het vorige debat is gedaan. Ik heb in de tussentijd natuurlijk gekeken wat er mogelijk is. Het is ook geen geheim hoe wij naar die verdiensystematiek kijken. Ik heb me echter ook laten vertellen dat dit LVB echt een samenhangend pakket is en dat het niet mogelijk is om daar zomaar een bouwsteen uit te trekken. Ik wil dat om die reden dus ook niet doen.

De **voorzitter**:
Afrondend.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Ik kom toch tot de conclusie dat het CDA dit niet kan uitleggen, niet naar omwonenden, niet naar de Raad van State. Er is maar één conclusie: er is geen reden om dat groeiverdienmodel in dit LVB te regelen, anders dan dat de VVD deze strijd op luchtvaart wederom heeft gewonnen. Lieve mensen, zou ik zeggen, kom op! Steun die motie van PRO, en hopelijk van Partij voor de Dieren. Laten we dat stuk er gewoon uit krijgen en onze energie focussen op het echt verbeteren van het LVB.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Ik denk dat dat laatste juist is wat ik probeer te doen. Ik heb met deze motie die ik straks zal indienen juist een hele grote verbetering voor de omgeving te pakken. Ik hoop dat we met elkaar naar die oplossingen gaan kijken en dat we er op die manier met elkaar uit gaan komen in deze Kamer. Ik merk namelijk dat het een zeer gepolariseerd debat is. Ik probeer daarin echt de middenkoers te varen en ons coalitieakkoord te bewaken. Daarom zag u de afgelopen dagen, en vandaag ook, deze voorstellen van mij.

Mevrouw **Kröger** (PRO):
De motie moet nog ingediend worden, maar het gaat volgens mij om een geluidswinst van 0,05 decibel. Dat is amper hoorbaar. Een hele grote stap durf ik het dus niet te noemen. Maar mevrouw Zwinkels zei net iets heel interessants. "Ik heb me laten vertellen dat het een bouwsteen is in het LVB die je er niet zomaar uit kunt trekken". Bedoelt zij juridisch niet, of politiek niet? Wat bedoelt mevrouw Zwinkels?

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Ik denk dat we echt op het punt staan om een hele grote stap te zetten in het luchtvaartdossier rondom Schiphol. Het is mij echt heel veel waard om dat met elkaar te kunnen doen. Ik wil rust krijgen op dit dossier. We hebben de discussies gezien rondom de Balanced Approachprocedures die eventueel opnieuw doorlopen zouden moeten worden bij de Europese Commissie. Dat zijn dingen die ik niet heel licht opvat. Ik heb me inderdaad laten vertellen dat het echt heel erg belangrijk is om daar voorzichtig mee te zijn. Ik ben ook kritisch op die groei naar 500.000; die heb ik hier nooit bepleit. Maar op deze manier lukt het toch om daar heel kritisch op en voorzichtig mee te zijn, en toch waarborgen te kunnen inbouwen. Dit moet namelijk opnieuw naar de Kamer. Ik heb ook nog gewoon een concrete wijziging voorgesteld. Volgens mij is dat tot nu toe de grootste beweging van deze avond geweest in dit hele debat.

Mevrouw **Kröger** (PRO):
Mevrouw Zwinkels zegt wederom: ik heb mij laten vertellen. Ik neem aan dat dat de minister is geweest, want ik zou niet weten wie anders. Zij zegt: anders moet er misschien weer een nieuwe Balanced Approachprocedure doorlopen zijn. Maar er ís een Balanced Approachprocedure doorlopen voor die 478.000. Wij zijn wie dan ook op geen enkele manier juridisch verplicht om die groeiverdiensystematiek nu wettelijk vast te leggen. Mijn vraag aan mevrouw Zwinkels is dus nogmaals: zegt zij nu eigenlijk gewoon dat je dit er politiek gezien niet uit kunt halen omdat anders het hele kaartenhuis in elkaar dondert omdat de VVD dan te boos wordt? Is dát wat ze zegt?

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Nee, dat is niet wat ik zeg. Het is inderdaad zo dat dit uiteraard ook een politieke onderhandeling betreft; dat mag mevrouw Kröger best weten. Maar ik heb me ook juist door ambtenaren van het ministerie hierover laten informeren. Daarmee heb ik dus ook echt veel meer inzicht gekregen in wat de mogelijke gevolgen hiervan zijn. Ik wil daar op een hele verstandige en gedegen manier mee omgaan. Daarom heb ik telkens de grenzen opgezocht van wat voor mij vanuit deze positie mogelijk is. Ik denk dat ik daar echt heel ver mee ben gekomen. Ik hoop daarom ook op steun van mevrouw Kröger, ook al weet ik dat zij anders naar het LVB kijkt dan ik, zodat we deze verbetering met elkaar kunnen doorvoeren. Dat is toch ook een kans?

De **voorzitter**:
Afrondend.

Mevrouw **Kröger** (PRO):
Ik ga kritisch naar de motie kijken, maar 0,05 decibel riekt naar een schaamlap. Mijn vraag is een andere. Het CDA zegt hier: ik heb mij door ambtenaren van het ministerie laten vertellen dat als we de groeiverdiensystematiek eruit halen, het hele LVB wankel wordt. Dat is volslagen nieuwe informatie voor mij. Het lijkt mij dat wij als Kamer allemaal dezelfde informatiepositie moeten hebben. Dan zou ik heel graag van mevrouw Zwinkels willen weten wat die ambtenaren precies hebben gezegd. Waarom wordt het dan juridisch wankel? Aan de minister vraag ik of deze informatie van de ambtenaren naar de hele Kamer kan komen, want we horen allemaal dezelfde informatiepositie te hebben. En dit is een volstrekt nieuw argument.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Volgens mij hoorde ik een informatieverzoek richting de minister. Ik ben dus ook benieuwd hoe de minister daarop reageert. Ik heb alleen maar willen uitleggen dat ik heel kritisch ben op die groeiverdiensystematiek en dat ik telkens degene ben geweest die daarover is begonnen en die telkens het kabinet daarop heeft gecontroleerd en er voorstellen voor heeft gedaan. Die voorstellen halen het ook. Dat geldt zowel voor de voorhang, in het eerdere debat, als voor de handhavingspunten, een motie in het vorige debat die het ook heeft gehaald. Ik deel namelijk dat punt dat we ervoor zorgen dat er niet onbedoeld marge ontstaat voor extra vliegbewegingen. Ik ben continu aan het kijken hoe we het met elkaar strak kunnen houden. Dat is ook wat ik vanavond weer doe.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Ik heb in dit interruptiedebatje een informatieverzoek richting het kabinet gehoord. Dat geleid ik door naar het kabinet. Er wordt geknikt.

Mevrouw **Kröger** (PRO):
Kan dat dan in de beantwoording van de minister meegenomen worden, zodat we deze informatie krijgen als Kamer?

De **voorzitter**:
Daar ga ik van uit, mevrouw Kröger. Meneer De Groot, u mag vanavond spreken namens de VVD. Gaat uw gang.

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Dank u wel, voorzitter. Ik stond al te trappelen, want dit is een bijzondere avond: we spreken over het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol. Als het goed is, stellen we dat vast in de komende periode en hebben we voor het eerst in achttien jaar weer een juridisch kader voor Schiphol. Dat is een belangrijk moment voor mensen rondom Schiphol, maar ook voor de luchthaven zelf. Schiphol is immers van groot en strategisch belang voor Nederland. De hubfunctie zorgt ervoor dat Nederland rechtstreeks verbonden blijft met economische kernregio's over de hele wereld, met Europese hoofdsteden en met vele vakantiebestemmingen, waar Nederlanders dan zonder ellenlange overstappen heen kunnen vliegen. In eerdere debatten over Schiphol heb ik gezegd — dat doe ik vandaag ook — dat het grote netwerk van Schiphol essentieel is voor ons vestigingsklimaat, voor internationale handel, voor toerisme en voor de vele duizenden banen, die direct en indirect afhankelijk zijn van de luchtvaartsector. De concurrentie in en buiten Europa is enorm op dit vlak. Nederland moet daarin niet naïef opereren, terwijl omliggende landen investeren in hun luchthavens en internationale verbindingen. Tegelijkertijd geeft een luchthaven als Schiphol overlast. Daar hebben dagelijks veel mensen mee te maken. Ik heb steeds herhaald dat omwonenden wat de VVD betreft recht hebben op betere rechtsbescherming en minder geluidsoverlast. De afspraken die daarover zijn gemaakt, moeten worden nagekomen. Het doel moet zijn: minder hinder, juridisch houdbaar beleid en behoud van de economische kracht van Nederland.

Voorzitter. De doorlopen Balanced Approach voor dit LVB ging niet alleen over beperkingen, maar ook over de winst die wordt gemaakt met stillere vliegtuigen en slimmer opereren. Voor het eerst in tientallen jaren is een groot pakket maatregelen voor geluidsreductie in werking. Luchtvaartmaatschappijen investeren in stillere en schonere vliegtuigen en Schiphol stimuleert de inzet van stillere toestellen via de tarieven. Daarom vraag ik ook aan de minister of hij verwacht dat de verdere vlootvernieuwing, innovatie en tariefdifferentiatie voldoende zullen zijn voor de komende 20% geluidsreductie die we nodig hebben.

Voorzitter. Het ontwerpbesluit biedt perspectief om bij verdere geluidsreductie stapsgewijs te groeien naar maximaal 500.000 vliegbewegingen. Dat perspectief is voor de internationale luchtvaartsector essentieel. Als investeringen in stillere vliegtuigen aantoonbaar minder geluid opleveren, zou het eigenlijk wel gek zijn als een deel van de geluidswinst in de toekomst niet ingezet mag worden. Eerst zetten we een grote stap naar minder geluidshinder voor de omgeving. Daarna wordt het nog stiller en mogen luchtvaartmaatschappijen een deel van die geluidsruimte invullen. De Raad van State onderschrijft het belang van herstel van de rechtsbescherming, maar stelt scherpe vragen over de uitwerking. Hoe wordt voor iedere stap naar meer vluchten verzekerd dat de vereiste geluidsreductie duurzaam wordt gehaald? En wat gebeurt er als de geluidsruimte bij handhavingspunten al op is voordat het toegestane aantal vluchten is bereikt?

In de Kamerbrief van afgelopen vrijdag zegt de minister dat de strengste norm steeds de ruimte voor vluchten bepaalt. Meer vluchten op papier betekent dus niet automatisch meer vluchten in de praktijk. Meer handhavingspunten geven omwonenden namelijk pas betere bescherming als overschrijdingen ook daadwerkelijk kunnen worden voorkomen. Bij een dreigende overschrijding moet de sector

een beheersplan opstellen. De Raad van State vraagt welke maatregelen daarin kunnen staan en of de inspectie voldoende middelen heeft om naleving af te dwingen. De minister heeft al beloofd concrete maatregelen beter te beschrijven en noemt een afzonderlijk wetstraject voor een bestuurlijke boete als mogelijkheid. Welke maatregelen kunnen dan op korte termijn worden ingezet als een grens dreigt te worden overschreden, vraag ik aan de minister. Wanneer is er duidelijkheid over een apart wetstraject? En hoe zorgt de minister voor een effectieve handhaving zonder de vaststelling van het LVB opnieuw onnodig te vertragen? De VVD zal de motie van D66 over de capaciteiten van de ILT daarom van harte ondersteunen. Dit moet op orde zijn.

Voorzitter. De Raad van State vraagt aandacht voor bewoners die door preferentieel baangebruik juist meer geluid kunnen krijgen en voor slaapverstoorden buiten de contouren waarop de nachtelijke handhavingspunten zijn gebaseerd. Kan hij concreet maken hoe de belangen van die bewoners zijn meegewogen en waarom hun bescherming voldoende is? De VVD wil ook dat we de goede ervaringen die er zijn met het toepassen van preferentieel baangebruik niet onbenut laten. Hoe kijkt de minister hiernaar?

Voorzitter. We hebben vandaag als politiek een grote beslissing te nemen, want na bijna twintig jaar gaat er een Luchthavenverkeerbesluit komen dat omwonenden, Schiphol én de luchtvaartsector rechtszekerheid geeft. We kunnen het ons niet veroorloven hun toekomst onduidelijk en voer voor juridische procedures te laten zijn. Als het aantoonbaar stiller is geworden voor de omgeving, is het logisch dat er ruimte is voor groei van Schiphol. Als het netwerk eenmaal uitwijkt, krijgen we dat namelijk niet zomaar terug. Voor de VVD is de inzet helder: een toekomstbestendige luchtvaartsector die stiller, schoner en innovatiever wordt, maar Nederland ook internationaal verbonden en economisch sterk houdt.

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dat geeft aanleiding tot een vraag. Mevrouw Kröger, gaat uw gang.

Mevrouw **Kröger** (PRO):
De VVD vraagt hier aandacht voor mensen die buiten de contouren wonen, met name in de nacht, maar dit speelt natuurlijk ook overdag. Een van de kritiekpunten die wij, maar ook omwonendenorganisaties en gemeenten hebben, is eigenlijk dat die contouren te beperkt zijn. Mijn vraag aan de VVD is: welk percentage van de mensen die hinder ervaren woont buiten die 45 dB-contour?

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Ik heb het gevoel dat dit een soort quizvraag is die ik moet beantwoorden. Ik weet niet of we een soort technische uitwisseling van details moeten gaan doen. Misschien kan mevrouw Kröger het mij gewoon vertellen en daarna de vraag stellen die ze daarover zou willen stellen.

Mevrouw **Kröger** (PRO):
75% van de gehinderden woont buiten de contour die mensen zou moeten beschermen. 75%. Vindt de VVD dat de gezondheid van omwonenden en de belangen van omwonenden daarmee afdoende beschermd zijn?

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Wat ontzettend belangrijk is, is dat we bezig zijn met 20% geluidsreductie. Dat is enorm. Als je kijkt naar de historie van Schiphol, dan is dat een enorme stap die we zetten. Het is ook een enorme versnelling van geluidsreductie rondom Schiphol. Als ik het vergelijk met de jaren 2018 en 2019, waarin 500.000 vluchten werden gevlogen met veel luidruchtiger toestellen, dan maken we met elkaar een enorme stap. Ik denk dat we vooral daarnaar moeten kijken met elkaar, dus naar die enorme stap die we zetten, wat ontzettend goed is voor omwonenden.

De **voorzitter**:
Afrondend.

Mevrouw **Kröger** (PRO):
Dit debat gaat erom of we doorgaan met een papieren werkelijkheid die mensen niet helpt of dat we echt iets doen voor mensen. Als 75% van de gehinderden buiten de contouren valt waarover de heer De Groot het heeft en waar deze minister op toeziet, dan helpen we mensen toch niet? We moeten toch iets doen wat meer doet dan voor maar 25% van de gehinderden? Dat kan de VVD toch niet met mij oneens zijn?

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Een stiller vliegtuig stopt niet met stil zijn buiten de contouren.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Mevrouw Kröger had in het interruptiedebatje met mij over de natuurvergunning van Schiphol natuurlijk wel een goed punt. Wij hebben ons daar ook altijd tegen verzet, juist omdat het zo in contrast is met hoe boeren worden behandeld. Ik had het met mevrouw Kröger ook over het invoeren van de rekenkundige ondergrens. Duizenden PAS-melders zouden daarmee in een klap verder kunnen. Nou heb ik bij de Algemene Politieke Beschouwingen samen met collega Vermeer een motie ingediend om bij de aanpassing van het AERIUS-model in oktober meteen de rekenkundige ondergrens mee te nemen. Daar heeft de VVD tegen gestemd. Kan de heer De Groot uitleggen waarom daartegen werd gestemd? Dat contrast met boeren die in de problemen zitten, terwijl ze alles hebben gedaan wat de overheid van hen vroeg, is groot. Met die rekenkundige ondergrens zouden die boeren in ieder geval een heel stuk geholpen kunnen worden, los van de 95% van alle projecten in Nederland.

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Gezien het risico dat ik hier ga freewheelen als een soort stikstofwoordvoerder ga ik dat niet doen. Ik zal mevrouw Van der Plas een deel van het antwoord echt schuldig moeten blijven. Wat ik wel kan zeggen, is dat ik vind dat de luchthaven ook een natuurvergunning moet krijgen. Dat geldt overigens voor elke luchthaven. Dat is belangrijk voor

de luchthaven zelf en voor de duidelijkheid die dat schept richting andere sectoren. Ik vind ook dat elke sector een evenredige bijdrage moet leveren aan het vrijkomen van ruimte door de stikstofaanpak. Maar gezien het risico dat ik iets ga zeggen wat ik niet honderd procent zeker weet, doe ik dat niet. Daarvoor zult u bij mijn collega Renate den Hollander moeten zijn, die stikstofwoordvoerder is.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Dat is heel raar, want luchtvaart is ook stikstofuitstoot. Het is dus heel raar dat de heer De Groot zegt: ik ga hier niet over stikstof praten, want dat is aan collega Den Hollander. Alsof stikstof alleen bij landbouw ligt.

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Maar dat zei ik niet.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Want dat is natuurlijk niet het geval. Op Infrastructuur en Waterstaat liggen bijvoorbeeld heel veel wegenprojecten stil vanwege stikstof. Het lijkt me dat je daar juist als IenW-woordvoerder met collega Den Hollander intensief over spreekt. Heel veel van dat soort projecten kunnen dan ook losgaan. Het is dus niet alleen een boerendiscussie. Het gaat erom dat heel veel projecten, boeren en PAS-melders in een klap verder kunnen als je die rekenkundige ondergrens omhoog doet. Dan kunnen we het hier verder hebben over de natuurvergunning van Schiphol, wat nu iets heel raars is.

De **voorzitter**:
En uw vraag, mevrouw Van der Plas?

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Nou, waarom vindt de heer De Groot dat hij het hier niet over stikstof moet hebben, terwijl het hier bij IenW juist ook heel veel over stikstof gaat?

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Dat is flauw, want ik heb niet gezegd dat we het niet over stikstof kunnen hebben. Ik ken alleen de achtergrond van die specifieke casus rond die motie niet. Dat zal een technische reden hebben. Als wij over het LVB praten en over 478.000 of 500.000 zit daar ook heel veel techniek en inhoud achter. U kent mij: als ik ergens over ga praten, wil ik weten waar ik het over heb. Dat er een beeld wordt neergezet alsof ik hier niet over stikstof zou willen praten, vind ik niet terecht.

De **voorzitter**:
Afrondend, mevrouw Van der Plas.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Laat ik het dan anders zeggen. Ik begrijp niet waarom alles wat over stikstof gaat — of het nou over landbouw, infrastructuur, de woningbouw of Schiphol gaat — niet als één geheel wordt gezien, maar is opgeknipt tussen twee woordvoerders: die van luchtvaart, infrastructuur en waterstaat en die van landbouw. Ik vind dat heel gek. Als het over stikstof gaat, ligt dat bij de VVD kennelijk alleen bij de landbouwwoordvoerder en niet bij die van infrastructuur. Kan de heer De Groot mij uitleggen hoe dat in de fractie werkt?

