Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2025–2026

29 665 Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 633

VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT

Vastgesteld 14 juli 2026

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat en de vaste commissie voor Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur hebben op 19 mei 2026 overleg gevoerd met de heer Karremans, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 februari 2026 inzake reactie op bericht van de MRS over convenanten KLM en Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 590);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 3 februari 2026 inzake reactie zienswijzen PUSH en Vereniging Vlieghinder Nieuwkoop over baanonderhoud 2026 (Kamerstuk 29 665, nr. 588);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 3 november 2025 inzake monitoring Balanced Approach Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 580);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 6 oktober 2025 inzake reactie op verzoek commissie over de correspondentie tussen het ministerie en de Europese Commissie inzake het LVB Schiphol openbaar aan de Kamer te doen toekomen (Kamerstuk 29 665, nr. 578);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 11 december 2025 inzake reactie op verzoek commissie over de planning ten aanzien van Schiphol in het kader van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) (Kamerstuk 29 665, nr. 581);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 december 2025 inzake besluit ministerraad over start voorhang Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) (Kamerstuk 29 665, nr. 583);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur d.d. 19 december 2025 inzake gedoogbeschikking Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 582);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 januari 2026 inzake twaalfde voortgangsbrief Programma Omgeving Luchthaven Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 584);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 16 maart 2026 inzake uitspraak Raad van State inzake**

kst-29665-633
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2026

wijziging van artikel 4.2.3a van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 591);
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 1 april 2026 inzake nadere duiding uitspraak Raad van State over de versnelde wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 592);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 2 april 2026 inzake resultaten eerste tussentijdse monitoring maatregelen Balanced Approachprocedure (Kamerstuk 29 665, nr. 593);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 april 2026 inzake antwoorden op vragen commissie over onder andere de voorhang ontwerpbesluit tot wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 585) (Kamerstuk 29 665, nr. 595);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 13 april 2026 inzake stand van zaken beperking grondafhandeling Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 594);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 12 mei 2026 inzake resultaten van het vervolgonderzoek naar luchtvaartemissies (Kamerstuk 31 936, nr. 1290);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 11 mei 2026 inzake beantwoording vragen gesteld tijdens het commissiedebat Luchtvaart van 21 april 2026 (Kamerstuk 31 936, nr. 1271);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 7 mei 2026 inzake uitvoeringstoets Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) algehele LVB-wijziging Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 597);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 mei 2026 inzake verzamelbrief openstaande verzoeken inzake luchtvaart (Kamerstuk 31 936, nr. 1291);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 mei 2026 inzake advies Commissie voor de milieueffectrapportage over het milieueffectrapport (MER) voor de wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) (Kamerstuk 29 665, nr. 599);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 mei 2026 inzake afdoening motie van het lid Kostić over alle denkrichtingen van de ILT over absolute emissiegrenswaarden vóór het commissiedebat over Schiphol met de Kamer delen (Kamerstuk 31 936, nr. 1285) (Kamerstuk 31 936, nr. 1292**).

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Huizenga

De voorzitter van de vaste commissie voor Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur,
Steen

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

Voorzitter: Graus
Griffier: Koerselman

Aanwezig zijn twaalf leden der Kamer, te weten: El Abassi, Beckerman, Van Duijvenvoorde, Goudzwaard, Graus, Peter de Groot, Heutink, Köse, Kostić, Kröger, Van der Plas en Zwinkels,

en de heer Karremans, Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 16.30 uur.

De **voorzitter**:
Ik open dit commissiedebat van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat. Ik heet allereerst de mensen op de publieke tribune van harte welkom, net als de mensen die thuis kijken en luisteren via het digitale kanaal. Ook welkom aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en zijn team, waarvan een gedeelte achter gesloten deuren zit. Ook de leden van de Tweede Kamer der Staten-Generaal van harte welkom. Ik stel een spreektijd voor van vijf minuten per fractie en vier losse interrupties.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):
Voorzitter, dit is een groot onderwerp, een groot debat. Met vijf minuten spreektijd stel ik voor om te gaan voor zes interrupties.