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Mevrouw Van der Plas probeert er gewoon een karikatuur van te maken. Dat vind ik jammer. Ik heb twee keer gezegd dat ik de specifieke casus van die motie niet ken. Ik heb vandaag nog met collega Jurgen Nobel, de woordvoerder op het gebied van wonen, gesproken over hoe je kan doorbouwen als er stikstofrestricties zijn. Dan kijken we met elkaar naar de belasting, om hoeveel stikstof het gaat, hoe woningen uit de fabriek kunnen worden geplaatst bij gevoelige natuur, en of dit ook echt werkt binnen het huidige stikstofbeleid van het kabinet. Het is dus helemaal niet zo dat ik niet praat met collega's die woordvoerder zijn op het gebied stikstof, wonen, wegen of spoor. Dat werp ik echt ver van mij. U stelde een ... Niet u, voorzitter. Mevrouw Van der Plas stelde een specifieke vraag over een motie. Ik heb die kennis hier niet paraat. Dan ga ik er ook niks over zeggen. Dat is het punt.

De **voorzitter**:
Dank u wel. We gaan luisteren naar de heer Goudzwaard, die spreekt namens de fractie van JA21. Gaat uw gang.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Dank u, voorzitter. Ik heb niet de volle zes minuten nodig. Dat is misschien wel fijn.

De **voorzitter**:
Wat een goed begin.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Sorry, wat zei u?

De **voorzitter**:
Wat een goed begin.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Ja toch?

De **voorzitter**:
Ja.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Zeker, zeker. Laat ik nu wel beginnen. Dit minderheidskabinet spreekt graag over grote doorbraken. Vandaag gloort er daadwerkelijk eentje aan de horizon: een nieuw Luchthavenverkeerbesluit voor Schiphol. Schiphol werkt al jaren met strikt preferentieel baangebruik, maar de regels van het stelsel zijn nog niet allemaal in het LVB vastgesteld. Daarom moet de ILT al sinds 2015 anticiperend handhaven. Met dit nieuwe LVB kunnen we eindelijk afscheid nemen van die situatie. Na meer dan tien jaar dwalen in een juridisch niemandsland is dat een compliment waard.

Voorzitter. De onzekerheid waar ik zojuist aan refereerde, heeft volgens mij niemand geholpen. Omwonenden willen weten op welke bescherming zij kunnen rekenen. Luchtvaartmaatschappijen, werknemers en investeerders willen weten binnen welke regels Schiphol kan opereren. Door gebrekkig werk en getreuzel van de overheid kreeg onze nationale luchthaven zelfs het etiket "illegaal" opgeplakt, met alle reputatieschade van dien. JA21 is daarom positief over dit LVB. Het legt het preferentieel baangebruik vast, stelt concrete doelen voor het verminderen van geluidshinder en biedt onze luchtvaart perspectief. We hebben er vertrouwen in dat dit besluit Schiphol en zijn omgeving de duidelijkheid geeft waar zij al zo lang op wachten. De Raad van State geeft het voorstel een b-advies. Het is geen tien met een griffel — dat geef ik toe — maar het is wel een positief advies met opmerkingen waarmee het kabinet, de minister, rekening moet houden.

Voorzitter. Schiphol is van groot belang voor Nederland. De luchthaven verbindt ons met de rest van de wereld en versterkt ons vestigingsklimaat. Mijn vraag aan de minister is: hoe borgt hij dat Nederland ook in de toekomst concurrerend blijft binnen Europa? Terwijl andere luchthavens investeren in capaciteit, connectiviteit en innovatie, dreigt Nederland zichzelf op achterstand te zetten met een torenhoge vliegbelasting op korte en middellange afstanden. Het kabinet moet niet alleen sturen op leefbaarheid — dat is zeker heel belangrijk — maar ook op bereikbaarheid en economische kracht. Dit LVB biedt een werkbare balans tussen de belangen van de omwonenden en het belang van een bereikbaar en economisch krachtig Nederland.

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan gaan we luisteren naar de heer Graus, die spreekt namens de fractie van de PVV. Gaat uw gang.

De heer **Graus** (PVV):
Dank u wel, mevrouw de voorzitter. Het is bij dit soort debatten inderdaad altijd lastig. Je wilt het goed doen voor de bv Nederland, de Nederlandse economie maar ook Schiphol en KLM, en ook voor omwonenden. Ik denk dat wij altijd een beetje hebben geprobeerd de kerk in het midden te laten, zeker de laatste jaren. Daarom hebben wij ook de initiatieven voor de Maatschappelijke Raad Schiphol gesteund. De ILT kan nu handhaven, wat de heer Heutink net ook al zei. Er is een juridische kadering, wat meneer De Groot net al zei. Wij hebben altijd gevraagd zo veel mogelijk in te zetten op geluidsreductie in plaats van op krimp.

Schiphol is samen met KLM van onschatbare waarde, zowel financieel-economisch als sociaal-maatschappelijk, en volgens ons echt onmisbaar voor Nederland. De luchthaven heeft een centrale ligging en een groot netwerk en verbindt ons op een veilige, snelle manier met de rest van de wereld, want we moeten ook niet vergeten dat vliegen relatief nog steeds een van de veiligste manieren van voortbewegen is; ik geloof dat onderzoeken dat hebben uitgewezen. Als een vliegtuig neerstort, dan haalt dat natuurlijk de wereldpers, maar ik hoorde vandaag dat er steeds meer mensen sterven die thuis vallen, zelfs nog meer dan bij verkeersongevallen. Dat is schrikbarend. Dat kwam vandaag naar buiten. Zo sterven er heel veel motorrijders en automobilisten en fietsers. Het is dus een relatief veilige manier van voortbewegen in een vliegtuig. Ik voel me in een vliegtuig altijd veiliger dan in de auto of in een trein.

Schiphol bestaat fors langer dan een eeuw. Vrijwel iedereen die nu rondom Schiphol woont, ging daar toch min of meer vrijwillig wonen. Als mensen mij benaderden, heb ik dat ook vaak gezegd. "Jullie zijn toch in de buurt gaan wonen." Sommige mensen hebben ook onbedoeld last gekregen; dat gebeurt ook bij Lelystad. Daar heb ik toen ook een punt van gemaakt. Er waren mensen die daar niet voor gekozen hebben en mensen op de Veluwe die plotseling met lage vluchten te maken krijgen. Die mensen hebben er niet specifiek voor gekozen om bij een luchthaven te gaan wonen. We moeten het zo goed mogelijk doen. Dat zei ik ook in een interruptiedebatje met mevrouw Kröger vorige week. Waar en indien mogelijk moeten we overlast zo veel mogelijk kunnen beperken. Daar is de hele Kamer het over eens. Wij willen dat niet in de vorm van krimp of beperking van het aantal vliegbewegingen, maar door meer in te zetten op geluidsreductie. Ik vind dat luchtvaartmaatschappijen daar volop mee bezig zijn. Tenminste, als je ziet wat ze zijn gaan investeren in een zuinigere maar daardoor ook stillere vloot. Daar hebben de omwonenden uiteindelijk ook profijt van. Dat zijn natuurlijk gigantische investeringen.

De PVV heeft ooit, zeker sinds 2012, zelfs gepleit … Laten we het zo zeggen: er is een hoop gebeurd en er zijn een hoop crises gekomen. Ik weet dat de toenmalige directeur, CEO, van Schiphol zei dat ze met het toenmalige baangebruik konden groeien tot 800.000 vliegbewegingen. In principe is dat nu op dit moment niet nodig, maar ik denk wel dat groei tot 600.000 bewegingen in de toekomst toch wenselijk zal zijn, zeker als we dadelijk stillere en zuinigere toestellen krijgen. Mogelijk dat vliegen daardoor op de lange termijn ook goedkoper zal worden, wie weet. We zullen het afwachten allemaal.

Wij maken ons ook zorgen om twee regionale luchthavens: Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport. Dat is misschien niet helemaal gepast hier, maar toch wil ik daar iets over zeggen, als u dat toestaat, mevrouw de voorzitter, want ze vallen wel min of meer onder Schiphol. Die luchthavens ervaren door hun grensligging extra veel last van regionale ongelijkheid. Daar had ik dus toch graag een reactie op gehad. Ik weet ook dat wij er moties over hebben ingediend. Ik weet dat meneer Eerdmans daar bij de Algemene Politieke Beschouwingen nog een motie over heeft ingediend. Wij maken ons daar zorgen over. Ik woon zelf in het grensgebied. Ik ben zo in Duitsland, zo in België. Het is niet normaal wat de verschillen zijn, niet alleen als het om vliegen gaat. Het is gigantisch hoeveel goedkoper heel veel spullen zijn in België en Duitsland, ook vliegen. Daar krijg ik graag een reactie op, want wij maken ons wel zorgen. Beide luchthavens, Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport, zijn van nationaal belang. Groningen is dat voor de medische vluchten en Maastricht Aachen Airport voor de vrachtvluchten. Ik weet nog goed dat mijn vader me als kleine jongen daar mee naartoe nam en dat die Antonovvliegtuigen daar landden; die grote jongens konden daar goed landen en stijgen.

De **voorzitter**:
Hoever bent u met uw betoog?

De heer **Graus** (PVV):

Ehm, ik ben nog wel even klaar. Ik wil mijn collega best even te woord staan, hoor.

De **voorzitter**:
U bent nog wel even bezig, bedoelt u?

De heer **Graus** (PVV):
Ja. Ik heb nog een minuut.

De **voorzitter**:
Ja, maar u hoeft uw tijd niet op te maken.

De heer **Graus** (PVV):
Nee, maar ik heb nog een paar dingetjes.

De **voorzitter**:
Oké. Meneer De Groot, ik ga uw microfoon aanzetten. Dat gaat helpen.

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Dank voor het geluid, voorzitter. Ik wil even inhaken op het punt van de heer Graus over de regionale luchthavens. De VVD maakt zich daar ook zorgen over, met name over Groningen en de medische vluchten. De Lifeliner staat daar. De opleiding van de KLM zit daar. Er wordt daar geoefend met militaire vliegtuigen. Er zit een school voor de luchtvaart. Er is daar een heel ecosysteem gebouwd. Dat zorgt ervoor dat die luchthaven een belangrijke waarde heeft in het hele opleidingstraject, ook naar Schiphol toe, waar het vandaag over gaat. Ik denk dat we zelfs weleens onderschatten hoeveel functies daar eigenlijk geborgd zijn. Mijn simpele vraag aan de heer Graus is dan: wat hebben we daar te doen? Wat moeten we doen om ervoor te zorgen dat bijvoorbeeld Groningen Airport Eelde kan blijven voortbestaan?

De **voorzitter**:
Ik ga een klein punt van orde maken als voorzitter. Wat we namelijk te doen hebben, is volgende week het commissiedebat Luchtvaart voeren. Daar zijn de regionale luchthavens een groot onderdeel van. Ik sta deze ene vraag toe, maar daarna vraag ik de heer Graus om verder te gaan met zijn betoog over het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol.

De heer **Graus** (PVV):
Wij vragen hetzelfde als we hebben gevraagd toen het over de brandstoffen ging: verlaging van de accijnzen en verlaging van de btw. Wij vragen hier heel duidelijk om. Dat doen we niet alleen, maar met meerdere partijen, ook met uw partij. We vragen om afschaffing van de tickettaks en vliegheffingen en alles. Ik ben, geloof ik, een van de langstzittende luchtvaartwoordvoerders en ik vraag eigenlijk al heel veel jaren consequent en consistent hetzelfde. Ik denk dat dat de oplossingen zijn. Ik wil ook graag vragen om nivellering van de tarieven. Het is heel erg dat mensen ... Het is een mondiale wereld, hè? Het is heel raar dat wij ... Wij zijn zogenaamd één Europa, maar ondertussen is dat helemaal niet zo. Er is een ontzettende ongelijkheid binnen Europa. Het is helemaal niet één Europa. Dat vind ik altijd het verdrietige van dit verhaal. De voordelen die al vanuit de EEG zijn ontstaan, zouden hier juist oplossingen voor moeten bieden. Ik wil daar dus ook graag een reactie op hebben. Tot slot heeft Groningen Airport Eelde inderdaad heel veel functies die van nationaal belang zijn, net als Maastricht Aachen Airport. Daarom noem ik beide expliciet. Ik ga nu mijn verhaal afronden.

De **voorzitter**:
Ja, ik ga u uitnodigen om weer terug te gaan naar het onderwerp van het debat.

De heer **Graus** (PVV):
Dank u wel. We willen de regering vragen om een juridisch houdbaar Luchthavenverkeerbesluit, om zo die tijdrovende en geldverslindende processen te voorkomen. Ik vind het niet normaal wat daarin aan geld en tijd omgaat. Ik moet zeggen dat ik daar ook vaak moeite mee heb. Ik bedoel: we hebben een trias politica, maar ik vind dat rechters toch weleens op de plek van de Tweede Kamer gaan zitten. Ik vind dat dat niet helemaal kan. Nogmaals, ik ben blij dat ze er zijn, maar zorg in ieder geval dat die processen er minder kunnen komen.

We willen de uitwijkmogelijkheden van vrachtvluchten voorkomen, en daarmee de schade aan onze economie. Desnoods moet het aantal nachtvluchten worden bijgesteld.

We willen vragen om nivellering van tarieven, middels afschaffing dan wel verlaging van vliegbelastingen tot minimaal het niveau van buurlanden.

We willen de regering verzoeken om een juridisch houdbaar toekomstplan voor te bereiden voor het behoud van de hubfunctie van Schiphol, de toekomstige groei en het aantal vliegbewegingen.

Als laatste willen we de regering verzoeken het nationaal belang, waaronder het financiële, economische en sociaalmaatschappelijke belang van onze luchthaven, te borgen, maar ook dat van de regionale luchthavens die ik noemde, door een speelveld te creëren dat minimaal gelijk is aan dat van de ons omringende landen.

Dank u wel, mevrouw de voorzitter.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan gaan we tot slot luisteren naar de heer Van Duijvenvoorde. Hij spreekt namens de fractie van Forum voor Democratie. Gaat uw gang.

De heer **Van Duijvenvoorde** (FVD):
Voorzitter, dank u wel. Rozen die we met Valentijnsdag kopen, hopen te ontvangen of weggeven, komen via het vliegtuig uit Ecuador en Nigeria Nederland binnen. Telefoonhoesjes voor ouderen die hun pasjes daarin willen bewaren, komen via Schiphol. En zelfs de verse vis die op vrijdag door de meer traditionele gezinnen wordt gegeten, komt via het vliegtuig op tafel. Kortom, de luchtvaartsector is van groot nationaal belang. Nederland moet gewoonweg sterk in verbinding staan met de rest van de wereld. Als het aan ons ligt, breiden we dit alleen maar uit. We zijn daarom

tegen de onzinnige maximering van het aantal vliegbewegingen. Schiphol en de luchtvaart moeten ruim baan krijgen om te groeien.

Maar ook nu weer geldt, om met de Franse schrijver Flaubert te spreken: je droomt van de hemel, maar je valt in de modder. Er is een werkelijkheid waarin we ons nu eenmaal bevinden en waarvan we maar het beste moeten zien te maken. Daarom begrijpen we dat in die altijd tekortschietende werkelijkheid de sector een nieuwe juridische grondslag nodig had om de zekerheid en stabiliteit te bieden waarop Schiphol en de luchtvaartmaatschappijen verder kunnen bouwen. FVD stemt daarom ook in met het LVB, met enige voorzichtigheid.

Daarmee is echter nog niet gezegd dat de luchtvaartsector met deze nieuwe juridische grondslag weer kan floreren. Integendeel, het nieuwe LVB legt weliswaar een maximum van 478.000 vliegbewegingen vast met de mogelijkheid tot een beperkte groei naar 500.000 met zeer strenge eisen, maar een groei van Schiphol en de Nederlandse luchtvaart lijkt onder de huidige omstandigheden heel ver uit zicht.

Voorzitter. Een eerste vraag. Wat heeft Schiphol aan juridische zekerheid als we de luchthaven tegelijkertijd economisch op achterstand zetten? Dat is zorgelijk, want in de stukken wordt opnieuw duidelijk hoe belangrijk de netwerkconnectiviteit en de hubfunctie van Schiphol voor Nederland zijn. Schiphol is goed voor ongeveer 11,8 miljard euro aan toegevoegde waarde, 1,1% van ons bbp en 111.200 banen. Het kabinet noemt de hubfunctie zelf ook een belangrijke troef voor Nederland.

Maar juist die connectiviteit staat onder druk, zoals recent onderzoek van Econic Partners in opdracht van Delta Air Lines liet zien. De havengelden op Schiphol stijgen tussen 2019 en 2027 met maar liefst 119%, terwijl de vliegbelasting voor een vlucht naar Rome ruim drie keer zo hoog is als in België en bijna tweeënhalf keer zo hoog als in Duitsland. Vindt de minister het dan gek dat Nederlandse reizigers steeds vaker over de grens gaan kijken? Het kabinet heeft nu weliswaar voorgesteld om de vliegbelasting op langeafstandsvluchten te verlagen naar het niveau van Duitsland om toe te werken naar een gelijk speelveld, maar ook dat niveau vinden wij nog altijd veel te hoog.

Nederland moet niet alleen proberen om een gelijk speelveld met Duitsland en andere Europese landen te creëren, Nederland moet juist het beste speelveld van Europa worden. Wij moeten centraal gaan staan in de luchtvaartsector op het continent. Tijdens het vorige commissiedebat Luchtvaart zei ik tegen de andere Kamerleden dat ik ze wat meer Anthony Fucker zou gunnen ... Nee, Anthony Fokker! Freudiaans, hè? U weet hoe dat gaat. Maar hiermee bedoelde ik: denken in grootsheid, kansen en mogelijkheden. Deze mentaliteit hebben we op dit dossier weer nodig.

Daarbij is het ook een probleem dat de belasting op korteafstandsvluchten niet wordt verlaagd. Korte- en langeafstandsvluchten kunnen namelijk niet los van elkaar worden gezien. Schiphol draait op een hub-and-spokemodel. Europese verbindingen voeden het intercontinentale netwerk en onze kleine thuismarkt kan dat netwerk niet zelfstandig dragen, wat de partijen hier ook zeggen.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Was dat een slip of the tongue?

De heer **Van Duijvenvoorde** (FVD):
Ik denk dat de heer Heutink bij de huidige premier moet zijn voor slips of the tongue!

De **voorzitter**:
Maar gaat u vooral verder met uw betoog over het Luchthavenverkeerbesluit.

De heer **Van Duijvenvoorde** (FVD):
Ja.

Een vraag aan de minister. Wanneer de kosten van die Europese verbindingen oplopen en routes daardoor minder aantrekkelijk of minder rendabel worden, raakt dat uiteindelijk ook de kracht van de hub en het intercontinentale netwerk. Erkent de minister dat de combinatie van hoge vliegbelastingen voor Nederlandse reizigers, sterk gestegen havengelden en capaciteitsbeperkingen de concurrentiepositie van Schiphol aantast en daarmee uiteindelijk ook de hubfunctie en het intercontinentale netwerk onder druk kan zetten? En is de minister daarom bereid om de vliegbelasting nog verder te verlagen, om Schiphol concurrerend te houden en die hubfunctie te versterken?

Voorzitter. Nog één keer terug naar die rozen voor Valentijn. Ik kom zelf uit de bloemenstreek. Ooit werden zulke rozen hier gekweekt door bedrijven die generaties lang hun vak hadden opgebouwd. Hoge energiekosten en steeds zwaardere regelgeving hebben de teelt hier veel moeilijker gemaakt. Daarom importeren we bloemen steeds vaker vanuit duizenden kilometers verderop, uit Ecuador, zoals ik al noemde. Maar vervolgens maken we ook die verbinding met de rest van de wereld weer duurder en moeilijker.

Voorzitter. Uiteindelijk moet de inzet eenvoudig zijn: Schiphol moet weer kunnen groeien en floreren, nieuwe verbindingen aantrekken, ruimte geven aan innovatie en onze positie in de wereld versterken. Nederland heeft niets aan een luchthaven die langzaam wordt teruggebracht tot wat binnen alle modellen nog net mogelijk is. Daarom een laatste vraag voor de minister: hoe gaat hij ervoor zorgen dat Schiphol niet alleen juridische zekerheid krijgt, maar ook daadwerkelijk het economisch perspectief om zijn hubfunctie te behouden en in de toekomst weer te kunnen groeien?

Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Wij zijn aan het einde gekomen van de eerste termijn van de zijde van de Kamer. De minister heeft aangegeven een krappe 30 minuten nodig te hebben voor de beantwoording van alle vragen. Hoe eerder de minister klaar is, hoe eerder wij ook weer beginnen, dus blijf in de buurt. Ik schors voor een krappe 30 minuten.

De vergadering wordt van 21.31 uur tot 22.01 uur geschorst.

De **voorzitter**:
Ik heropen het debat. Wij debatteren momenteel over het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol. Wij hebben de eerste termijn van de Kamer achter de rug en zijn toegekomen aan de eerste termijn van de zijde van het kabinet. Ik geef daartoe de minister graag het woord. Gaat uw gang.

Minister **Karremans**:
Dank u wel, voorzitter. Schiphol heeft twee kanten, die vandaag uitgebreid in het debat aan de orde zijn geweest. Aan de ene kant is er de positieve kant; zo noem ik het maar. Aan de andere kant is er de meer negatieve kant, die hinder voor omwonenden behelst. Laat ik met de positieve kant beginnen. Luchtvaart is een belangrijke pijler onder onze economie. Het is Schiphol dat Nederland en de Nederlandse economie met de rest van de wereld verbindt. Dat is zeker voor een van de meest open economieën van de wereld van cruciaal belang. Schiphol is namelijk een van de weinige luchthavens ter wereld die binnen 24 uur verbonden is met zo'n beetje elk economisch centrum, eigenlijk zelfs met elke mogelijke bestemming, in de wereld. Het is daarmee een ontzettend belangrijk handelsknooppunt in de wereldeconomie. Het is een eeuwenoude economische wet dat welvaart daar ontstaat waar handelsknooppunten zijn. Door Schiphol kunnen Nederlandse bloemtelers, biotechbedrijven en andere ondernemers makkelijk zakendoen in het buitenland, waar wij nog steeds een derde van ons geld verdienen. Het is ook de reden dat bedrijven naar Nederland komen en hier investeren. Die bedrijven zorgen ook voor banen en belastinginkomsten, waardoor wij alles kunnen doen wat wij belangrijk vinden: investeren in ouderenzorg, in jeugdzorg, in de politie. Dat staat nog los van de 111.200 directe en indirecte banen die Schiphol oplevert en waaraan ontzettend veel Nederlandse gezinnen hun bestaanszekerheid ontlenen.

Ik zei het in het begin al: tegelijkertijd erkent het kabinet dat een luchthaven van deze omvang onvermijdelijk en onlosmakelijk hinder veroorzaakt. Ik wil dat geenszins bagatelliseren. Vorige week heb ik nog — de heer Heutink had het er net al even over — gelogeerd bij een lid van de MRS, direct onder de Zwanenburgbaan. Als je daar logeert, zeker met het raam open, dan merk je dat. Dat heeft een enorme impact. Daarom heeft het kabinet zich ook tot doel gesteld om de geluidshinder te reduceren, daarmee de rechtsbescherming van omwonenden te herstellen en te zorgen voor juridische duidelijkheid en stabiliteit voor alle partijen. Met dit LVB wordt dat doel bereikt. Met een geluidsdoel van 20% minder ernstig gehinderden en 15% minder slaapverstoring in de nacht zorgt het kabinet ervoor dat substantiële hinderreductie gerealiseerd kan worden. Tegelijkertijd blijft hiermee de goede verbondenheid van Nederland in het nationale en algemene belang gewaarborgd.

Om invulling te geven aan het geluidsdoel is vervolgens de verplichte Europese Balanced Approachprocedure doorlopen; we kennen 'm allemaal. Binnen deze procedure heeft een afweging plaatsgevonden, inclusief raadpleging van alle stakeholders, over de mogelijke geluidsreducerende maatregelen. Dit heeft geleid tot het volgende maatregelenpakket. Het weren van de meest lawaaiige toestellen in de nacht, stimulering van stillere toestellen door middel van tariefdifferentiatie, inzet van stillere toestellen in de nacht door KLM, reductie van het aantal nachtvluchten van 32.000 naar 27.000 en reductie van het maximumaantal vliegbewegingen van 500.000 naar 478.000. Hiermee wordt het doel voor de nacht gehaald en de eerste 15% van de 20% voor het etmaal. Sterker nog, het doel voor de nacht zit er ruimschoots overheen. Schiphol is daarmee wel de eerste luchthaven ter wereld die moet krimpen, in een sector die jaar op jaar groeit. Het kabinet heeft in dit proces uitdrukkelijk de belangen van alle stakeholders evenwichtig gewogen en is van mening dat hierbij de juiste balans is gevonden.

Voor de zomer heeft uw Kamer de voorhang van het LVB afgerond en verzocht om een debat na publicatie van het advies van de Raad van State. Het advies van de Raad van State betreft een dictum b en richt zich hoofdzakelijk op aandachtspunten die in de toelichting nader moeten worden gemotiveerd. Dit zorgt ervoor dat het LVB een heel stuk dichterbij komt. De afdeling onderschrijft ook het belang om de rechtsbescherming van omwonenden te herstellen en een evenwicht te vinden tussen de belangen van de luchthaven en diens gebruikers en de belangen van omwonenden. Afgelopen vrijdag heb ik u tevens een brief gestuurd met een nadere duiding van het advies van de Raad van State. In dit debat spreek ik graag verder met de Kamer over hoe om te gaan met de aandachtspunten die de Raad van State heeft gegeven en hoe ik daar verder opvolging aan geef.

Voorzitter. Dat ter introductie. Er zijn veel vragen gesteld, die ik ga beantwoorden in blokjes. Ik weet dat u er prijs op stelt als ik van tevoren aangeef welke blokjes dat zijn. Dat is allereerst handhaving en ILT, vervolgens bescherming, terugkeer naar 500.000, natuurvergunning, belangenafweging, MER en overig.

De **voorzitter**:
Ik heb het idee dat mevrouw Kröger een blokje mist, of vul ik dat te voorbarig in? Ik wilde ondertussen ook aan de Kamer voorstellen dat we vragen toestaan na afronding van elk blokje. Dan weten we ook zeker dat de minister de vragen over dat onderwerp allemaal beantwoord heeft.

Mevrouw **Kröger** (PRO):
Aangezien de minister in zijn introductie al vrij uitvoerig praat over de belangenafweging, had ik gehoopt dat hij dat blokje als eerste zou doen. Maar ik kan mijn vraag over de belangenafweging ook gewoon stellen. Hoe kan de minister schetsen dat er een fair balance is getroffen, een belangenafweging is gemaakt, als de rapporten die hij zelf heeft uitgevraagd zeggen dat het optimum bij 460.000 ligt, dus dat voor de economie 460.000 het beste is, terwijl het evident is dat voor omwonenden minder vluchten beter zouden zijn? Hoe kan hij dan met droge ogen in de Kamer 478.000 vluchten verkopen als een fair balance?

Minister **Karremans**:
Rondom luchtvaart gelden ontzettend veel regels, onder andere regels die gelden op Europees niveau als een lidstaat bijvoorbeeld geluidsdoelen wil realiseren rondom een luchthaven. Dat is de Balanced Approachprocedure. Daarin stop je een geluidsdoel. Dat heeft het kabinet afgewogen. Het kabinet heeft uiteindelijk gekozen voor 15% plus 5%, dus daarmee 20% geluidsreductie op het etmaal. Daar is de Balanced Approachprocedure doorlopen. Die is doorspekt met regels en geeft precies aan wat voor maatregelen je eerst moet nemen om vervolgens te komen tot capaci-

teitsvermindering. Dat zit allemaal in het LVB. Dat heeft uiteindelijk geleid tot 478.000 vluchten, vliegbewegingen die als maximum gaan gelden in een jaar op Schiphol. De 460.000 die mevrouw Kröger noemt, herken ik niet, zeker niet als optimum. Nergens, in geen enkel rapport, staat beschreven dat dat een optimum zou zijn. Er is wel een aantal scenario's in kaart gebracht, maar daarbij is niet gezegd dat dit een optimum zou zijn. Dat is dus ook niet het geval.

Mevrouw **Kröger** (PRO):
Het SEO-rapport 2025 vergelijkt 500.000 met 460.000. De minister kiest ervoor om te willen groeien naar 500.000. Hij zou ook kunnen zeggen: ik heb de ambitie om te krimpen naar 460.000. Dat was ook een optie geweest. Dan moet je inderdaad weer door stappen heen, maar het kan wel je ambitie zijn. Het aantal van 460.000 is beter voor onze welvaart dan 500.000, dus waarom denkt de minister dat het een goed idee is, een fair balance waarbij je de economie en de belangen van omwonenden tegen elkaar afweegt, om nu in te zetten op 478.000 met groei naar 500.000?

Minister **Karremans**:
Nogmaals, ik herken de conclusie niet dat dat het optimum zou zijn. Ten tweede heb je je te houden aan Europese voorgeschreven regels. Die zeggen dat je er een geluidsdoel in zet en dat er vervolgens een aantal maatregelen uit komen, waaronder dus uiteindelijk een capaciteitsvermindering en dus een aantal vliegbewegingen, en dat is dat aantal van 478.000.

De **voorzitter**:
Afrondend.

Mevrouw **Kröger** (PRO):
Dat is gewoon geen antwoord op mijn vraag. De minister klikt "478.000" vast en wil doorgroeien naar 500.000. Mijn vraag is waarom hij niet gaat krimpen naar 460.000, aangezien SEO, in een rapport dat voor hem is geschreven, zegt dat dat beter is voor onze economie dan 500.000. Dus waarom kiest de minister daar niet voor?

Minister **Karremans**:
Ik blijf mezelf herhalen, maar nogmaals: ik herken niet dat dat een optimum zou zijn. Het kabinet heeft helemaal aan het begin van deze procedure gezegd dat er een nieuwe balans moet komen tussen aan de ene kant de belangen van omwonenden en aan de andere kant de gerechtvaardigde belangen — overigens zijn de belangen van de omwonenden natuurlijk ook gerechtvaardigd — van de luchtvaartsector, het nationaal en algemeen belang en de verbondenheid van Schiphol, die belangrijk is voor onze economie. Dat heeft het kabinet geformuleerd in een geluidsdoel. Dat geluidsdoel is de basis geweest van de Balanced Approachprocedure. Daarvan zijn die 478.000 vluchten het resultaat.

De **voorzitter**:
Start u met het blokje handhaving en ILT.

Minister **Karremans**:
Dank u wel. De eerste vraag is van mevrouw Zwinkels. Kan ik toezeggen dat de ILT voldoende instrumenten heeft om op te treden en dat ik niet ga wachten op 2030 maar zo spoedig mogelijk kom met een wetswijziging? Het klopt dat ik in de brief die ik de Kamer heb gestuurd naar aanleiding van het advies van de Raad van State, heb aangegeven dat er een mogelijkheid zou zijn om de bevoegdheid van de ILT om een bestuurlijke boete op te leggen vorm te geven in een apart wetstraject. Dat zou een sneller traject zijn dan als je het zou meenemen in de totale herziening van het stelsel vliegtuiggeluid. Volgens mij is de heel directe vraag van mevrouw Zwinkels aan mij of ik dat wil doen. Ik heb de Kamer natuurlijk breed gehoord. Ik wil toezeggen dat ik dat ga doen. Ik zal dat dan ook verwerken in een nader rapport en in de toelichting van het LVB, omdat ik het belangrijk vind dat er lik op stuk plaatsvindt als er sprake is van overschrijding van een grenswaarde. Dat neemt overigens niet weg — dat is het punt dat de Raad van State gemaakt heeft en waarover mevrouw Zwinkels mij nu een toezegging heeft gevraagd — dat er ontzettend veel mogelijkheden zijn voor de ILT om te handhaven. Wanneer dus bijvoorbeeld een regel in het LVB wordt overtreden, dan kan de ILT nu al direct een boete opleggen. Dat gaat bijvoorbeeld over baangebruik of over het gebruik van APU's. Bij een dreigende overschrijding van de grenswaarden — daar is het ook over gegaan — moet er een beheersplan worden opgesteld door Schiphol, LVNL en de sectorpartijen; dat staat ook in het LVB. In dat beheersplan moeten stuurmaatregelen zitten om uiteindelijk overschrijding te voorkomen. We kijken dus niet alleen maar achteraf, we houden ook per maand bij of er sprake zou zijn van een dreigende overschrijding. Als dat het geval is, kan de ILT dus ingrijpen. Mochten die stuurmaatregelen volgens de ILT niet afdoende zijn, dan kan die een aanwijzing geven om ervoor te zorgen dat die stuurmaatregelen dat wel worden. Daarbij kunnen ze een last onder dwangsom opleggen. Bij overschrijding van een grenswaarde, dus ondanks dat beheersplan, kan de ILT een handhavingsmaatregel opleggen. Die ziet erop dat het jaar erna de overschrijding niet nog een keer kan plaatsvinden.

Deze maatregel is vormvrij, zeg ik erbij. De ILT zal dit doen, afhankelijk van de reden van overschrijding. Als de handhavingsmaatregel niet wordt nageleefd, kan de ILT een last onder dwangsom opleggen, en uiteindelijk kunnen ze dan ook een boete opleggen. Daarmee heeft de ILT voldoende middelen om het LVB actief en effectief te handhaven. Ik zeg er wel bij: ik heb natuurlijk ook het advies van de Raad van State gelezen en ik heb ook de Kamer gehoord en de vraag van mevrouw Zwinkels. Wij zullen dat wetstraject apart gaan vormgeven en zo snel mogelijk naar de Kamer sturen. Daar zitten nog wel een paar ingewikkeldheden in, maar we gaan morgen gelijk aan de slag, zou ik zeggen.

Dan de vraag van de heer Grinwis over de vragen van de Raad van State ten aanzien van de handhaving door de ILT. Kunnen zij echt ingrijpen als normen worden overschreden? Volgens mij heb ik net ook toegelicht wat de ILT allemaal kan, dus het antwoord daarop is ja. Ik heb net iets toegezegd richting mevrouw Zwinkels: dat ik omwille van de snelheid een apart traject vorm zal geven ten aanzien van de bestuurlijke boete bij directe overschrijding van de grenswaarden.

Dan de vraag: heeft het systeem zonder bestuurlijke boete niet onvoldoende tanden? Op die vraag heb ik eigenlijk hetzelfde antwoord.

De vraag van het lid Kostić is of ik kan toezeggen vóór de behandeling van de IenW-begroting aan te geven wat nodig is voor de ILT om het LVB te kunnen handhaven. Dat kan ik inderdaad toezeggen. Dat zullen we de Kamer dan toesturen. Ik heb ook al eerder richting mevrouw Kröger gezegd dat wij dat handhavingscapaciteitsvraagstuk ook gaan bespreken met de ILT. Laat ik één ding helder zeggen: als er regels zijn, moet er ook worden gehandhaafd. Dat moeten we dus linksom of rechtsom met elkaar gaan regelen.

Dan de vraag van mevrouw Van der Plas: welke concrete wijzigingen breng ik naar aanleiding van dit advies aan in het handhavingsinstrumentarium van de ILT? En krijgt de ILT voldoende ondersteuning om al haar nieuwe taken uit te voeren? Ik heb net al gezegd dat ik dus aan de slag wil met die tussentijdse wijziging van de wet waarmee de ILT de mogelijkheid krijgt om een bestuurlijke boete direct op te leggen.

Dan de vraag van de heer Köse hoe ik de vaste grenswaarden rijm met de motie die uitspreekt geen ruimte te bieden voor geluidshinder of meer vliegbewegingen. Hij vraagt of ik voornemens ben de breed gedragen motie uit te voeren en geen extra ruimte te bieden voor vliegtuigbewegingen. Vanzelfsprekend! In de motie wordt onder andere verzocht om inzichtelijk te maken dat de grenswaarden alleen marges voor reguliere variatie in de operatie bevatten, en niet onbedoeld extra ruimte voor geluidshinder of meer vluchten bieden. Dat is inderdaad het geval. De grenswaarden zijn zo bepaald dat ze passen bij het hinderbeperkende maatregelenpakket uit de Balanced Approachprocedure, en ze creëren geen extra ruimte. Wel is het zo dat er natuurlijk gevoeligheidsanalyses op zijn uitgevoerd. Er wordt historisch gekeken uit welke hoek de wind komt waaien. Dat bepaalt namelijk nogal veel voor onder andere het baangebruik. Dus zo is ernaar gekeken. De realiteit is natuurlijk ook dat de operatie wel gewoon binnen de grenswaarden gevlogen moet kunnen worden, en niet meer dan dat. In de herziene MER hebben we die nadere informatie over de werking van het stelsel en de grenswaarden opgenomen. Na vaststelling van het LVB wordt gezorgd voor duidelijke communicatie richting omwonenden, iets waarover mevrouw Zwinkels ook al eerder bij ons aan de bel heeft getrokken.

Mevrouw Zwinkels zegt ook: er is eerder een motie ingediend over de handhavingspunten, en we vragen ons af of er toch niet iets over de communicatie — dat gaat dus inderdaad hierover — opgenomen kan worden in een nieuw hoofdstuk dat is toegevoegd aan de herziene MER. De MER bevat een beschrijving van de milieueffecten. Los daarvan doen we die communicatieaanpak. Ik denk ook niet dat iedere omwonende van Schiphol de MER erbij pakt. Maar dat willen we gewoon op een goede, laagdrempelige manier doen. Dat zullen we doen na inwerkingtreding van het LVB.

Wat gebeurt er als de geluidsruimte bij een handhavingspunt al op is voordat het toegestane aantal vluchten is bereikt? De normen voor de handhavingspunten staan vast. Zodra er zicht is op een dreigende overschrijding, stelt Schiphol in samenwerking met LVVN en de sector een beheersplan op om deze overschrijding te voorkomen. Ik heb net toegelicht hoe de hele regelgeving daaromtrent is geregeld.

Welke maatregelen kunnen er op korte termijn worden ingezet als een grens dreigt te worden overschreden? Ik denk dat ik net ook al heb toegelicht wat de mogelijkheden dan zijn.

De vraag van de heer De Groot is: wanneer is duidelijk of er eventueel een apart wetstraject komt? We zullen daar zo snel mogelijk mee aan de slag gaan. We zullen de Kamer natuurlijk op enig moment informeren over de voortgang en de verwachte planning.

Er is gevraagd hoe ik zorg voor effectieve handhaving zonder de vaststelling van het LVB opnieuw onnodig te vertragen. De ILT beschikt met dit LVB over voldoende handhavingsmiddelen, dus het kan zonder vertraging worden vastgesteld.

Tot slot vroeg mevrouw Van der Plas: hoe wordt structureel geborgd dat nieuwe vliegtuigtypen en gewijzigde geluidsprestaties tijdig in de gebruikte modellen worden verwerkt, voordat op basis daarvan besluiten over geluidshandhaving en beschikbare geluidsruimte worden genomen? Toesteltypes en hun geluidsprestaties zijn opgenomen in de zogenoemde ANP-database van EASA, overigens niet te verwarren met de persdatabase. EASA voert het beheer hierover. Bij elk nieuw besluit wordt uitgegaan van actuele gegevens. De handhaving is altijd gebaseerd op dezelfde gegevens als waarmee de norm is gesteld, want anders is het een kwestie van appels met peren vergelijken.