De **voorzitter**:
Het lid Kostić knikt, iedereen knikt. Dan doen we zes losse interrupties. Probeer ze een beetje schappelijk kort te houden. Dan laten we ook die 30 secondenregeling niet gelden. We moeten wel over vijf uur uit de zaal zijn. Ik geef als eerste het woord aan iemand die een halfuur geleden al een handdoekje was komen neerleggen, net zoals vakantiegangers dat doen bij het zwembad: het lid Kostić van de Partij voor de Dieren.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Oh, voorzitter.
In Castricum, Uithoorn en vele andere plaatsen raast elke acht minuten een vliegtuig over de hoofden van mensen. Bewoners vertellen hoe ze ondanks driedubbele isolatie soms met een koptelefoon op moeten slapen, hoe ze kortademig worden van de uitstoot. Mensen wordt de vrijheid in eigen huis, in de eigen slaapkamer ontnomen. Honderdduizenden mensen, ook kinderen, worden er letterlijk ziek van. Daar gaat het debat vandaag over, niet over percentages, niet over modellen, maar over één fundamentele vraag: beschermt de overheid haar inwoners of beschermt zij vooral de luchtvaartlobby?
De pijnlijke waarheid is dat de overheid al zestien jaar vooral voor de luchtvaart kiest. Zestien jaar lang mocht Schiphol via gedoogconstructies en rekentrucs illegaal schade toebrengen aan natuur, klimaat en gezondheid – met hulp van het Rijk. Omwonenden moesten zelf naar de rechter stappen om bescherming af te dwingen en de rechter was duidelijk: het Rijk heeft de mensenrechten van omwonenden geschonden door hun belangen stelselmatig ondergeschikt te maken aan die van de luchtvaart. Het Rijk moest daarom eindelijk een eerlijke belangenafweging gaan maken.
Dat had moeten gebeuren in het Luchthavenverkeerbesluit dat vandaag voorligt. Maar wat gebeurde er? Het vorige kabinet zette met een PVV-minister juist de oude, giftige cultuur voort: nog dichter op de schoot van de luchtvaartlobby zitten, zó dicht dat een topambtenaar er niet meer tegen kon en opstapte. Dit kabinet zet dat beleid gewoon door. Het legaliseert jarenlange illegale overlast en opent ook nog de deur naar verdere groei van Schiphol.

Voorzitter. Ik kan daar echt boos van worden. Na zestien jaar strijd zouden omwonenden eindelijk herstel krijgen, maar opnieuw krijgen ze rekentrucs en wanbeleid voorgeschoteld. Hoe weten we dit? Omdat het oordeel van de onafhankelijke Commissie mer hierover vernietigend is. De commissie zegt letterlijk dat er geen goede basis ligt voor dit besluit, dat belangrijke alternatieven niet serieus zijn genomen, dat het systeem veel ruimte laat voor de luchtvaart en vooral dat niet is aangetoond dat de gezondheid van omwonenden voldoende wordt beschermd. De commissie adviseert zelfs om terug naar de tekentafel te gaan. De commissie is zelden zo hard; dit zegt alles. Toch wil dit kabinet het huidige besluit doorzetten.
Beste mensen thuis en in de zaal, de Minister zal jullie voorhouden dat hij dit zogenaamd doet om recht te doen aan de uitspraak van de rechter en aan omwonenden en dat hij het besluit daarom snel wil doorzetten, maar trap hier niet in. Dit zijn oude politieke spelletjes. Wat de Minister ook zegt, houd twee feiten in je achterhoofd. Eén. De onafhankelijke commissie is helder: dit beleid kan zo niet. Twee. Geen enkele omwonendenorganisatie is ook maar een beetje blij met wat hier voorligt en toezichthouder ILT is kritisch. Dan weet je dat de balans compleet zoek is.
Begrijpt de Minister dat het totaal ongeloofwaardig is om te beweren dat dit besluit omwonenden beschermt, terwijl die omwonenden zich opnieuw in de steek gelaten voelen? Beseft hij dat hij met zo'n vernietigend oordeel van de Commissie mer opnieuw afstevent op een nederlaag bij de rechter?

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Waar de mensen thuis vooral niet in moeten trappen, is de bangmakerij van het lid Kostić. We hebben immers een zorgvuldige Balanced Approachprocedure doorlopen. We hebben met elkaar een doel vastgesteld van 20% geluidsreductie. Op dit moment hebben we 13,7% geluidsreductie en het aandeel gaat nog fors stijgen omdat we gaan werken met stillere vliegtuigen. Mijn vraag aan het lid Kostić is: stop alstublieft met bang maken, stop alstublieft met mensen te vertellen dat vliegen slecht is. Blijf bij de feiten, namelijk: het geluid is fors minder en de mensen worden gehoord en serieus genomen. Dat is het eerlijke verhaal. Daar moet u wel bij blijven, lid Kostić.