Mevrouw Van der Plas heeft natuurlijk ook een vraag gesteld naar aanleiding van die ene keer dat er nog wat moest worden geüpdatet. Die casus betrof dit gebruiksjaar. In de BA-monitoring is bij het eerste monitoringsmoment met dezelfde toestellen gewerkt als bij het vaststellen van het doel in 2023. Door de BA-maatregelen bleken er toestellen te worden ingezet die niet in de database zaten. Daarom is voor het tweede monitoringsmoment gekozen om de database te actualiseren met de nieuwe toestellen. Dat zal ook weer worden gedaan bij de volgende monitoringsmomenten. Daarmee is dat dus opgelost.

Dat was dit blokje, voorzitter.

De **voorzitter**:
Dan kijk ik even naar de collega's. Het lid Kostić was er net al, maar laat mevrouw Zwinkels eerst aan het woord.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Dank aan de minister voor de toezegging ten aanzien van de bestuurlijke boete, namelijk om daar een wetswijziging voor naar voren te trekken. Ik zie ook dat de minister daar haast mee heeft en dat zo snel mogelijk gaat oppakken. Ik ben natuurlijk wel nieuwsgierig of hij al kan schetsen wanneer dat ongeveer onze kant op zou gaan komen. Daar mag hij ons ook later over informeren.

Minister **Karremans**:
Dat zou ik graag later willen doen, omdat dat nog best wel ingewikkeld is. Je moet namelijk ook kijken wie je aan-

spreekt bij welke overschrijding. Maar daar moeten we uit kunnen komen. We zullen de Kamer zo spoedig mogelijk daarover informeren.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Dank u wel. Dan wil ik ook nog even refereren aan de andere toezegging die ik heb gekregen, namelijk de toezegging ten aanzien van de communicatie omtrent de handhavingspunten. Ik ben erg blij dat dat bij de inwerkingtreding gaat gebeuren.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Hoor ik de minister nu zeggen dat hij voor de begroting van IenW gaat kijken waar hij extra geld vandaan gaat halen voor extra capaciteit voor de ILT?

Minister **Karremans**:
Ik heb gezegd dat de bottomline is dat de handhaving linksom of rechtsom gewoon goed geregeld moet worden. Als dat een capaciteitsvraagstuk is, moeten we, moet ik, dat oplossen. De vraag van het lid Kostić was volgens mij of ik inzichtelijk kan maken wat de financiële vraag is. Dat wil ik natuurlijk toezeggen. Ik heb ook al toegezegd in antwoord op een vraag van mevrouw Kröger dat ik dat met de ILT ga bespreken.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Voor ons is het belangrijk dat de minister zegt: ik sta er ook voor open dat we extra budget voor de ILT vrijmaken als dat nodig is. Is de minister daartoe bereid?

Minister **Karremans**:
Ja, daar sta ik zeker voor open.

De **voorzitter**:
Gaat u verder met blokje twee: bescherming.

Minister **Karremans**:
Ja, dank u wel, voorzitter. Dat begint met het informatieverzoek aan mij over de groeiverdiensystematiek en wat ambtenaren daar precies over gezegd hebben. Dit is aan de orde gekomen tijdens een technische briefing door ambtenaren van IenW aan de Kamerleden, afgelopen april. Daar is toen toegelicht dat er internationaal, en dan zeg ik het erg eufemistisch, veel aandacht is voor de krimp van Schiphol, en ook dat er internationaal veel waarde wordt gehecht aan het bieden van perspectief op groei. Als ik het goed heb, bent u beiden bij de technische briefing geweest, net als wel meer Kamerleden. Er is dus sprake van gelijke informatiestand. Om het precies te maken: ambtenaren hebben daar aangegeven hoe belangrijk dit is in de internationale context. Om het nóg preciezer te maken, zonder in al te veel detail te treden: de Amerikaanse overheid heeft hier op meerdere momenten met klem aandacht voor gevraagd en heeft aangegeven dat er anders tegenmaatregelen overwogen zouden worden. Als dat zou gebeuren, zou dat hele desastreuze effecten hebben op de Nederlandse luchtvaart, de positie van Schiphol en Nederlandse luchtvaartmaatschappijen.

De **voorzitter**:
We waren nog niet aan het einde van het blokje, maar ik sta u een vraag toe, omdat het over een informatieverzoek ging, mevrouw Kröger. Gaat uw gang.

Mevrouw **Kröger** (PRO):
Het CDA zei net: wij gaan nu mee in de groei van Schiphol, omdat die nodig is om de doelen te halen. De minister zegt nu: er is een dreigement van de Amerikanen, die zeggen dat ze hele vervelende maatregelen gaan nemen; daarom moeten we Schiphol laten groeien. Is dat de argumentatie?

Minister **Karremans**:
Kijk, de luchtvaart is een sterk internationale sector. Een vliegtuig stijgt ergens op en moet ergens landen. Verschillende landen, en de Europese Commissie ook, hebben grote belangen bij een sterke positie van Schiphol. Daar zijn ook sterke Amerikaanse belangen bij gemoeid. Het is dus ook niet gek dat overheden zich daarmee bemoeien. Daar hebben we ons rekenschap van te geven. We kunnen niet doen alsof we in die zin alleen op de wereld zijn. Dat is iets wat het kabinet natuurlijk moet meewegen in het geheel. We hebben te maken met een groeiverdiensystematiek in een groeiende sector. De luchtvaart groeit jaar op jaar met ongeveer 3%. We zien om ons heen allerlei landen, onder andere Kopenhagen, investeren in de luchtvaartsector, in luchthavens. Als Schiphol krimpt en vervolgens stil blijft staan, is dat uiteindelijk natuurlijk heel slecht voor je concurrentiepositie. We vinden het te verdedigen in het licht van het meer in balans brengen van de luchthaven met de belangen van omwonenden. We staan alleen een terugkeer toe onder hele strikte voorwaarden. Dat vind ik dus goed te verdedigen, ook in het licht van de incentive, de prikkel, die je wil geven aan luchtvaartmaatschappijen om te investeren in stillere toestellen op Schiphol. Daar hebben we natuurlijk niet alleen wat aan voor het laatste beetje extra vluchten ten aanzien van de 478.000, maar daar heeft de hele operatie, van 478.000 plus wat er dan ook bij zit tot de max van 500.000, ontzettend veel profijt van.

Mevrouw **Kröger** (PRO):
Nederland heeft zich dus laten chanteren door de Amerikaanse overheid om Schiphol te laten groeien, ondanks het feit dat het slecht is voor de omwonenden en dat de rapporten van de minister zelf zeggen dat 460.000 economisch gezien beter is dan 500.000? We zijn gezwicht voor chantage door de Amerikanen. Is dat het argument?

Minister **Karremans**:
Nee, dat heb ik net ook niet gezegd.

De **voorzitter**:
Mevrouw Kröger, afrondend.

Mevrouw **Kröger** (PRO):
De minister gaf net aan dat er sterke belangen waren vanuit Amerika, dat zei dat we groei mogelijk moesten maken, en dat dat een van de redenen is geweest waarom wij nu groei toestaan. Correct? We zijn dus gezwicht voor deze druk van de Amerikanen.

Minister **Karremans**:
Nee, daar gaat mevrouw Kröger toch veel te snel over één nacht ijs. Ik heb gezegd: je hebt je in de luchtvaartsector, in een sterk gereguleerde internationale situatie, rekenschap te geven van de belangen van andere landen, omdat die ook belangen hebben bij Schiphol, net zoals wij belangen hebben bij luchtvaartbeleid in bijvoorbeeld Amerika, Duitsland of Frankrijk. Het is dus logisch dat overheden zich daarmee bemoeien. Nederland heeft natuurlijk alles netjes meegewogen — dat heeft het kabinet gedaan — waaronder de belangen van omwonenden, de economische belangen van Schiphol en de internationale context. Daar hebben wij nooit geheimzinnig over gedaan. Dat heeft uiteindelijk geleid tot het Luchthavenverkeerbesluit dat nu voorligt.

Voorzitter. Mevrouw Kröger vroeg of ik erken dat er een besluit voorligt zonder draagvlak van de mensen om wie het gaat. Nee, dat is niet het geval. Door het vastleggen van de regels in het LVB wordt het anticiperend handhaven beëindigd en is er dus weer rechtsbescherming voor omwonenden. Ik heb de afgelopen tijd ook ontzettend veel omwonenden gesproken die zeggen: "Ik snap dat Schiphol moet bestaan. Sterker nog, we verdienen er een hele goede boterham aan. Maar zorg alsjeblieft voor regels." Dat is inderdaad het minste wat we voor de omwonenden kunnen doen; dat vind ik ook. Dat is een van de grootste redenen, zo niet de grootste reden, waarom ik vind dat we dit LVB moeten vaststellen.

Daarnaast is de bescherming van omwonenden meegenomen bij het bepalen van nieuwe handhavingspunten. Ik doel op het aantal en de locaties. Zo zijn er in het nieuwe handhavingsstelsel veel meer handhavingspunten: 148 in plaats van 35 voor het etmaal en 59 in plaats van 25 voor de nacht, en in een groter gebied rond Schiphol. Omwonenden kunnen zich hierop beroepen. Ik kan niet ontkennen dat niet iedereen hier tevreden over is. Daar wil ik ook helemaal niet van weglopen. Maar het kabinet vindt dit de juiste balans.

Dan vroeg mevrouw Kröger waarom ik kies voor dit wankele juridische pad. Ik denk niet dat het een wankel juridisch pad is. Ik denk dat het LVB juridisch robuust is. Er is namelijk alles aan gedaan om ervoor te zorgen dat het LVB juridisch houdbaar is, onder andere door aan alle verkregen adviezen opvolging te geven. Zo is de MER herzien, is er een extra referentiesituatie naar het hoofdrapport getild en wordt het advies van de Raad van State opgevolgd. Het advies dictum b van de Raad van State geeft vervolgens vertrouwen in het vervolg. Ik heb natuurlijk ook de commentaren op dat advies gezien. Het is een advies dictum b. In de regel krijg je daarvoor in de ministerraad applaus. Een advies dictum b is iets wat je als bewindspersoon graag krijgt. Uiteindelijk is het uiteraard aan de rechter om de juridische houdbaarheid te toetsen; dat is niet aan mij.

Dan vroeg de heer El Abassi of ik kan uitleggen wat de inkrimping van Schiphol daadwerkelijk oplevert. Ik denk dat het belangrijk is dat we naar die nieuwe balans toe gaan. Aan de ene kant is Schiphol natuurlijk heel belangrijk voor onze economie, maar aan de andere kant speelt natuurlijk al heel lang de kwestie van die rechtsbescherming die moet worden hersteld; dat doen we hiermee. De geluidshinder voor omwonenden wordt gereduceerd en er wordt juridische duidelijkheid gecreëerd voor de sector. Dat zijn alle drie zeer belangrijke doelen om na te streven. Dat zijn ook drie doelen die we met dit LVB realiseren.

Dan een vraag van de heer El Abassi over de nacht, en over dezelfde hoeveelheid verkeer in minder uren proberen te proppen. De minister erkent dat het huidige stelsel vooral naar TVG kijkt en dat frequentie en piekbelasting pas nadrukkelijk onderdeel worden van het nieuwe geluidsstelsel richting 2030. Kan hij dan uitleggen waarom die zaken niet eerder aan bod komen? Het is toch niet zo dat we er straks achter gaan komen dat we maatregelen aan het nemen zijn die de geluidshinder niet verminderen maar juist vermeerderen, omdat we al die vliegbewegingen bij elkaar proppen? Er zijn verschillende manieren om hinder te beperken. Onder het nieuwe stelsel is het voornemen om dat te doen met een aanvullende hinderindicator, bijvoorbeeld frequentie of piekbelasting. Daar wordt dus aan gewerkt. Ik zeg er gelijk bij dat dit wel ingewikkeld is. Maar in de huidige Wet luchtvaart is het alleen mogelijk om te sturen op het Totaal Volume Geluid. Dat doen we hier dus ook. Maar we sturen niet alleen op het Totaal Volume Geluid. Er zitten in feite drie sloten op de deur. Het gaat om het maximumaantal vliegtuigbewegingen, om het Totaal Volume Geluid en om de beperking middels grenswaarden in de handhavingspunten.

Dan de vraag van de ChristenUnie. Die gaf aan dat door autonome vlootvernieuwing vliegtuigen stiller worden, waardoor er binnen dezelfde geluidsgrens lokaal meer kan worden gevlogen: "In de praktijk betekent dat vaak meer overlast voor mensen omdat het vooral afhangt van het aantal vliegtuigen. Hoe voorkomt de minister dat een theoretische afname van het geluid per vliegtuig leidt tot meer overlast?" Schiphol wordt sowieso per definitie stiller. Het TVG blijft. We hebben nu al die doelstelling in de nacht ruimschoots gehaald: het doel was -15% ernstig slaapverstoorden. We zitten inmiddels op -34%. We zijn goed op weg om ook die -15% op het etmaal te halen, onder andere door die capaciteitsbeperking.

Maar overlast blijft altijd subjectief. Ik heb stellen gesproken rondom Schiphol waarvan de man zei "ik heb er helemaal geen last van" terwijl de vrouw er ontzettend veel last van heeft. Het blijft altijd subjectief. Dat wil niet zeggen dat het geen realiteit is, want dat ís de realiteit van mensen. Maar dat is natuurlijk wel wat dit gecompliceerd maakt.

Dan het punt over de rechtszekerheid. Is die voor de omwonenden opnieuw een wassen neus? Dat denk ik niet. We creëren hier juist rechtszekerheid mee. Het aantal handhavingspunten wordt ook flink uitgebreid, zoals ik net al zei.

Kan ik erkennen dat de omwonenden met dit LVB niet goed beschermd zijn? Dat was een vraag van het lid Kostić. Dat kan ik vanzelfsprekend niet erkennen. Integendeel. De omwonenden krijgen uiteindelijk een veel betere bescherming, met duidelijke geluidsnormen en meer handhavingspunten, na een zorgvuldige procedure waarmee geluidsreductie is gerealiseerd. Dat is dus het geval.

Kan ik toezeggen om het advies van de Gezondheidsraad direct in de wet te verwerken, zodra dat advies er ligt? Ik heb inderdaad, onder andere op instigatie van de MRS, gezegd dat we de Gezondheidsraad om een advies gaan vragen. Die adviesaanvraag is in voorbereiding. De verwach-

ting is dat het totale adviestraject ongeveer anderhalf jaar zal duren. Ik kan niet vooruitlopen op die uitkomsten. Als het advies er ligt, ontvangt de Kamer daar vanzelfsprekend een appreciatie van.

Kan ik bevestigen dat er geen aanvullende beleidsmatige voorwaarden kunnen worden toegevoegd die nu niet in het LVB zijn vastgelegd? In het LVB worden in ieder geval wijzigingen doorgevoerd naar aanleiding van het advies van de Raad van State. Voor een gefaseerde terugkeer geldt dat als de 20% geluidsreductie is bereikt, er een apart besluit genomen wordt en er een voorhang is bij beide Kamers. Dat is een toezegging richting mevrouw Zwinkels. Verzoeken die door de Tweede Kamer worden geuit, krijgen zo goed mogelijk een plek.

De keer Köse vroeg hoe we het belang van een internationale hub verenigen met goede nachtrust. Biedt het LVB voldoende bescherming? Ik zei net al dat het geluidsdoel in de nacht ruimschoots is behaald. Dat was 15% en dat is nu -34%. Met het geluidsdoel voor het etmaal zijn we goed op weg. Bij het vaststellen van dit doel zijn de betrokken belangen gewogen, zowel het belang van een goede verbondenheid van Nederland als de belangen van de omwonenden. Een goede nachtrust is daar natuurlijk een belangrijk onderdeel van. Op basis van het geluidsdoel is de Balanced Approachprocedure doorlopen. Daarnaast staat in dit coalitieakkoord, waar ook mijn handtekening onder staat, en hele duidelijke ambitie om in de nacht nog verder te verstillen. Het kabinet werkt eraan om dat vorm te geven.

De heer Köse vroeg hoe ik ervoor zorg dat ook mensen buiten de 40dB-contour die wel slaapverstoring ervaren, volwaardig worden meegenomen. Wil ik mij hardmaken voor de adviezen van de Gezondheidsraad, GGD GHOR en de WHO-richtwaarde? Met die 40dB-contour wordt juist aangesloten bij de richtlijnen van de WHO. Met dit LVB verkleinen we het gebied waar de geluidsbelasting hoger is dan 40dB Lnight. De handhavingspunten binnen deze contour hebben natuurlijk ook een beschermende werking voor het gebied daarbuiten, omdat het geluid buiten die contour nooit hoger kan zijn dan binnen die contour. Daarmee bescherm je dus ook de mensen die buiten de contour wonen. Naar aanleiding van het advies van de Raad van State heb ik in de brief gezet dat de modellen bij een lagere geluidsbelasting niet goed gevalideerd kunnen worden door metingen. De WHO zegt dat ook. Handhavingspunten hanteren buiten de 40dB-contour is daarom niet goed uitvoerbaar, omdat de modellen bij dit soort geluidsniveaus onvoldoende betrouwbaar zijn. Je kunt het luchtvaartgeluid dan niet goed onderscheiden van ander omgevingsgeluid. Dat was het antwoord op die vraag.

Dan de vraag van mevrouw Zwinkels: is het nodig om ook een bepaling op te nemen om het maximumaantal naar beneden bij te stellen, zoals de Raad van State zegt, of wordt het aantal van 478.000 dan simpelweg niet bereikt omdat de hindervoorschriften dit niet toelaten? Dat laatste is het geval. Het gaat dan weer om de drie sloten op de deur. De meest knellende norm is inderdaad leidend. Dat heb ik mevrouw Kröger ook horen zeggen. Ik ga het zo nog hebben over de natuurvergunning. Als de luchtvaart op Schiphol tegen de TVG-norm aanloopt, dan is het klaar. Meer mag er niet komen. De ILT zal daarop handhaven. Hetzelfde geldt voor grenswaarden in de handhavingspunten en voor het maximumaantal vliegtuigbewegingen.

Dan een vraag van de heer De Groot of ik verwacht dat verdere vlootvernieuwing, innovatie en tariefdifferentiatie voldoende zullen zijn om die 15% te halen. De tweede tussentijdse monitoringresultaten die naar de Kamer zijn gestuurd, laten een resultaat van 14% zien. Ik heb er ook vertrouwen in — er wordt namelijk hard gewerkt — dat we nog dit jaar compenserende maatregelen treffen die zorgen voor structurele geluidsreductie. Ik heb er vertrouwen in dat daarmee die 15% behaald gaat worden. Het zal uiteindelijk moeten blijken uit de definitieve monitoring na afloop van dit gebruiksjaar.

De Raad van State onderschrijft het belang van herstel van de rechtsbescherming, maar stelt scherpe vragen over de uitwerking. Hoe wordt voor iedere stap naar meer vluchten verzekerd dat de vereiste geluidsreductie duurzaam wordt gehaald? In de systematiek wordt de norm voor het totale volume aan geluid in drie stappen lager. Zo is er een garantie dat de verstilling ook plaatsvindt, want dat wordt dan de geldende norm, waarop de ILT kan handhaven. Er kunnen alleen meer vliegtuigbewegingen zijn als de sector voldoet aan alle normen, waaronder de TVG-norm, ook gedurende het aflopen van die trappetjes.

Dan wil de VVD ook dat goede ervaringen die er zijn met preferentieel baangebruik niet onbenut blijven. Hoe kijk ik hiernaar? Het preferentieel baangebruik zorgt ervoor dat zo veel mogelijk banen worden ingezet waar de minste mensen last van hebben. Dat is natuurlijk een wenselijke uitkomst. Daarom leggen we de regels van het preferentieel baangebruik vast in het LVB. Ook de grenswaarden in de handhavingspunten zijn gebaseerd op dit principe.

De heer Graus vraagt of ik kan zorgen voor een juridisch houdbaar LVB. Dat doen we hiermee, maar uiteindelijk is het aan de rechter, zoals ik net ook al heb gezegd, om er een oordeel over te vellen, als het voor zou komen bij de rechter.

Voorzitter, dat waren alle vragen in dit blokje.

De heer **Graus** (PVV):
Meteen even over het laatste punt — inderdaad, de minister haalde dat tien minuten geleden ook al aan — namelijk het juridisch houdbare LVB, Luchthavenverkeerbesluit. Wat ik gewoon niet begrijp — ik heb dat ook bij andere dossiers al een keer behandeld — is dat het OM bepaalde strafvorderingseisen heeft, maar de strafoplegging door de rechter daar vaak niet bij aansluit. Nu is het eigenlijk een beetje hetzelfde verhaal. Het ministerie moet toch een paar oudrechters bij de kladden kunnen pakken of, netjes gezegd, bij hun oren kunnen pakken om te zeggen: jongens, kijk eens effe mee of dat wel zo juridisch houdbaar en logisch is. Iedere rechter kan anders beslissen binnen bepaalde wettelijke kaders; dat begrijp ik ook wel. Maar waarom worden die rechters niet eerder betrokken om ook geldverslindende procedures te voorkomen? Nu zegt deze minister: ja, ik laat het aan de rechter. Maar je kan rechters toch ook vooraf erbij betrekken?

Minister **Karremans**:

Volgens mij is het niet mogelijk om in Nederland daar prejudiciële vragen over te stellen aan Nederlandse rechters, maar het is zo dat er heel veel wijze en verstandige mensen die heel veel verstand van zaken hebben, gekeken hebben naar het LVB. Uiteindelijk heeft ook de Raad van State dat natuurlijk gedaan, als belangrijkste adviseur van de regering, die natuurlijk ook naar het juridische aspect kijkt. De raad heeft een dictum b-advies uitgegeven, wat een heel positief advies is.

De heer **Graus** (PVV):
Ik begrijp het en ik weet ook nog alles van de trias politica en zo. Maar je kunt ook oud-rechters, die hier al eerder bij betrokken waren, wel raadplegen. Die mensen vinden het vaak ook nog fijn om te doen. Dat zijn toch mensen die echt aan het front hebben gezeten. Ik weet dat bepaalde rechters niet benaderd zijn. Dat is mij al ter ore gekomen. Ik kan dat gewoon niet begrijpen, want daarmee kunnen we een hele hoop kosten en tijd besparen voor de bv Nederland.

Minister **Karremans**:
Ik ben heel tevreden met de adviezen die daarover gegeven zijn, ook met dat van de Raad van State, dat natuurlijk een zwaarwegend adviesorgaan is voor de regering.

De **voorzitter**:
Kort en afrondend, meneer Graus.

De heer **Graus** (PVV):
Afrondend. Maar hoe kan het dan toch dat rechters vaak totaal anders besluiten aan de hand van wetgeving die wij met z'n allen maken in Nederland en dat rechters daar vaak ook gehakt van maken? Ik denk dat we anders moeten gaan werken. Ik begrijp dat het moeilijk, dat het heel lastig is met rechters die nog zittingen doen. Dat moeten we ook niet willen. Maar je kan toch oud-rechters erbij betrekken? Ik kan niet begrijpen dat dit niet gebeurt.

Minister **Karremans**:
Ik blijf bij mijn antwoord.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Waar ik een beetje moeite mee heb — ik denk dat dit ook geldt voor veel mensen thuis en de mensen op de publieke tribune — is het gebrek aan reflectie van de minister op de weging van de zwaarte van wat zich tot nu toe allemaal voorgedaan, zoals de mensenrechtenschendingen, volgens de rechter, richting de omwonenden. Er is uitgesproken dat de Staat keer op keer heeft gekozen voor de belangen van de luchtvaart boven het belang van omwonenden. Daar hoort toch een beter verhaal richting de omwonenden tegenover te staan, zodat je op z'n minst kan zeggen: ik heb één omwonendenorganisatie aan mijn zijde?

Minister **Karremans**:
Maar ik ben het er niet mee eens dat dit een eenzijdig verhaal voor de luchtvaart is. Hiermee wordt Schiphol de eerste luchthaven ter wereld ooit die gaat krimpen vanwege door de overheid opgelegd beleid. Hiermee realiseren wij significantie geluidsreductie in de omgeving. Dat zit ook in de monitoringsrapportages. Je ziet het ook bij het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol. Daar zijn in het eerste kwartaal van 2026, zeg ik uit mijn hoofd, 25% minder meldingen over het etmaal binnengekomen ten opzichte van het jaar daarvoor. In het tweede kwartaal van 2026 was dat 27% minder. Je ziet dus daadwerkelijk effect van die geluidsreducerende maatregelen. Ik denk dat dat belangrijk is, omdat ik ook altijd heb gezegd: een luchthaven als Schiphol gaat altijd onvermijdelijk en onlosmakelijk gepaard met hinder, maar het is wel belangrijk dat zo'n luchthaven zo veel mogelijk rekening houdt met zijn buren, terwijl de verbondenheid van Nederland voor ons allemaal, voor onze economie en alle dingen die we hier belangrijk vinden en waar we geld aan uitgeven, behouden blijft.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Dit bedoel ik dus. Dit is echt een klap in het gezicht van al die omwonenden. De minister zegt: we doen eigenlijk al heel veel; het gaat eigenlijk al heel goed. Er is helemaal geen sprake van krimp. De omvang van Schiphol blijft gewoon hetzelfde. Die 478.000 vluchten is ongeveer wat ze nu ook al maken. Dat gaat niet krimpen. En de geluidsreductie waar de minister het over heeft, gaan die omwonenden niet merken, omdat de hoeveelheid vluchten ongeveer hetzelfde blijft. Dat heeft D66 net ook uitgelegd. Dat is allemaal al vastgesteld. Ik vraag dus nogmaals aan de minister of hij erkent dat hij hier echt een grotere beweging moet maken richting omwonenden, gezien het verleden en het grote onrecht dat ze is aangedaan.

Minister **Karremans**:
Blijkbaar merken ze het wel. Nogmaals, overlast blijft natuurlijk altijd subjectief, maar ik heb net niet voor niets het aantal meldingen bij het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol vermeld. Daarnaast is het zo dat er nu inderdaad 478.000 vluchten gevlogen worden — dat is hoeveel er vorig jaar ongeveer gevlogen is — omdat er sprake is van anticiperend handhaven. Er is dus gekeken naar de uitkomst van de Balanced Approachprocedure en toen zijn ze anticiperend op het LVB gaan vliegen. Maar dat neemt niet weg dat de Hoge Raad heeft gezegd dat de 500.000 vluchten die feitelijk zijn gevlogen in 2019 het uitgangspunt zijn bij het ingaan van die Balanced Approachprocedure. Daarmee krimpt Schiphol dus wel degelijk. Ik denk dat het een verdedigbare stap is, juist in het licht van het meer in balans brengen van de belangen van de omwonenden en de belangen van Schiphol.

De **voorzitter**:
Kort en afrondend.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
De minister probeert met allemaal technische woorden te verhullen dat hij helemaal niks doet wat er daadwerkelijk voor gaat zorgen dat de schade aan de gezondheid van omwonenden gaat verminderen. Dan stel ik hem nog een laatste vraag. Noem één omwonendenorganisatie, slechts één, die blij is met wat er nu voorligt.

Minister **Karremans**:
Ik heb leden van de MRS gesproken die achter dit voorstel staan. Ja, dat is wel waar.

De **voorzitter**:
Ik ga de leden, alle aanwezigen, ook in vak K, vragen om iets bondiger te worden. Het debat is ontzettend belangrijk, dus ik wil daar ook de tijd voor geven, maar ik denk dat we elkaar ook een beetje helpen als het allemaal wat bondiger wordt. De heer Köse gaat daar, denk ik, een heel goed voorbeeld in geven.

De heer **Köse** (D66):
Ik hoop het, voorzitter. Ik vroeg hoe het zit met de mensen die buiten de contouren zitten van die 40 decibel voor de nachtrust. De minister ging daar heel snel overheen en zei: dat is moeilijk te meten en dat kun je eigenlijk niet doen. Maar er ligt gewoon een advies van de Raad van State. Die zegt: daar zou je iets mee moeten doen, desnoods misschien zelfs meten. Dat staat letterlijk in het advies.

De **voorzitter**:
En uw vraag?

De heer **Köse** (D66):
Tegelijkertijd zegt ook de rechtbank Den Haag dat we hier iets mee moeten. Mijn vraag is dus: hoe kan de minister hier zo snel overheen gaan?

Minister **Karremans**:
De Raad van State zegt: doe daar wat aan of licht beter toe waarom je dat doet. Ja, zeker wel. Dat doen we ook door beter uit te leggen waarom dat het geval is. Ten eerste zegt ook de WHO dat het onder die 40 decibel moeilijker meetbaar is. Dan krijg je niet-gevalideerde modellen. Ten tweede sluiten we aan bij de richtlijnen die de WHO daar ook al over heeft. Ik zeg inderdaad "ook", want de geluidsbelasting achter de grens van die contour is minder dan dichter bij de luchthaven.

De heer **Köse** (D66):
De minister gaat nog steeds voorbij aan het feit dat er een vonnis ligt van de rechtbank Den Haag. Die zegt: neem het grote aantal mensen dat buiten de contouren woont en dat ook last heeft van slaapverstoring serieus; doe daar wat mee en maak daar beleid voor. Daar gaat de minister nu letterlijk totaal aan voorbij. De Raad van State geeft, naast datgene wat de minister zegt, wel degelijk ook aan dat je ook zou kunnen meten. Dat staat letterlijk in dat advies. Hoe reflecteert de minister daarop? Is hij bereid hier meer actie op te ondernemen? Dit voelt namelijk toch als veel te weinig.

Minister **Karremans**:
Kijk, ik kan geen ijzer met handen breken. Als dat niet te meten is, dan is dat niet te meten. Dat zegt de WHO ook. Op zich is 40 decibel een vrij laag aantal decibellen en toch hebben we daar handhavingspunten op gelegd. De WHO zegt dat het op een gegeven moment niet meer meetbaar is als je nog lager gaat, dus dat je dat niet moet doen. Dat zijn wetenschappelijke inzichten die wij daarbij hanteren. Ik snap het punt van de heer Köse heel goed. Dat willen we goed uitleggen. Maar ik wil er wel eerlijk over zijn dat dat natuurlijk wel de grens is hoever ik kan gaan bij die handhavingspunten, die — dat is wel de realiteit — enorm worden uitgebreid, van 35 naar 148.

De **voorzitter**:
Kort en afrondend.

De heer **Köse** (D66):
Kort en afrondend, voorzitter. De minister zegt nu met name "ik kan het niet meten" en "het is moeilijk", maar de rechtbank vraagt om duidelijk beleid. Dus wat kan de minister doen, vraag ik heel concreet, om deze mensen te helpen, ook buiten die contouren? Wat zijn concreet de dingen die hij kan doen? Ik snap dat hij daar nu misschien geen antwoord op heeft, maar is hij bereid daarop terug te komen richting de Kamer? Hoe gaat hij de mensen buiten de contouren die nachtrustverstoring hebben, ook helpen?

De **voorzitter**:
Hoe gaat de minister buiten de contouren …

Minister **Karremans**:
Natuurlijk doordat alle maatregelen die worden genomen in het LVB ook ten gunste komen van die groep mensen. Dat is natuurlijk ook het geval. De maatregelen die daarin genomen worden en die flinke hinderreductie opleveren, komen ook ten gunste van die groep mensen. Daarnaast is het zo dat die verdere verstilling in de nacht van Schiphol natuurlijk ook ten gunste komt van die mensen. Dat weet de heer Köse ook. Sterker nog, daar is hij groot voorvechter van.

De **voorzitter**:
Gaat u verder met blokje drie: de terugkeer naar 500.000.

Minister **Karremans**:
Dank, voorzitter. In dit blokje zitten niet al te veel vragen. Allereerst de vraag van de heer Heutink. Hij vraagt mij hoe ik er concreet voor ga zorgen dat het groeipad intact blijft en niet wordt gesloopt. In het LVB is een gefaseerde terugkeer naar 500.000 vliegtuigbewegingen opgenomen. Ik ben niet voornemens deze uit het LVB te halen. Er zitten natuurlijk wel ontzettend veel voorwaarden aan vast. Ook het advies van de Raad van State geeft geen aanleiding om dat eruit te halen.

Dan de vraag van de heer Köse: "Waarom is niet gekozen voor een besluitvormings- of toetsingsmoment bij elke afzonderlijke stap in plaats van een automatisme na het behalen van de eerste stap, gegeven dat de Raad van State stelt dat dat automatisme zich moeilijk verhoudt tot de vereiste zorgvuldigheid? Welke garantie heeft de Kamer dat de beoogde geluidsreductie per stap ook daadwerkelijk duurzaam is gerealiseerd voordat de volgende stap automatisch ingaat?" Zoals ik ook in de brief heb gezet, is een jaarlijkse beoordeling niet goed uitvoerbaar. Als de resultaten van het afgelopen gebruiksjaar beschikbaar zijn na afloop van het gebruiksjaar, is de capaciteit voor het lopende gebruiksjaar al ver in het proces van capaciteitsverdeling. Sterker nog, die is dan al gedeclareerd. Wijzigingen kunnen dus pas effect hebben in het daaropvolgende gebruiksjaar. Bovendien worden bestellingen van vliegtui-

gen ver vooruit geplaatst. Die heb je niet zo snel binnen als bij een pakketje van Amazon of Bol.com, dus die bestellingen lopen ver vooruit. Het gaat om zeer grote investeringen, en daarvoor is duidelijkheid nodig. We willen juist graag dat luchtvaartmaatschappijen investeren in stillere toestellen op Schiphol. Nogmaals, dat is niet alleen goed voor dat kleine stukje terugkeer, maar ook voor de hele operatie op Schiphol. Vandaar dat er gekozen is voor een systematiek met één besluitmoment. Dat wordt natuurlijk wel voorgehangen aan beide Kamers; dat had ik al gezegd. Ik heb ook al richting mevrouw Zwinkels gezegd dat ik dat niet ga doen in deze kabinetsperiode.

Dan nog een vraag van de heer Köse. Hij zei: als de geluidsruimte de grens bereikt, moet niet de norm worden opgerekt, maar het aantal vluchten worden aangepast. Hij vroeg of ik de mening deel dat er naast perspectief op groei ook perspectief moet zijn op een noodrem. Ja, daar ben ik het zeer mee eens. Ik ben het er ook zeer mee eens dat er moet worden gehandhaafd als er sprake is van overschrijdingen. Zoals ik net al zei, moet er bij zicht op een dreigende overschrijding een beheersplan worden opgesteld. Daarin moeten stuurmaatregelen worden opgenomen. Daarbij kijkt de ILT ook mee. Dat kan ultimo ook leiden tot minder vliegtuigbewegingen in het jaar. Dat is dus inderdaad het geval.

Mevrouw Zwinkels stelde een vraag over de groei naar 500.000 vliegtuigbewegingen in deze kabinetsperiode. Wat gebeurt er als Schiphol niet binnen de huidige systematiek past? Dan kan er niet worden gegroeid naar die 500.000. Dat is dus superstreng. Ik geloof dat mevrouw Zwinkels nog een voorstel heeft om het nog wat strenger te maken, maar daar zullen we het zo over hebben. Dat is dus gewoon een harde grens. We hebben die knellende grenswaarden voor het TVG.

Voorzitter. Dat zijn de antwoorden op de vragen over de terugkeer naar 500.000.

De **voorzitter**:
Ik kijk even naar de leden van de Kamer.

Mevrouw **Kröger** (PRO):
Klopt het dat het met maar 0,5 decibel geluidswinst onmogelijk wordt om door te groeien, en dat mensen dan dus wel 12.000 vluchten extra boven hun hoofd krijgen? Wat doet dat met de hinderbeleving van mensen?

Minister **Karremans**:
Die 0,5 decibel herken ik niet. Dat moet ik zo even nazoeken. Daar kom ik in de tweede termijn op terug.

Mevrouw **Kröger** (PRO):
Dat staat in de tabel van het advies van de Raad van State. Volgens mij is de essentie als volgt. De minister zorgt misschien voor 20% minder gehinderden binnen die contour, maar 75% van de mensen woont daar al buiten. Het worden er alleen een beetje meer, maar het verschil is nauwelijks hoorbaar. Wat betekent "minder gehinderden" nu echt qua aantal? Hoeveel mensen worden er minder gehinderd?

Minister **Karremans**:
Het doel voor de nacht zat op 15% minder en nu is dat 34%. Op het etmaal is het nu bijna 15%.

De **voorzitter**:
Afrondend.

Mevrouw **Kröger** (PRO):
Dat was niet mijn vraag. De minister antwoord over de vluchten in de nacht. Mijn vraag was de volgende. De minister ziet voor zich dat er gegroeid mag worden als er minder hinder is. Hoeveel mensen zijn er daadwerkelijk minder gehinderd voordat er gegroeid mag worden? 75% van de mensen valt namelijk buiten die contour. Om hoeveel minder gehinderde mensen gaat het voordat er gegroeid mag worden?

Minister **Karremans**:
Allereerst moet die -20% bereikt zijn. Dan kan er een beetje teruggekeerd worden naar die 500.000. Daarbij is het knellende criterium TVG, dus daar wordt naar gekeken. Binnen die normen kan Schiphol dan een beetje terugkeren. Dat "ernstig gehinderde" is dan weer afhankelijk van de blootstellingsresponsrelatie die je dan gebruikt. Dat is natuurlijk ook weer elke keer anders. Als het een hele specifieke vraag is over het precieze aantal gehinderden, dan moet ik daar zo even in de tweede termijn op terugkomen.

De **voorzitter**:
Gaat u verder met blokje vier, de natuurvergunning.

Minister **Karremans**:
Dank u wel. Allereerst: "Hoe verhoudt het LVB zich tot de natuurvergunning? Is de natuurvergunning randvoorwaardelijk voor het LVB? Zijn die nog gekoppeld aan elkaar?" Het antwoord daarop is: nee. Bij de vernietiging van het versnelde LVB door de Raad van State is door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State in, dacht ik, rechtsoverweging 13.5 gesteld dat het twee gescheiden trajecten zijn en ze dus niet aan elkaar gekoppeld zijn. Dat maakt het dus ook mogelijk om per 1 november met het LVB de gedoogsituatie te beëindigen, de rechtsbescherming voor omwonenden te herstellen en juridische helderheid voor alle partijen te creëren.