De **voorzitter**:
Voor degenen die iets later zijn binnengekomen: we hebben zes korte en puntige interrupties afgesproken.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Daar was ik niet bij.

De **voorzitter**:
Nee, daarom wijs ik u er nu even op. Het lid Kostić.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Dit is precies waar ik het publiek hier en thuis voor waarschuwde. Dat is wat je krijgt, termen als «Balanced Approach», percentages, geluidsdoelen, et cetera, et cetera. Daar gaat vandaag meer mee worden gestrooid, maar twee feiten blijven overeind. De Commissie mer, de enige onafhankelijke commissie die we hebben om juist te toetsen of ons beleid een beetje goed in elkaar zit op dit soort vlakken, is vernietigend en die is dus zelden zo vernietigend over een besluit of wat er voorligt. Ten tweede is er dus door de rechter gezegd: er is te lang, decennialang, te veel rekening gehouden met de luchtvaart – die stond altijd op één – en de belangen van omwonenden zijn daar ondergeschikt aan geraakt. Dat moet in balans komen. Er moet een eerlijke belangenafweging worden gemaakt. En wat zien we nu? We zien dat het beleid vooral is ingestoken vanuit het luchtvaartbeleid en dat de omwonenden, voor wie de rechter

dus eigenlijk die uitspraak heeft gedaan en die ze gelijk heeft gegeven, geen van allen ook maar een klein beetje blij zijn. Dat zijn de feiten, zeg ik richting de PVV. Ik begrijp echt niet dat de PVV dat negeert, terwijl ...

De **voorzitter**:
Ho. Ho, ho, ho, ho. Dat is de Groep Markuszower.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
O, excuus. Ik blijf het een beetje één pot nat vinden. Ik maak 'm even af. Excuus. Ik vind het gewoon echt jammer dat de Groep Markuszower, maar ook de PVV, hier gewoon van wegkijkt, want het gaat ook over hun eigen kiezers. Het gaat er ook over dat dit soort beleid ervoor zorgt dat juist die belastingbetaler meer moet gaan betalen voor de schade die wordt aangericht. Niemand is tegen vliegen in het algemeen, maar dit beleid faciliteert meer schade ten koste van burgers, een rupsje-nooit-genoegbeleid voor de luchtvaart. Dat kunnen we nooit accepteren.

De **voorzitter**:
Ook voor de leden die zojuist binnenkwamen: zes korte en puntige interrupties. Dat u het weet. Meneer Heutink.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Dit bewijst maar weer dat het lid Kostić feitenvrij praat. Ten eerste over de PVV, maar daar ga ik verder niet op in. Ik mis voorzitter Graus in de fractie. Laat ik dat wel gezegd hebben. Maar laat ik wel wezen. De Commissie mer gaat uit van een aantal vluchten van 294.000. Dat is gebaseerd op het luchthavenbesluit uit 2008. De laatste jaren heeft geen enkele omwonende te maken gehad met een aantal vluchten van 294.000 als het gaat om de geluidsintensiteit. Vertel dat verhaal dan op zijn minst voordat u dit soort gal over luchtvaart spuwt, zeg tegen het lid Kostić. En als u dat dan allemaal niet wil: prima, maar zeg dan gewoon dat u vliegen haat.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Opnieuw probeert het lid van Groep Markuszower af te leiden van de feiten. De feiten zijn dat we de onafhankelijke Commissie mer hebben die ons in al haar wijsheid juist adviseert en die hier toch wel iets meer over weet dan mijn collega aan de linkerzijde, neem ik aan, en dat die commissie gewoon vernietigend is. Die is zelden zo vernietigend geweest over een besluit, een stuk, als nu het geval is. Daar moet je serieus iets mee als Kamer. Dat is een. Ten tweede hebben we dit hele traject gestart – dat zegt het kabinet ook – om die omwonenden nou eindelijk wat recht te doen, maar niemand van die omwonenden is hier ook maar een beetje blij mee. Dat is de kern. Ga eens met omwonenden spreken. U kunt wel praten over de technieken, de percentages, de modellen en Balanced Approach, maar die omwonenden hebben daar helemaal niets aan. De feiten spreken voor zich.

De **voorzitter**:
Lid Kostić, u kunt uw betoog vervolgen. O, nee. Eerst meneer Goudzwaard van JA21.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Ik word toch een beetje getriggerd door lid Kostić. Het lid Kostić geeft aan: we moeten ons niet laten leiden door percentages, getallen en feiten, maar we moeten luisteren naar de omwonenden. Maar ja, dan gaan wij als politiek beleid proberen te maken op de onderbuik. Is dat wat het lid Kostić nastreeft?