Dan kom ik bij de vraag op welke termijn ik verwacht dat Schiphol alsnog een onherroepelijke natuurvergunning verkrijgt. Ik heb geen rol bij de natuurvergunning voor Schiphol. De minister van LVVN is bevoegd gezag voor de natuurvergunning en moet een nieuw besluit op de aanvraag van Schiphol nemen. Voorwaarde om de natuurvergunning te kunnen verlenen is dat de mitigerende maatregelen die Schiphol neemt, voldoen aan het additionaliteitsvereiste. Dat kan op dit moment nog niet, zelfs niet met ontzettend voorgenomen activiteiten. Daarom heeft LVVN een gedoogbesluit genomen tot december '27 voor maximaal 500.000 vliegbewegingen; dat werd al even aangehaald. Met het maatregelenpakket dat is opgenomen in de brief van het kabinet van 26 juni jongstleden beoogt het kabinet de natuurdoelen te realiseren en daarmee het aantonen van de additionaliteit weer mogelijk te maken en de vergunningverlening ook voor Schiphol weer vlot te trekken.

Een vraag van mevrouw Van der Plas was of ik kan aangeven of Schiphol ook zonder stikstofruimte uit de agrarische sector aan de natuurregels kan voldoen en waarom opnieuw landbouwruimte moet worden ingezet om de ontwikkeling van een andere sector mogelijk te maken. Schiphol heeft in de passende beoordeling bij eerdere aanvragen om een natuurvergunning diverse mitigerende maatregelen genomen die nodig zijn om aan de natuurregels te voldoen. Hiertoe heeft Schiphol als initiatiefnemer zelfstandig overeenkomsten gesloten met agrarische bedrijven, waarin is overeengekomen dat deze bedrijven hun activiteiten vrijwillig beëindigen. De keuze voor de mitigerende maatregelen om de natuurvergunning te verkrijgen is aan de initiatiefnemer van het project.

Dan kom ik bij de vraag van mevrouw Van der Plas over de schotten tussen ammoniak en stikstof en over de rekenkundige ondergrens. Ik ben het er natuurlijk zeer mee eens dat de rekenkundige ondergrens zo snel mogelijk moet worden ingevoerd. Dat moet natuurlijk wel op een juridisch houdbare manier gaan, zoals het kabinet ook gesteld heeft. Daar wordt aan gewerkt, zeg ik tegen mevrouw Van der Plas. Wat betreft de schotten is eerder onderzocht of het mogelijk en wenselijk is om de uitwisseling van ammoniak en stikstofoxiden te voorkomen. Daarin is geconcludeerd dat de uitwisseling van NH_3 voor NO_x niet leidt tot extra nadelige gevolgen voor de natuur. Een verbod op uitwisseling kan er wel toe leiden dat projecten in alle sectoren minder eenvoudig kunnen worden gerealiseerd. Dit komt doordat bij de meeste projecten zowel NO_x als NH_3 vrijkomt, ook bij agrarische ondernemingen.

Dat waren de vragen in dit blokje, voorzitter.

De **voorzitter**:
Kijk eens. Dan is het goed dat mevrouw Van der Plas nog in de buurt is. Gaat uw gang.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Doordat ik even een non-verbale communicatie had met de voorzitter heb ik dat laatste antwoord, over NH_3 en ammoniak, niet gehoord. Dus misschien dat de minister dat zo nog heel even kan herhalen.

Ik stel wel alvast ook een vraag. Er wordt steeds maar gezegd: het moet juridisch houdbaar zijn. Maar echt, er is er een verschil tussen een drempelwaarde en een rekenkundige ondergrens. Dit heb ik al honderdduizend keer gezegd, en velen met mij, ook degene die met de rekenkundige ondergrens kwam, namelijk de wetenschapper Arthur Petersen. Een rekenkundige ondergrens is geen drempelwaarde. Ik snap dat deze minister misschien die kennis niet helemaal paraat heeft — of misschien wel, dat zou ik hartstikke fijn vinden — maar dat is iets anders. De rekenkundige ondergrens is aan een knop draaien in AERIUS. Het AERIUS-model wordt in oktober geactualiseerd. In plaats van dat we daar 0,005 in zetten, zetten we er 1 mol in. Dat is het.

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

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Dat is het. Ten eerste is mijn vraag aan de minister of hij, samen met het hele kabinet, wil stoppen met zeggen dat het juridisch houdbaar moet zijn, want het is gewoon draaien aan een knop. Ten tweede vraag ik de minister om zich daar gewoon hard voor te maken. Heel veel boeren en heel veel projecten zijn gewoon uit de problemen als dat gebeurt.

Minister **Karremans**:
Het is ook zo dat Lelystad Airport geen natuurvergunning meer nodig heeft als die rekenkundige ondergrens wordt ingevoerd. Daar werkt dit kabinet ook aan. Ik zie dat belang dus natuurlijk heel evident in. Ik wil voorkomen dat dit een stikstofdebat wordt. Ik ben er zelf ook al helemaal ingezogen door die rekenkundige ondergrens, de drempelwaarden, de vraag of je die ondergrens beleidsmatig gaat hanteren of niet en de vraag of je dan rekening moet houden met accumulatie ten aanzien van de natuur in het kader van de VHR. Wij kunnen daar uren mee vullen, denk ik. Ik denk alleen dat dat plaats moet vinden in een ander debat, maar de oproep is hartstikke helder.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Daar verzet ik me dus tegen, want …

Minister **Karremans**:
Dat merk ik!

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Er wordt steeds gezegd: dit is niet dat debat. Vliegen is ook stikstof. Er wordt de hele tijd maar gezegd dat het allemaal landbouw is. Nee, het is niet alleen maar landbouw. Bij landbouw gaat het over ammoniakemissies en niet over NO_x-emissies, die uit het verkeer en de luchtvaart voortkomen. In ons beleid, dat hier jaren geleden op een bizarre, waanzinnige manier is gemaakt, hebben we het gewoon stikstof genoemd. Nu zegt de minister van Infrastructuur en Waterstaat, die zelf heel veel last heeft van al die bizarre wetgeving, dat dat een ander debat, een landbouwdebat, is. Nee! Het gaat hier ook over stikstof. Sterker nog, Schiphol koopt stikstofruimte van boeren — dat zijn ammoniakemissies — om de NO_x-emissies uit vliegtuigen geregeld te krijgen. Dat kan toch niet? Dat kan toch gewoon niet?

Minister **Karremans**:
Ik ontken natuurlijk niet dat stikstof onmiskenbaar te maken heeft met de luchtvaart. Ik word er elke dag mee geconfronteerd dat dat het geval is. Hetzelfde geldt voor infrastructuur en mobiliteit. Ik vind dat dus ook. Ik ben daarom ook onderdeel van de taskforce in het kabinet. Ik werk op die manier aan de belangen die gemoeid zijn met mobiliteit, luchtvaart en infrastructuur. Alleen, de beleidsmatige verantwoordelijkheid ligt natuurlijk bij de minister van LVVN. Ik zeg dus hierbij ook dat ik dat onderken. Ik herhaal het kabinetsstandpunt. Ik weet wat de opvatting van mevrouw Van der Plas is ten aanzien van het kabinetsstandpunt, maar dat is uiteraard wel wat ik dien te verkondigen. Dat is dus ook wat ik hier doe. Om te voorkomen dat wij in een hele gedetailleerde discussie over de rekenkundige ondergrens terechtkomen, zeg ik: ik snap het punt. Ik zie het belang van

het invoeren van een rekenkundige ondergrens. Het hele kabinet ziet dat. In de brief die het kabinet daarover heeft gestuurd, is ook uiteengezet hoe het kabinet dat wil doen. Ik ontken geenszins dat luchtvaart onmiskenbaar te maken heeft met stikstof.

De **voorzitter**:
Afrondend, mevrouw Van der Plas.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
We weten dat de stikstofplannen die de minister van Landbouw op tafel heeft gelegd de vergunningverlening helemaal niet gaat lostrekken. Dat hebben een heleboel deskundigen ook al gezegd. Deze minister kan wel in het kabinet, in de ministerraad, zeggen: nu is het verdorie eens een keer afgelopen en gaan we gewoon aan de gang met die rekenkundige ondergrens van 1 mol, want ook mijn projecten liggen stil, ook ik kan niks doen. We moeten dat nu gewoon eens een keer gaan doen. Dat kan deze minister, samen met zijn andere VVD-ministers … Sorry, een minister is van de Kroon; I know. Hij kan dat gewoon doen in de ministerraad. Dat is toch waar? Wat ik hier nu vertel, is toch geen onzin?

Minister **Karremans**:
Nee, zeker niet. Zeker niet. Mevrouw Van der Plas kan er natuurlijk op rekenen dat ik opkom voor de belangen van infrastructuur, mobiliteit en luchtvaart.

Mevrouw **Kröger** (PRO):
De minister zegt hier: de verantwoordelijkheid voor die stikstofvergunning ligt niet bij mij. Het lijkt mij wel dat hij er verantwoordelijk voor is dat Schiphol draait met geldende vergunningen. Het lijkt mij dus dat het ook zijn verantwoordelijkheid is dat Schiphol een onherroepelijke, geldige natuurvergunning heeft.

Minister **Karremans**:
Zeker. Daar heb ik natuurlijk ook belang bij, als de minister die de verantwoordelijkheid draagt voor de luchtvaart in Nederland.

Mevrouw **Kröger** (PRO):
Dus wat zegt de minister hier tegen de Kamer over het feit dat het gedogen op geluid … Daar wil de minister vanaf, maar nu gedogen we op stikstof. Dus wat zegt de minister ons hier toe over wanneer dat gedogen gestopt is?

Minister **Karremans**:
Dat is ingewikkeld om te zeggen, omdat het kabinet nu natuurlijk nog een heel aantal zaken uitwerkt. Die zijn bij het stikstofpakket gepresenteerd, maar er moet nog heel veel uitgewerkt worden. Uiteindelijk is het aan Schiphol om … Daar heb ik formeel geen rol in; die bevoegdheden zijn ook bewust gescheiden, zodat niet het departement dat gaat over luchtvaart ook gaat over de vergunning ten aanzien van de natuurruimte. Ik denk dat het ook gezond is dat dat het geval is. Daar heb ik dus formeel geen rol in, maar daar heb ik natuurlijk wel belang bij. Maar wanneer dat het geval zal zijn, kan ik nu niet zeggen.

De **voorzitter**:
Afrondend.

Mevrouw **Kröger** (PRO):
Er is nu een gedoogvergunning tot 1 januari 2028. Is het voor de minister überhaupt een optie dat er daarna nog gedoogd wordt? Of is dat iets wat geen mogelijkheid is, aangezien ze net zoals elk ander bedrijf gewoon een geldige vergunning moeten hebben?

Minister **Karremans**:
De intentie zal natuurlijk altijd zijn om zo snel mogelijk tot een geldige natuurvergunning te komen.

De **voorzitter**:
Gaat u verder met blokje vijf. Daar gaan we bijna aan beginnen, maar eerst nog mevrouw Van der Plas.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Ik had nog even een vraag, maar ik had nog even wat nonverbale communicatie met de voorzitter over mijn interruptie.

De **voorzitter**:
Dat u zich zó laat afleiden door de voorzitter!

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Ja, dat is echt enorm; daar moet ik echt wat aan doen. Maar kan de minister het laatste antwoord op mijn vraag nog even herhalen?

Minister **Karremans**:
Over die schotten, hè? Ja. Daarvan heb ik gezegd dat eerder onderzocht is of het mogelijk en wenselijk is om de uitwisseling van ammoniak en stikstofoxide, dus NH_3 en NO_x, te voorkomen. Daarbij is geconcludeerd dat de uitwisseling van NH_3 en NO_x niet leidt tot extra nadelige gevolgen voor de natuur, terwijl een verbod op uitwisseling er wel toe kan leiden dat projecten in alle sectoren minder eenvoudig kunnen worden gerealiseerd. Dit komt doordat bij de meeste projecten zowel NO_x als NH_3 vrijkomt, ook bij boeren, als die proberen te ondernemen.

De **voorzitter**:
Gaat u verder met blokje vijf: de belangenafweging.

Minister **Karremans**:
Dank u wel, voorzitter. Allereerst een vraag van mevrouw Kröger: waarom heeft de minister niet gekozen voor een fair balance van 440.000 of 460.000? Volgens mij hebben we dat net met elkaar behandeld.

Kan ik bevestigen dat ik voor de aanpassing van het aantal vliegtuigbewegingen vanwege stikstof niet langs Brussel hoef en geen Balanced Approachprocedure nodig heb? Dat klopt. Een BA-procedure is alleen nodig bij geluidsgerelateerde acties.

Wat is er sindsdien veranderd, vroeg de heer Grinwis. Nou, er is alles aan gedaan om te zorgen dat het LVB juridisch houdbaar is, onder andere door aan alle verkregen adviezen opvolging te geven. Zo is het MER herzien en het Raad van Stateadvies zal worden opgevolgd; het dictum b-advies geeft natuurlijk vertrouwen in het vervolg.

Dan de vraag van de heer El Abassi of ik het ermee eens ben dat het beter is om direct in te zetten op maatregelen die geluidshinder verminderen, zoals de inzet van stillere vliegtuigen. Ja, dat is ook precies wat we doen en dat is ook precies wat de Balanced Approachprocedure voorschrijft, dus het is niet alleen capaciteitsvermindering, maar ook tariefdifferentiatie, nachtoptimalisatie van KLM, additionele vlootvernieuwing van KLM en het weren van lawaaiige toestellen in de nacht.

Dan vraagt het lid Kostić of ik bereid ben om het LVB zo aan te passen dat tenminste één omwonendenorganisatie blij is. Daar heb ik net ook al op geantwoord dat we een brede belangenafweging hebben gemaakt, waarvan dit de uitkomst is.

Kan ik aangeven welke groep omwonenden door het preferentieel baangebruik juist meer geluidshinder kunnen ondervinden en hoe hun belangen afzonderlijk zijn meegewogen bij het vaststellen van het LVB? Nou, in het Aldersadvies zijn vier regels beschreven die tezamen het systeem van het preferentieel baangebruik vormen. Dit systeem houdt in dat banen worden ingezet met zo min mogelijk hinder voor de omgeving en niet meer banen dan strikt noodzakelijk; dat zijn de Kaagbaan en de Polderbaan. De belangen van deze groep omwonenden zijn expliciet meegewogen bij de totstandkoming van het LVB. De toelichting zal, ook op instigatie van de Raad van State, worden uitgebreid.

Zie ik ook spanning met het EVRM en hoe gaat de nadere toelichting eruitzien? Bij de operatie en regulering van een luchthaven moet inderdaad acht worden geslagen op universele rechten, waaronder de mensenrechten die zijn verankerd in het EVRM. En hoewel het EVRM geen expliciet recht op een schone en rustige leefomgeving bevat, kunnen omwonenden wel bescherming aan artikel 8 van het EVRM ontlenen. Lawaai, emissie, stank en andere vormen van interferentie kunnen, mits voldoende ernstig, leiden tot een inmenging op het recht op eerbiediging van het privéleven en de eigen woning. Uit het EVRM volgt daarom de verplichting voor lidstaten om te voorkomen dat op dat recht onrechtmatige inbreuken worden gemaakt. De rechten uit artikel 8 EVRM zijn echter niet absoluut. Niet iedere inmenging in deze rechten leidt tot een onrechtmatige inbreuk. In plaats daarvan is de essentiële vraag of de hinder die het kabinet toestaat, is gestoeld op een redelijke belangenafweging en een fair balance, ofwel een afweging van alle belangen. Het gaat daarbij om het economische belang van de luchthaven, bijvoorbeeld werkgelegenheid en verbondenheid, en het belang van de kwaliteit van de leefomgeving en de bescherming van omwonenden. Ook voor de preferente banen is gezorgd voor een betere balans. Het maatregelenpakket uit de Balanced Approach biedt omwonenden, ook rond de preferente banen, voordelen. Met name de maatregelen in de nacht hebben in hoge mate effect op de preferente banen.

Tot slot was er de vraag of de overheid de gezondheid van haar inwoners op het spel zet ten gunste van de luchtvaartlobby. Het antwoord daarop is nee.

Dat waren de vragen in dat blokje.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan gaan we door naar het volgende blokje.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Ik heb nog een vraag ten aanzien van het laatste punt, de preferente banen. Dat is voor ons belangrijk in het kader van het EVRM. Ik ben benieuwd of de minister iets kan zeggen over welke maatregelen nog denkbaar zijn in de operatie om tegemoet te komen aan de omwonenden die daar vaker overlast van gaan ervaren?

Minister **Karremans**:
Wij denken dat die belangenafweging uiteindelijk goed heeft plaatsgevonden. Dat zullen we nog nader toelichten bij het Luchthavenverkeerbesluit en opnemen in het nader rapport. Het gaat erom dat je gebruikmaakt van die preferentiële banen, omdat daarmee per saldo de hinder veel minder is, omdat er gevlogen wordt over de minst bebouwde, minst bewoonde, gebieden. Dat is één. Ik denk dat dat gerechtvaardigd is. Twee. Er zijn omvangrijke isolatieprogramma's, die ook worden uitgebreid met dit LVB. Tot slot komen de maatregelen die in de nacht worden genomen, waar aanzienlijke geluidsreductie op wordt geboekt, voornamelijk ten gunste van de mensen rond de preferentiële banen, omdat daar voornamelijk wordt gevlogen in de nacht.

De **voorzitter**:
Gaat u verder met blokje zes: MER.

Minister **Karremans**:
Voorzitter. Twee vragen daarover. Allereerst werd er gevraagd hoe ik onderbouw dat de gekozen vergelijking van milieueffecten voldoende basis biedt voor een juridisch houdbaar besluit. In het MER zijn de milieueffecten bij het besluit inzichtelijk gemaakt. Daarbij is er ook gekeken naar de effecten bij de preferentiële banen. Naar aanleiding van het advies van de Raad van State worden enkele uitgangspunten in het MER nader toegelicht. Hier hebben we de Kamer over geïnformeerd.

Er was ook een vraag gesteld over de fundamentele twijfels van de minister van LVVN over de juridische basis. Die twijfels zijn inmiddels echter achterhaald. Het meest actuele advies van LVVN is betrokken bij de herziening van het MER. Daaruit blijkt dat LVVN de natuurvergunning en het LVB inderdaad als gescheiden trajecten ziet, zoals ook door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State is vastgesteld. De minister van LVVN staat vanzelfsprekend achter de aanpak die ik hier volg.

Dat was het kopje MER.

Mevrouw **Kröger** (PRO):

Is dit advies van LVVN met betrekking tot de aanpassing van de MER met de Kamer gedeeld? Is dat publiek?

Minister **Karremans**:
Volgens mij zit het gewoon in de MER, maar dat kan ik zo nog even dubbelchecken.

Mevrouw **Kröger** (PRO):
Wat ik een beetje moeilijk vind aan de redeneerlijn van de minister is het volgende. Het zijn inderdaad gescheiden vergunningstrajecten. Alleen, door nu dit LVB vast te leggen, is wel per definitie de natuurvergunning voor tenminste 478.000 nodig. En deze minister heeft geen flauw idee of dat kan. Uit de eerdere brief van de minister van LVVN blijkt dat er grote twijfels zijn over of die 478.00 ooit met een natuurvergunning vergund gaan worden. Dat maakt dit toch een heel wankel verhaal?

Minister **Karremans**:
Nee, want ik zeg net: de minister van LVVN staat hierachter, ook dat dat advies achterhaald is door de uitspraak die de Raad van State daarover gedaan heeft. Je kan het dus los daarvan vaststellen. Nu is het zo dat de gedoogbeschikking die afgegeven is door LVVN al geldt voor 500.000 vluchten. En door de rechter is bevestigd dat Schiphol voldoende extern gesaldeerd heeft, dus dat er geen extra belasting van de natuur plaatsvindt door de operatie van Schiphol. Dat heeft de Raad van State ook netjes onderzocht, en die heeft ook bevestigd dat dat het geval is. Alleen additionaliteit kan niet worden aangetoond. Dat is natuurlijk het hele punt. Dat zal moeten volgen uit het stikstofpakket van het kabinet, waar we natuurlijk niet voor niets heel hard aan werken.

De **voorzitter**:
Afrondend.

Mevrouw **Kröger** (PRO):
Nu wuift de minister het hele feit weg dat er vanuit LVVN grote zorgen zijn over dat vergunnen met een stikstofvergunning van die 478.000. De minister schudt nu zijn hoofd, maar dan wil ik graag zien waar LVVN zegt dat die 478.000 makkelijk vergund kunnen worden. Dat is niet de informatie die wij hebben. Misschien zijn het wel gescheiden trajecten, maar uiteindelijk draait het er toch om of er ooit een natuurvergunning komt voor deze operatie van Schiphol. Zo niet, dan zitten we weer tien jaar in een gedoogconstructie, en die heeft deze minister dan opgetuigd.

Minister **Karremans**:
We zitten nu per definitie in een gedoogconstructie. U kunt mij verwijten dat we dan in een gedoogconstructie zitten, maar dat is precies waar we nu juist uit willen komen. Die redeneerlijn snap ik dus niet. Het volgende is het geval. Het is een kabinetsbrief. Daar staat de minister van LVVN achter. Ik heb net al gezegd: ik zal even nagaan waar dat precies staat, of dat erin staat. Daar kom ik zo dus even op terug. Maar hoe het ook gaat, het is niet zo dat LVVN zegt: hier heb je zoveel stikstofruimte. Het bedrijf en de initiatiefnemer zoals Schiphol is zelf verantwoordelijk voor de natuurvergunning. Schiphol doet een aanvraag bij het ministerie van LVVN. Dat hebben ze ook in het verleden gedaan. Ze hebben gezegd: "Kijk, we hebben zoveel extern gesaldeerd. We hebben geen extra belasting op de natuur." Dat heeft de rechter dus bevestigd. Er is alleen het probleem van de additionaliteitsvereiste ten aanzien van de gebieden rondom Schiphol dat eerst zal moeten worden opgelost. Dat ben ik helemaal met mevrouw Kröger eens. Maar het is niet zo dat ik nu roep dat dat even makkelijk kan worden vastgesteld. Nee, daar moet nog heel veel werk voor gebeuren, maar dat is natuurlijk wel de ambitie van het kabinet.

De **voorzitter**:
Gaat u verder met het laatste blokje: overig.

Minister **Karremans**:
De heer Heutink vroeg mij hoe ik heb gelogeerd. Ik verwijs gemakshalve en vanwege het tempo even naar het MRS-debat dat we daarover gehad hebben.

Dan de vraag: wanneer krijgen wij het totaalplaatje over ticketprijzen, uitwijkgedrag, luchthaventarieven en capaciteit? De heer El Abassi vroeg dat. Uitwijkgedrag laten we eens in de drie jaar door het KiM onderzoeken. Daar hebben we in mei een debat over gevoerd. Toen heb ik ook een aantal toezeggingen richting de heer El Abassi gedaan, om dat in die onderzoeken mee te nemen. Die komen dan dus.

Dan de vraag of ik ervoor wil zorgen dat er ook in het stikstofbeleid een balanced approach komt. Ik snap die oproep van mevrouw Van der Plas. Ik vind het alleen lastig om daar zo even makkelijk op te antwoorden, want stikstofbeleid is de verantwoordelijkheid van de minister van LVVN. Dat hebben we natuurlijk net ook besproken, maar de oproep van mevrouw Van der Plas is helder.

Of ik bereid ben om excuses aan te bieden voor het jarenlange schenden van de mensenrechten, vraagt het lid Kostić. Daar hebben we het vorige week ook al over gehad. Die vraag heb ik toen ook al beantwoord.

Dan nog een vraag over de concurrentiepositie van Groningen en Maastricht. Die is van de leden Graus en De Groot. Er is al eerder toegezegd om vóór de begrotingsbehandeling van IenW te komen met beleidsopties voor de concurrentiepositie van Groningen en Maastricht. Dat zal ook gebeuren.

De heer Van Duijvenvoorde vraagt of ik erken dat de combinatie van hoge vliegbelasting, sterk gestegen havengelden en een capaciteitsbeperking de concurrentiepositie van Schiphol en daarmee het intercontinentale netwerk onder druk zet. De zaken die de heer Van Duijvenvoorde schetst, kunnen inderdaad een effect hebben op de concurrentiepositie van Schiphol. We erkennen dat de lasten van de luchtvaart zijn gestegen. We hebben hier natuurlijk ook scherp oog voor. Het kabinet zet zich in voor geharmoniseerde EU-wetgeving en vliegbelasting, zoals ook in het coalitieakkoord staat.

Er is gevraagd of ik bereid ben de vliegbelasting nog verder te verlagen om Schiphol concurrerend te houden. Ik denk dat het al een hele goede stap is dat wij het hoogste niveau naar het niveau van Frankfurt brengen. Voor verdere verlaging zie ik geen ruimte in de begroting, ben ik bang.

Hoe gaat de minister er niet alleen voor zorgen dat Schiphol juridische zekerheid krijgt, maar ook dat economisch perspectief kan worden behouden en dat Schiphol in de toekomst weer kan groeien? Volgens mij doen we dat voor een deel, onder hele strikte voorwaarden, in dit LVB.

Wat ga ik doen om de luchtvrachtsector in Nederland te houden? Het ministerie verkent doorlopend met de sector hoe de positie van de luchtvrachtsector in Nederland in de toekomst verder kan worden versterkt. Dat is belangrijk voor onze ondernemers hier. Zo heeft slotcoördinator ACNL recent een nieuwe werkwijze geïntroduceerd. ACNL geeft aan het begin van het seizoen extra ad-hocslots uit, vooruitlopend op slots die later vrijkomen. Dat helpt vooral het deel van de vrachtsector dat een flexibele operatie kent.

Tot slot was er het verzoek aan de minister om het belang van de regionale luchthavens te borgen. Volgens mij heb ik daar net ook wat over gezegd. Dat is ook mijn antwoord op die vraag.

De **voorzitter**:
Dan zijn we aan het einde gekomen van de termijn van de minister, maar er zijn nog een aantal vragen.

De heer **Graus** (PVV):
Ik heb enkel een vraag over de toezegging die de minister deed over de stukken die er komen, over de onderzoeken naar de concurrentiepositie van Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport. Wanneer kunnen meneer De Groot en ik die verwachten? Daar is namelijk nog geen termijn voor genoemd.

Minister **Karremans**:
Mij is gevraagd dat voor de begrotingsbehandeling te regelen, dus dat zal ook voor de begrotingsbehandeling gebeuren.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Toch nog even over de excuses over de mensenrechtenschendingen. We hebben het er vorige week eventjes over gehad, maar we hebben toen ook gezegd: denk er nog even over na, minister. Althans, die oproep heb ik gedaan. Vandaag gaat het expliciet over de belangen van omwonenden en het onrecht dat ze jarenlang is aangedaan. Ik vraag de minister: waarom is het zo moeilijk om gewoon excuses aan te bieden?

Minister **Karremans**:
Ik ben erop gericht dat de rechtsbescherming hersteld moet worden. Dat is natuurlijk precies waar dat rapport van AT Osborne over gaat. Daar is al mijn energie en inzet op gericht. Dat heb ik u vorige week natuurlijk ook gezegd.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Dat begrijp ik. Ik zie er nog weinig van. Daar zijn de meningen blijkbaar over verdeeld. Maar één van de adviezen is: bied je excuses aan. Vindt de minister dat ook gepast, gezien de zwaarte van het grote onrecht dat die omwonenden is aangedaan? Dat is bevestigd door de rechter, die gewoon zei: de Nederlandse regering schendt hiermee mensenrechten.

Minister **Karremans**:
Nou ja, ik blijf bij mijn eerdere antwoord. Al mijn inzet is erop gericht om uiteindelijk de rechtsbescherming van omwonenden te herstellen.

De **voorzitter**:
Afrondend.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Ja, tot slot. Dit is natuurlijk niet uit te leggen aan de mensen thuis. Over de maatregelen die de minister nu zegt te nemen voor de omwonenden, is op zijn zachtst gezegd al heel veel twijfel. Beantwoord op z'n minst de volgende vraag. Waarom vindt de minister het zo moeilijk om gewoon te zeggen: excuses, dit hebben we gewoon niet goed gedaan?

Minister **Karremans**:
Daar hebben we het vorige week uitgebreid over gehad. Ik heb gezegd: ik ga geen excuses aanbieden; ik ga werken aan de rechtsbescherming van omwonenden. Dat is het allerbelangrijkste en dat is ook wat omwonenden van mij vragen.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Daarmee zijn we aan het einde gekomen van de eerste termijn van de zijde van het kabinet. Ik stel voor dat we direct doorgaan met de tweede termijn van de Kamer. We gaan in de tweede termijn luisteren naar mevrouw Kröger, die spreekt namens PRO.

Mevrouw **Kröger** (PRO):
Voorzitter. Een tweetal moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de automatischegroeibepaling in het voorliggende LVB Schiphol van kracht wordt bij een theoretische afname van de totale gemiddelde geluidsbelasting van 0,5 decibel;

overwegende dat dit geen enkel waarneembaar verschil maakt voor omwonenden en dat omwonenden primair lijden onder piekbelastingen, aantallen verstoringen en het moment van de herrie;

verzoekt de regering om af te zien van de clausule voor een automatische groei van Schiphol;

verzoekt de regering om bij de bepaling van hinder en hinderreductie voor omwonenden zich voortaan primair te baseren op de blootstellingresponsrelatie van de herrie en gerelateerde gezondheidseffecten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Kröger en Kostić.

Zij krijgt nr. 638 (29665).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat Schiphol geen geldige natuurvergunning heeft en nu opereert onder een ministerieel gedoogbesluit, dat eind 2027 afloopt;

overwegende dat alle sectoren hun aandeel moeten leveren aan het oplossen van de stikstofimpasse;

overwegende dat een geldige natuurvergunning een voorwaarde is voor een legale operatie;

overwegende dat aanpassingen aan de operatie omwille van natuurwetgeving geen Balanced Approachprocedure behoeft;

verzoekt de regering er zorg voor te dragen dat Schiphol bij de capaciteitsdeclaratie voor 2028 een geldige en volgens de reguliere procedure verleende natuurvergunning heeft, en de Kamer hierover tijdig te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Kröger en Grinwis.

Zij krijgt nr. 639 (29665).

Mevrouw **Kröger** (PRO):
Voorzitter. Dan rest mij te zeggen dat ik het een debat vond waarin de minister heel veel heeft gestrooid met argumenten zonder eigenlijk op de kern in te gaan, namelijk: hoeveel mensen gaan nou daadwerkelijk minder overlast, minder gezondheidsschade, hebben? Dat is de kern. We moeten mensen beschermen. Ik ben eigenlijk echt verbijsterd dat CDA en D66 toch gewoon meegaan in de groei. Ik vind het onrecht richting omwonenden en niet goed voor het vertrouwen in de politiek.

Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel. We gaan luisteren naar de heer El Abassi, die spreekt namens de fractie van DENK. Gaat uw gang.

De heer **El Abassi** (DENK):
Voorzitter, dank. Ik heb een aantal moties. Die lijken beantwoord te zijn, maar gaan iets verder dan de beantwoording of de toezeggingen die ik eerder van de minister heb gekregen. Ik zal meteen beginnen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat reizigers bij hun keuze voor een luchthaven onder andere worden beïnvloed door vliegbelastingen;

overwegende dat effectief beleid tegen ongewenste grenseffecten alleen mogelijk is wanneer duidelijk is welke factoren daadwerkelijk doorslaggevend zijn;

verzoekt de regering te onderzoeken welke factoren Nederlandse reizigers ertoe bewegen om vanaf buitenlandse luchthavens te vliegen, en daarbij ten minste vliegbelasting, luchthaventarieven, ticketprijzen, bereikbaarheid, parkeerkosten, betrouwbaarheid, capaciteit en bestemmingenaanbod afzonderlijk in beeld te brengen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid El Abassi.

Zij krijgt nr. 640 (29665).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat Nederlandse reizigers uitwijken naar luchthavens in onder meer België en Duitsland;

overwegende dat voor goed luchtvaartbeleid inzicht nodig is in hoeveel Nederlandse reizigers daadwerkelijk uitwijken, naar welke luchthavens zij uitwijken en hoe dit zich door de tijd ontwikkelt;

verzoekt de regering het uitwijkgedrag van Nederlandse luchtvaartreizigers structureel te laten monitoren, en daarbij in ieder geval onderscheid te maken naar luchthaven, woonregio, bestemming en reismotief, en de Kamer hierover jaarlijks te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid El Abassi.

Zij krijgt nr. 641 (29665).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat verschillen in vliegbelasting tussen Nederland en omringende landen kunnen leiden tot uitwijkgedrag van reizigers;

overwegende dat onvoldoende duidelijk is in welke mate dit effect optreedt bij korte, middellange en lange vluchten;

verzoekt de regering in beeld te brengen in welke mate de verschillen in vliegbelasting tussen Nederland, Duitsland en België van invloed zijn op de keuze van Nederlandse reizigers voor een Nederlandse dan wel buitenlandse luchthaven, en daarbij afzonderlijk onderscheid te maken tussen korte, middellange en lange vluchten, en de Kamer hierover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid El Abassi.

Zij krijgt nr. 642 (29665).

De heer **El Abassi** (DENK):
Dan de laatste, voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat uit onderzoek naar een nachtsluiting op Schiphol blijkt dat beperking van nachtvluchten kan leiden tot verschuiving van vluchten naar onder meer de late avond en vroege ochtend;

overwegende dat vermindering van hinder in de nacht niet zou moeten leiden tot ongewenste piekbelasting en verplaatsing van hinder naar andere tijdstippen of andere groepen omwonenden;

verzoekt de regering bij het nemen van maatregelen ongewenste piekbelasting en verplaatsing van hinder naar de randen van de nacht te voorkomen, en de Kamer te informeren over de wijze waarop hieraan invulling wordt gegeven,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid El Abassi.

Zij krijgt nr. 643 (29665).

De heer **El Abassi** (DENK):
Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan gaan wij nog niet luisteren naar het lid Kostić. Is mevrouw Van der Plas al zover voor haar bijdrage? Gaat uw gang.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Ja, dank u wel. Ik heb twee moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat Schiphol geen geldige natuurvergunning heeft, maar een tijdelijke gedoogbeschikking;

constaterende dat Schiphol stikstofruimte heeft gekocht door tien boeren uit te kopen, terwijl ammoniak (NH_3) en NO_x twee verschillende soorten emissies zijn;

constaterende dat er sinds 2019 nog duizenden PAS-melders buiten hun schuld in de knel zitten door het handelen van de overheid destijds;

constaterende dat PAS-melders nooit een gedoogbeschikking, zoals Schiphol, hebben ontvangen en dit rechtsongelijkheid betekent;

constaterende dat vele PAS-melders in één klap weer verder kunnen én daarnaast vele woningbouw- en infrastructurele projecten doorgang kunnen vinden als de rekenkundige ondergrens wordt verhoogd naar 1 mol;

constaterende dat dit heel snel kan door bij de actualisatie van het AERIUS-model in oktober de rekenkundige ondergrens te verhogen;

verzoekt de regering om bij de actualisering van het AERIUS-model de rekenkundige ondergrens te verhogen naar 1 mol,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Van der Plas.

Zij krijgt nr. 644 (29665).

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Dan de tweede motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het kabinet bij Schiphol via de Balanced Approach zoekt naar een balans tussen het belang van de luchthaven en de gevolgen voor de leefomgeving;

overwegende dat ook de landbouw met 600.000 banen direct en indirect van economische en maatschappelijke waarde is voor Nederland;

overwegende dat PAS-melders nog altijd te maken hebben met onzekerheid over hun vergunning;

verzoekt de regering bij de verdere uitwerking van het stikstofbeleid de maatschappelijke en sociaal-economische gevolgen voor de landbouw en het platteland expliciet mee te wegen, waarbij de legalisatie van PAS-melders prioriteit krijgt boven externe saldering van agrarische stikstofruimte naar niet-agrarische sectoren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Van der Plas.

Zij krijgt nr. 645 (29665).

Dank u wel. Dan gaan we nu luisteren naar de heer Köse, die spreekt namens de fractie van D66. Gaat uw gang.

De heer **Köse** (D66):
Dank u wel, voorzitter. Zoals aangekondigd, heb ik twee moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het advies van de Raad van State erop wijst dat de geluidsruimte in een of meer handhavingspunten mogelijk eerder "vol" raakt dan het maximumaantal toegestane vliegtuigbewegingen wordt bereikt, en dat de toelichting niet duidelijk maakt of en hoe het maximumaantal in dat geval naar beneden kan worden bijgesteld;

overwegende dat de omwonenden moeten kunnen rekenen op naleving van geluidsnormen en dat een ontbrekende noodrem afbreuk doet aan de beoogde bescherming;

verzoekt de regering om in de toelichting van het LVB duidelijk te maken dat wanneer blijkt dat de geluidsruimte in een of meer handhavingspunten eerder wordt bereikt dan op basis van het toegestane maximum is voorzien en andere stuurmaatregelen onvoldoende effect sorteren, het aantal vliegtuigbewegingen zal moeten worden verlaagd, zodat de normen niet overschreden worden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Köse en Grinwis.

Zij krijgt nr. 646 (29665).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) in haar HUF-toets op het ontwerp-Luchthavenverkeerbesluit (LVB) Schiphol van 29 september 2025 aangeeft dat voor het op het huidige niveau uitvoeren van toezicht en handhaving op het gewijzigde LVB een structurele uitbreiding van 2,2 fte nodig is, plus circa €47.000 aan eenmalige opleidings- en uitrustingskosten;

constaterende dat de ILT dit tekort onder meer verklaart doordat met het gewijzigde LVB twee handhavingsstelsels voor geluid moeten worden geïntegreerd, en de doelgroep voor toezicht op het taxiën met één motor minder sterk wordt uitgebreid;

overwegende dat zonder deze capaciteitsuitbreiding het toezicht op het gewijzigde LVB niet met dezelfde diepgang en kwaliteit kan worden uitgevoerd als thans het geval is, terwijl de wijziging van het LVB juist is bedoeld om de rechtsbescherming van omwonenden tegen geluidsoverlast te herstellen;

overwegende dat berichtgeving bevestigt dat er zorgen bestaan over de handhaafbaarheid van de nieuwe geluidsregels rond Schiphol en het risico dat onvoldoende capaciteit bij de ILT dit verder ondermijnt;

verzoekt de regering samen met de ILT te zorgen voor voldoende capaciteit bij de ILT-Luchtvaartautoriteit, zodat het toezicht op het gewijzigde LVB Schiphol vanaf de inwerkingtreding op het benodigde niveau kan worden uitgevoerd, en de Kamer hierover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Köse, Zwinkels, Peter de Groot en Grinwis.

Zij krijgt nr. 647 (29665).