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Ik zou mijn collega willen uitnodigen om te luisteren naar wat ik zeg. Ik heb het juist over feiten. Er zijn twee feiten. Er ligt een dik rapport van de Commissie mer. Die commissie is onafhankelijk en die hebben wij hier allemaal ingesteld om voor ons te bepalen of een besluit goed onderbouwd is en hoe het zit qua impact op het milieu en gezondheid, juist zodat het niet zo politiek wordt. Die commissie is dus vernietigend. Dat is punt een.
Het tweede punt is de uitspraak van de rechter dat luchtvaartbelangen veel te lang dominant zijn geweest in het beleid van het kabinet: dat moet anders en belangen van de omwonenden moeten beter worden meegenomen. En dan ligt er hier nu een besluit waar, nogmaals, geen enkele omwonendengroep ook maar een beetje blij mee is. Niemand eist hier perfectie, maar als geen enkele omwonendengroep er ook maar een beetje blij mee is, kan je niet blijven volhouden dat hier een goed stuk ligt. Het is volgens experts vernietigend en dus ook niet in het belang van de omwonenden. Het stuit mij juist tegen de borst dat dit kabinet een heel slecht besluit door de Kamer wil jassen onder het mom van: we doen dit voor de omwonenden. Dat is dus echt misleiding van de Kamer. Daar wil ik echt een hele dikke streep doorheen trekken.

De **voorzitter**:
Dank u wel. U kunt uw betoog vervolgen. O nee, er is een interruptie van de heer De Groot van de VVD.

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Op het gebied van feiten heb ik via u, voorzitter, nog wel een vraag aan het lid Kostić. Hoe kijkt het lid Kostić aan tegen het feit dat de Minister onlangs een brief heeft gestuurd waarin staat dat er uit het, ik zou toch bijna wel zeggen historische, maatregelenpakket voor Schiphol dat nu ingesteld wordt, met voor het eerst krimp en geluidsreductie, mogelijk 13,7% of meer geluidsreductie voortkomt en dat de Commissie mer daar niets over zegt? Hoe kijkt het lid Kostić naar die feiten en naar het feit dat daar niets over wordt gezegd?

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Ik zou mijn collega van de VVD toch willen terugverwijzen naar de Commissie mer. Die zegt daar wel iets over. Nogmaals, die is vernietigend. Ik heb het net in mijn bijdrage ook opgesomd. Er is geen enkel bewijs. Sterker nog, dit kabinet bereikt zelfs binnen de papieren werkelijkheid waar dit kabinet van uitgaat niets voor de omwonenden, laat staan als je naar de echte werkelijkheid gaat kijken, bijvoorbeeld het feit dat er helemaal geen sprake is van krimp. Dat aantal van 478.000 vliegbewegingen betekent geen krimp. Daar is Schiphol de afgelopen paar jaar niet overheen gekomen. Dat is dus geen feitelijke krimp. Laten we elkaar op dat punt dus niet misleiden. Ik zou de VVD toch aanraden om bijvoorbeeld het rapport dat ik hier heb te lezen, waarin staat dat we weten dat het zowel voor de gezondheid van de omwonenden als voor het klimaat en voor de economie veel beter is om met een veel kleinere luchtvaart te werken die veel meer gericht is op wat Nederlanders echt nodig hebben in plaats van op buitenlandse overstappers en het verdienmodel van een aantal luchtvaartbobo's.

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Als we het over feiten hebben, want ik denk dat het debat daar ook over gaat: in 2025 waren er in totaal 499.000 vluchten, dus het is maar net op welke cijfers je je baseert. Maar het zegt genoeg dat het lid Kostić afsluit met «luchtvaartbobo's». Dat zegt, denk ik, al genoeg over hoe het lid Kostić namens de Partij voor de Dieren aankijkt tegen wat toch een heel belangrijke plek in Nederland is, Schiphol, waar we de connectiviteit met de wereld mee geregeld hebben, waar wij onze welvaart aan te danken

hebben en waardoor mensen met elkaar op vakantie kunnen gaan. Ik zou er, zeg ik via u, voorzitter, nooit over willen spreken als «bobo's», zoals hier gedaan is. Ik zou Schiphol willen koesteren, omdat het iets heel erg belangrijks is voor de toekomst van Nederland.