Dank u wel. U heeft een hele korte vraag van het lid Kostić.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Het is meer een toelichting op de ILT-motie. Ik had een vergelijkbare motie. Alleen, ik vroeg daarin daadwerkelijk om extra geld voor ILT. De motie van D66 kan ook gelezen worden als: zoek het maar binnen het huidige budget van ILT. Is dat wat D66 bedoelt? Of stuurt D66 op meer geld?

De heer **Köse** (D66):
Ik denk dat we daarbij op één lijn zitten. Ik bedoel dat we gewoon gaan bekijken hoe we meer capaciteit krijgen. Ik benoemde ook al het tekort aan geld. Ik zie de minister instemmend knikken.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Mevrouw Zwinkels, we gaan naar u luisteren. U spreekt namens het CDA. Gaat uw gang.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Dank u wel, voorzitter. Dank aan de minister voor de beantwoording en de diverse toezeggingen. Mij resteert nog één motie in te dienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Raad van State benadrukt dat groei van Schiphol naar maximaal 500.000 vliegbewegingen pas kan plaatsvinden als bij elke stap daarnaartoe aan de daarvoor geldende randvoorwaarden is voldaan;

constaterende dat de regering reeds heeft toegezegd de activering van de groeiverdiensystematiek vooraf aan de Kamer voor te leggen;

overwegende dat omwonenden duidelijkheid moeten hebben over de daadwerkelijke afname van geluidshinder en erop mogen rekenen dat reductiedoelstellingen daadwerkelijk worden gehaald;

overwegende dat eventuele groei van het aantal vliegtuigbewegingen door de groeiverdiensystematiek niet mag plaatsvinden in de nachtelijke uren, inclusief de randen van de nacht;

verzoekt de regering de Kamer duidelijk te informeren over de geldende randvoorwaarden van de groeiverdiensystematiek en zeker te stellen dat:

- de voorhang van het koninklijk besluit niet in deze kabinetsperiode wordt gestart;
- in plaats van de in het ontwerp-LVB opgenomen 50/50-verdeling, 60% van de ontstane geluidsruimte ten goede komt aan de omgeving en 40% aan de luchtvaartsector;
- de totale CO_2-uitstoot van de burgerluchtvaart op Schiphol en Lelystad Airport in 2030 lager is dan de uitstoot van Schiphol in 2024,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Zwinkels en Köse.

Zij krijgt nr. 648 (29665).

Dank u wel. Dat geeft aanleiding tot één vraag. Gaat uw gang, mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (PRO):
Eén vraag. Is het CDA op de hoogte van het feit dat de 10% die in deze motie staat voor omwonenden een onhoorbaar verschil van 0,05 decibel betekent? Wat bereikt het CDA hier nou echt mee als het gaat om minder hinder voor omwonenden?

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Dit voorstel gaat in op de groeiverdiensystematiek. Wij denken dat dit wel degelijk een heel groot verschil gaat maken voor de omwonenden. Ik heb ook eerder in het debat al aangekaart dat dit voor ons de grootste beweging is geweest in het hele debat van vanavond. Ik heb gedurende dit hele proces voorstellen gedaan. Ik ben begonnen met de voorhang. Ik koppel aan de voorhang nu ook deze voorwaarden. Ik kom ook nog met een extra maatregel, en daarmee eigenlijk met een aanpassing van het LVB. Ik denk dat ik daarmee alles doe wat ik kan doen hier. Ik hoop dat we met elkaar voorstellen blijven doen om verbeteringen voor de omwonenden ook echt te bewerkstelligen. Wat mij betreft doen we hier dus juist iets heel groots.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan gaan we luisteren naar de heer De Groot, die spreekt namens de fractie van de VVD.

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Dank, voorzitter. Dank aan de minister voor de beantwoording van de vragen. Het is helder.

Ik heb nog een motie over na de beraadslagingen. Die luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het nieuwe Luchthavenverkeerbesluit regels bevat voor preferentieel baangebruik, zodat vliegtuigen zo veel mogelijk gebruikmaken van de banen die de minste hinder veroorzaken;

overwegende dat de nieuwe geluidgrenswaarden in de praktijk invloed kunnen hebben op de mogelijkheid om die banen te gebruiken, en dat daarbij mede wordt gerekend op de inzet van stillere vliegtuigen;

overwegende dat voorkomen moet worden dat vliegverkeer door het bereiken van een geluidgrenswaarde uitwijkt naar banen die meer omwonenden belasten;

verzoekt de regering om na de inwerkingtreding van het LVB samen met LVNL en de ILT te volgen of de geluidgrenswaarden het preferentieel baangebruik in de praktijk beperken, daarbij ook de daadwerkelijke inzet van stillere vliegtuigen te betrekken, en de Kamer tijdig te informeren als hierdoor meer hinder dreigt te ontstaan, met voorstellen om dat binnen de geldende regels te voorkomen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Peter de Groot, Goudzwaard en Heutink.

Zij krijgt nr. 649 (29665).

Dank u wel. Dan gaan we luisteren naar de heer Graus, die spreekt namens de fractie van de PVV. Gaat uw gang.

De heer **Graus** (PVV):
Dank u wel, mevrouw de voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering om een juridisch houdbaar LVB (Luchthavenverkeerbesluit) om tijdrovende en geldverslindende processen te voorkomen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Graus.

Zij krijgt nr. 650 (29665).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering tot nivellering van tarieven middels afschaffing dan wel verlaging van vliegbelastingen tot minimaal het gelijke niveau van onze buurlanden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Graus.

Zij krijgt nr. 651 (29665).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering een juridisch houdbaar toekomstplan voor te bereiden ter behoud van de hubfunctie van Schiphol en ten behoeve van toekomstige groei van het aantal vliegbewegingen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Graus.

Zij krijgt nr. 652 (29665).

De heer **Graus** (PVV):
Dat is eigenlijk dat aantal van 600.000 waar we ooit waarschijnlijk naartoe moeten. Misschien moet het nog wel meer worden.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering uitwijkmogelijkheden van vrachtvluchten, en daarmee schade voor onze economie, te voorkomen dan wel te beperken door desnoods het aantal nachtvluchten naar boven bij te stellen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Graus.

Zij krijgt nr. 653 (29665).

De heer **Graus** (PVV):
Dat moet uiteraard in overleg met de sector gebeuren.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering het nationaal belang, waaronder de financieel-economische en sociaal-maatschappelijke belangen, van onze luchthavens te borgen door een speelveld te creëren dat minimaal gelijk is aan dat in de ons omliggende landen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Graus.

Zij krijgt nr. 654 (29665).

De heer **Graus** (PVV):
Een gezegende nacht, mevrouw de voorzitter.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan gaan we ten slotte luisteren naar het lid Kostić, die spreekt namens de Partij voor de Dieren. Gaat uw gang.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Dank, voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat uit eigen onderzoek van het Rijk blijkt dat een kleiner Schiphol dan nu kan leiden tot een gezondere economie, gezondere mensen en een gezonder klimaat, terwijl de reisbehoeften van Nederlanders bediend blijven worden;

verzoekt de regering te erkennen dat de klimaatcrisis vraagt om een flinke krimp van Schiphol, maar dat dat positieve effecten heeft voor gezondheid en brede welvaart, en dit in te bedden in het kabinetsbeleid,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Kostić.

Zij krijgt nr. 655 (29665).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de belangen van de luchtvaart volgens de rechter jarenlang boven die van omwonenden zijn gesteld en mensenrechten zijn geschonden;

constaterende dat in het concept-LVB Schiphol de grenswaarden voor geluidshinder over de hele linie zo zijn opgerekt dat de kans op overschrijding heel klein is en ook de Commissie mer kritisch is op de grenswaarden;

constaterende dat zelfs volgens ambtenaren van het ministerie deze voorgestelde grenswaarden "niets doen";

verzoekt de regering om de gezondheid van kinderen, ouderen en andere omwonenden van Schiphol te beschermen door de grenswaarden voor geluidshinder in het LVB (in overleg met gezondheidsexperts) aan te scherpen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Kostić.

Zij krijgt nr. 656 (29665).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat:

- het nieuwe Luchthavenverkeerbesluit (LVB) Schiphol als doel heeft rechtsbescherming van omwonenden te herstellen;
- de Gezondheidsraad de regering adviseert over de gezondheidsrisico's van omgevingsfactoren, waaronder de cumulatieve effecten van geluidshinder;
- de wetenschappelijke inzichten omtrent de effecten van ultrafijnstof, slaapverstoring et cetera zich snel ontwikkelen;

overwegende dat het LVB Schiphol daarom flexibel genoeg moet zijn om tussentijds te worden gecorrigeerd wanneer de feiten en gezondheidsadviezen daartoe roepen;

verzoekt de regering:

- om de uitkomsten en aanbevelingen van het (eerstvolgende) advies van de Gezondheidsraad omtrent de gezondheidseffecten van de luchtvaart te betrekken bij onder andere de monitoring van het LVB;
- tevens zo snel mogelijk over te gaan tot aanscherping van de normen in onder andere het LVB Schiphol indien de Gezondheidsraad concludeert dat de huidige grenzen onvoldoende bescherming bieden tegen gezondheidsschade,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Kostić.

Zij krijgt nr. 657 (29665).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de rechter heeft geoordeeld dat de Staat de mensenrechten van omwonenden van Schiphol heeft geschonden;

verzoekt de regering excuses aan te bieden aan omwonenden van Schiphol voor de jarenlange schending van hun mensenrechten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Kostić.

Zij krijgt nr. 658 (29665).

Dank u wel. De minister heeft aangegeven tien minuten nodig te hebben voor de appreciatie van de ingediende moties. Ik schors voor tien minuten.

De vergadering wordt van 23.36 uur tot 23.49 uur geschorst.

De **voorzitter**:
Ik heropen de vergadering. Aan de orde is het debat over het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol. Wij zijn toegekomen aan de tweede termijn van de minister. Ik nodig hem graag uit tot de appreciaties van de ingediende moties en volgens mij de beantwoording van nog enkele openstaande vragen. Gaat uw gang.

Minister **Karremans**:
Voorzitter. O ja, die vraag, inderdaad, van mevrouw Kröger over 0,05 decibel stiller door gefaseerde terugkeer. Dat is niet het geval. In het totaalbeeld TVG gaat het om 0,12 decibel en 0,05 decibel in de laatste stap. Alleen, dit is een daling van het Totaal Volume Geluid, een overall norm. Omdat het een logaritmische schaal is, is de uiteindelijke geluidsbelasting, die veel minder wordt, 14%. Dat is wel degelijk significant. Dat komt bijvoorbeeld omdat een reductie van 3 decibel een halvering van het geluid is, omdat het een logaritmische schaal is. Daarom is het wel degelijk heel significant. Dat daarover.

Op de vraag naar het precieze aantal ernstig gehinderden dat er is als gevolg van een dalende TVG bij groei kom ik schriftelijk terug, als dat goed is. Dat is een vraag die mevrouw Kröger gesteld heeft. Ik heb het daar net met mijn ambtenaren over gehad en ik dacht: ik wil niet de Kamer daar verkeerd over informeren. Ik wil dat even zorgvuldig doen. Dat kan ik snel doen. Dat kan deze week nog richting de Kamer komen.

Mevrouw **Kröger** (PRO):
Voor de stemming.

Minister **Karremans**:
Voor de stemming, zeker. Ja.

De **voorzitter**:
En die is deze week.

Minister **Karremans**:
Goed.

De **voorzitter**:
Nee, de beantwoording is deze week. De stemming is volgende week.

Minister **Karremans**:
Correct. Ik schrok al! Dus dat is goed.

De motie op stuk nr. 638 gaat over afzien van groei. Dat is de strekking van deze motie van mevrouw Kröger en het lid Kostić. Ik verwijs even, vanwege het tempo dat de voorzitter graag aanhoudt, naar het debat. Ik moet deze motie ontraden.

De **voorzitter**:
De motie op stuk nr. 638 wordt ontraden.

Minister **Karremans**:
De motie op stuk nr. 639. Er moet natuurlijk zorg worden gedragen voor een geldige natuurvergunning, maar daar staat een deadline op. Een natuurvergunning is iets tussen de initiatiefnemer, Schiphol en het bevoegd gezag. Het proces van een natuurvergunning staat dus los van het moment van het openstellen van de capaciteitsdeclaratie. Daarom moet ik de motie ontraden.

De **voorzitter**:
De motie op stuk nr. 639 wordt ontraden.

Minister **Karremans**:
De motie op stuk nr. 640 van DENK vraagt om onderzoek te verrichten naar welke factoren Nederlandse reizigers ertoe bewegen om vanaf buitenlandse luchthavens te vliegen. De elementen zijn precies de elementen die reizigers meewegen in hun keuzes. Het KiM is de partij die dergelijke onderzoeken uitvoert. Het verzoek gaat ook om prijselasticiteit, maar dat is een kostbaar aanvullend onderzoek. Over — wat is het? — drie jaar hebben we weer een nieuw onderzoek. In die zin voegt het voor mij niks toe. In die zin is de motie overbodig.

De **voorzitter**:
De motie op stuk nr. 640 krijgt de appreciatie "overbodig".

De heer **El Abassi** (DENK):
Ik weet niet of de minister goed gelezen heeft wat ik precies vraag in de motie. Ik vraag om te kijken waarom mensen vanaf het buitenland vliegen, waarbij gekeken wordt naar inderdaad vliegbelasting en luchthaventarieven. Dat betekent eigenlijk het volgende. Hoeveel procent van de Nederlanders die vanuit het buitenland vliegen, vliegt daarvandaan vanwege de vliegbelasting? Hoeveel Nederlanders vliegen daarvandaan vanwege de ticketprijzen? Ik kan dat nergens in het KiM-rapport teruglezen. Daarom heb ik deze motie ingediend.

Minister **Karremans**:
Volgens mij is de vraag welke factoren hen ertoe bewegen. Ik zal even moeten kijken of we de volgende keer aan het KiM kunnen meegeven om te kijken om hoeveel procent dat gaat. De heer El Abassi heeft mij al een wensenlijstje richting het KiM laten sturen. Ik kan kijken of ik dat eraan toe kan voegen.

De **voorzitter**:
Daarmee blijft de appreciatie van de motie op stuk nr. 640 "overbodig".

Minister **Karremans**:

Daarmee zeg ik toe dat ik dat … Ja, zeker.

De **voorzitter**:
Maar wel met een toezegging. Dan gaan we naar de motie op stuk nr. 641.

Minister **Karremans**:
De motie op stuk nr. 641 is ook overbodig. Het KiM is de partij die dergelijke onderzoeken uitvoert. Ik heb net ook geantwoord dat een nieuw groot onderzoek in 2028 wordt uitgevoerd.

De **voorzitter**:
De motie op stuk nr. 641 krijgt de appreciatie "overbodig".

De heer **El Abassi** (DENK):
In de motie vraag ik om het structureel te laten monitoren. Kan ik daarmee ook constateren dat de minister hier toezegt dat hij het al structureel monitort? Ja? Oké.

Minister **Karremans**:
Dan de motie op stuk nr. 642. Deze is ook overbodig omdat de effecten van een naar afstand gedifferentieerde vliegbelasting uitvoerig zijn onderzocht en zijn geactualiseerd. De effecten van de afstandsafhankelijke vliegbelasting en de actualisatie hiervan komen zeer spoedig naar de Kamer, dus die kan de heer El Abassi snel verwachten.

De **voorzitter**:
De motie op stuk nr. 642 krijgt de appreciatie overbodig. Dan de motie op stuk nr. 643.

Minister **Karremans**:
De motie op stuk nr. 643 kan ik oordeel Kamer geven. Ik zal op korte termijn een tijdlijn schetsen van het proces rondom de invulling van de ambitie voor de nacht uit het coalitieakkoord.

De **voorzitter**:
De motie op stuk nr. 643 krijgt oordeel Kamer. Dan de motie op stuk nr. 644.

Minister **Karremans**:
Voor de motie op stuk nr. 644 is mijn verzoek om die aan te houden. Deze motie gaat over de aanpassing van het AERIUS-model en daarvoor moet u een appreciatie krijgen van mijn collega van LVVN. Daarom vraag ik om de motie aan te houden.

De **voorzitter**:
Ik kijk naar mevrouw Van der Plas. Zij schudt nee. Wat wordt dan de appreciatie?

Minister **Karremans**:
Dan moet ik 'm ontraden. En datzelfde geldt feitelijk voor de motie op stuk nr. 645.

De **voorzitter**:
Dan worden de moties op de stukken nrs. 644 en 645 ontraden.

Minister **Karremans**:
De motie op stuk nr. 646 is van de heren Köse en Grinwis. Die krijgt oordeel Kamer.

De **voorzitter**:
De motie op stuk nr. 646: oordeel Kamer.

Minister **Karremans**:
De motie op stuk nr. 647: ook oordeel Kamer.

De **voorzitter**:
De motie op stuk nr. 647: oordeel Kamer.

Minister **Karremans**:
De motie op stuk nr. 648 is een zeer ingrijpende motie, ook voor omwonenden, omdat de 60/40-verdeling ergens een heel mooi signaal naar omwonenden is dat op die manier voor de balans wordt gekozen. Die kan ik dus oordeel Kamer geven.

De **voorzitter**:
De motie op stuk nr. 648 krijgt oordeel Kamer. Dan de motie op stuk nr. 649.

Minister **Karremans**:
De motie op stuk nr. 649 krijgt ook oordeel Kamer.

De **voorzitter**:
De motie op stuk nr. 649 krijgt oordeel Kamer.

Minister **Karremans**:
De motie op stuk nr. 650 is overbodig. Daar zijn we gewoon mee bezig.

De **voorzitter**:
De motie op stuk nr. 650 is overbodig.

Minister **Karremans**:
De motie op stuk nr. 651 moet ik ontraden, want die heeft ook geen financiële dekking.

De **voorzitter**:
De motie op stuk nr. 651: ontraden.

Minister **Karremans**:
De motie op stuk nr. 652 is overbodig.

De **voorzitter**:
De motie op stuk nr. 652 is overbodig.

Minister **Karremans**:
De motie op stuk nr. 653: ontraden.

De **voorzitter**:
De motie op stuk nr. 653: ontraden.

Minister **Karremans**:
De motie op stuk nr. 654: ontraden.

De **voorzitter**:
De motie op stuk nr. 654: ontraden.

Minister **Karremans**:
De motie op stuk nr. 655: ontraden.

De **voorzitter**:
De motie op stuk nr. 655: ontraden.

Minister **Karremans**:
De motie op stuk nr. 656 moet ik ontraden, ook met verwijzing naar het debat.

De **voorzitter**:
De motie op stuk nr. 656: ontraden.

Minister **Karremans**:
De motie op stuk nr. 657 ontraad ik ook met verwijzing naar het debat.

De **voorzitter**:
De motie op stuk nr. 657: ontraden.

Minister **Karremans**:
Hetzelfde geldt voor de motie op stuk nr. 658.

De **voorzitter**:
De motie op stuk nr. 658: ontraden.

Hiermee zijn we aan het einde gekomen van de tweede termijn van de zijde van het kabinet. We zijn daarmee ook aan het einde gekomen van dit debat.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:
We gaan volgende week dinsdag stemmen over de ingediende moties. Er zijn een aantal toezeggingen gedaan. Ik wil de leden van de Kamer bedanken. Ik wil de minister bedanken voor zijn bijdrage. Maar ik wil bovenal alle medewerkers bedanken die er weer voor gezorgd hebben dat wij vanavond konden debatteren. Ik wens iedereen wel thuis en morgen gezond weer op. Het is 23.56 uur. Wel thuis.