De **voorzitter**:
Omdat wij in Nederland leven en niet in Noord-Korea mag zij zeggen wat ze wil. Het lid Kostić.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Ik spreek namens de Partij voor de Dieren graag eerlijk over hoe het zit. Het zit zo dat we inderdaad te maken hebben met een aantal luchtvaartbobo's, CEO's, de top van de luchtvaartelite, die vooral hun eigen zakken hebben gevuld en met behulp van het kabinet en vorige kabinetten allerlei trucjes hebben toegepast om maar een soort megalomane groei te blijven faciliteren, in een land waar heel beperkte ruimte is. We hebben een natuurcrisis en een stikstofcrisis en we hebben last van gebrek aan ruimte, ook voor woningbouw. Schiphol wilde steeds dat rupsje-nooit-genoegbeleid van het kabinet en kreeg dat ook. Daar moeten we eerlijk over zijn. Dat neemt niet weg dat er ook gewoon een gezonde luchtvaart kan zijn, waar heel veel mensen binnen en buiten de luchtvaart hard aan willen werken. Ik laat ook hier het rapport Luchtvaart van morgen zien, een van de mogelijke visies om de luchtvaart weer gezond te maken. Dát is het eerlijke verhaal. Het is gewoon jammer dat de VVD daar anno 2026 niet voor openstaat en hier gewoon nog oude verhaaltjes van 30 jaar geleden opnieuw zit te vertellen. Dat kan volgens mij beter, zelfs van de VVD.

De **voorzitter**:
Voordat u verdergaat met uw betoog, geef ik eerst nog het woord aan de heer Van Duijvenvoorde.

De heer **Van Duijvenvoorde** (FVD):
Ik vroeg me af of het lid Kostić weet hoeveel mensen nu een baan hebben op en dankzij Schiphol.

De **voorzitter**:
Kijk, dat was nou nog eens een korte en puntige vraag.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Er hebben duizenden mensen een baan dankzij Schiphol, absoluut. Nogmaals, het gaat mij er niet om mensen geen werk meer te bezorgen, maar we hebben wel te maken met een aantal feiten. Schiphol is veel te groot geworden voor wat gezond is voor de Nederlandse samenleving. Twee. We hebben juist te maken met tekorten op de arbeidsmarkt. Er zijn keihard mensen nodig op de arbeidsmarkt in gezondere sectoren. Dus zelfs al zouden een aantal mensen hun huidige baan bij Schiphol verliezen, dan zouden ze er waarschijnlijk een veel gezondere baan voor terugkrijgen. Als u daar beleid op wil voeren, steun ik u van harte. Maar feit is wel dat het huidige beleid onhoudbaar is en dat mensen er doodziek van worden. Volgens mij is daar niemand bij gebaat.

De heer **Van Duijvenvoorde** (FVD):
Zo uit mijn hoofd gezegd gaat het om zo'n 65.000 banen. Ik vind het woord «waarschijnlijk», dat mensen waarschijnlijk wel een andere baan zouden kunnen krijgen, erg summier om hierop een heel beleid te maken. Dat is het punt dat ik wil maken.

De **voorzitter**:
Waarvan akte. U kunt doorgaan met uw betoog. U hebt nog twee minuten. Meneer Goudzwaard? U was al geweest, daarom had ik niet in

de gaten dat u nog een keer een ronde wilde. Meneer Goudzwaard en dan meneer Heutink.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Er schoot me nog iets te binnen naar aanleiding van wat ik net hoorde van lid Kostić over dat Schiphol veel te groot is geworden. Je ziet natuurlijk een groei in alle vervoersmodaliteiten over de wereld, want onze wereldbevolking en onze drang om te reizen nemen toe. Wij zijn het enige land ter wereld dat actief gaat inzetten op een krimp van onze luchtvaartsector middels een Balanced Approach, zoals de Europese Commissie voorschrijft. Is de Europese Commissie volgens lid Kostić compleet ondeugdelijk bezig? Zijn we niet al superhard bezig om iets te doen voor de omwonenden?

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Ik zal het nog een keer herhalen: er is helemaal geen sprake van krimp. Dat is een. Ten tweede. Er ligt gewoon een vernietigend oordeel van de onafhankelijke commissie die wij allemaal daarvoor hebben ingesteld. Die zegt gewoon: dit is broddelwerk; je moet terug naar de tekentafel. Dat zou mijn collega ook ter harte moeten nemen. Ten derde. Als je het goed wil doen voor de economie, voor de werknemers, voor de gezondheid van burgers, voor het klimaat en de natuur – dat is nogal belangrijk, ook voor onze veiligheid – dan moet je dus juist kijken naar een kleinere luchtvaart in Nederland en eentje die meer gericht is op de behoeften van de Nederlanders in plaats van de buitenlandse overstappers en de luchtvaartbobo's.

De **voorzitter**:
Het lid Goudzwaard en daarna de heer Heutink.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Ik kan het toch niet laten. Wij komen op deze manier, als de Partij voor de Dieren deze woorden gebruikt, zoals «vernietigend», «broddelwerk» ... Wat er aan de hand is, is dat deze commissie een aantal kritische kanttekeningen heeft. Meer niet. Wat lid Kostić doet, is echt bijdragen aan polarisatie op dit dossier. Dat vind ik gewoon heel erg kwalijk; dat wil ik even gezegd hebben.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Voorzitter, ik vind dit zó kwalijk! Maar serieus. JA21 spreekt over polarisatie, terwijl Jan en alleman door JA21 wordt weggezet als gevaar. Ik benoem de feiten, die veel mensen gewoon ook thuis voelen, hoe hun belangen structureel worden weggezet voor de luchtvaartlobby. We moeten eerlijk zijn. Natuurlijk is een luchtvaartbeleid dat gezond is, mogelijk. Nogmaals, ik heb hier een rapport daarover. Ongetwijfeld zijn daar verschillende insteken voor. Maar eraan blijven vasthouden dat alles maar moet kunnen, het rupsje-nooit-genoegbeleid voor Schiphol, ja, dát is echt het giftige. Dát zorgt juist voor polarisatie. Denk nou mee over hoe we de luchtvaart gezond kunnen krijgen in plaats van «alles moet maar kunnen» en de Commissie mer negeren. De Commissie mer zegt zelf dat ze zelden zo hard zijn als in dit geval. Ik zou zeggen: ga in gesprek met die commissie.

De **voorzitter**:
Het lid Heutink en dan meneer De Groot.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
We kunnen deze hele bijdrage wel op het vliegtuig naar Thailand of zo sturen, want er zit zo veel broddelwerk in en de bijdrage is zo feitenvrij! Een paar feiten. Het eerste feit is: vorig jaar had Schiphol 499.000

vliegbewegingen. Het kabinet, onder leiding van meneer Karremans, gaat terug naar 478.000 vluchten per jaar. Dat is een krimp. We zijn het enige land ter wereld dat een luchthaven laat krimpen. We zijn al knettergek dat we het toestaan, maar blijkbaar is zelfs dat voor het lid Kostić nog niet genoeg. Daar komt nog bij dat we op dit moment een geluidsreductie behaald hebben van 13,7%. We gaan richting de 20%. Dat zijn de keiharde feiten, zeg ik tegen de Partij voor de Dieren. Dan kunt u zwaaien met allemaal mooie roze mapjes, maar dit zijn de feiten. Ik ben het helemaal eens met meneer Goudzwaard. Als u eerlijk bent naar alle mensen thuis, dan zit u hier feitenvrije onzin te verkopen. Ik hoop dat niemand die slikt.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Ik heb benadrukt wat de Commissie mer zegt. Die spreekt mijn collega van de Groep Markuszower gewoon tegen. Dat wil ik wel benadrukt hebben. Ik vind het jammer dat via deze weg dan ook de Commissie mer eigenlijk onderuit wordt geschopt door de Groep Markuszower. Helaas is dat blijkbaar de werkwijze van die groep, maar wij zijn hier juist voor de feiten. Ik zwaai met het rapport van de Commissie mer. Ik hoop dat we dat serieus nemen en dat we dit echt niet vandaag door laten gaan. Dat is ook de verantwoordelijkheid van ons als Kamerleden. Dit kan écht niet, lieve mensen. Je kan na zo veel jaar, zestien jaar, illegaal beleid van Schiphol gedogen door het kabinet, niet met dit aan komen zetten. Kom op! Schaamteloos, ook van Groep Markuszower.

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Laat ik dan kijken of we toch ergens kunnen komen. De Commissie mer doet zeker aanbevelingen die het waard zijn om op te volgen, maar het is niet, zeg ik namens de VVD-fractie, via u, voorzitter, dát vernietigende rapport, zoals u dat beschrijft. U neemt in uw woorden ...

De **voorzitter**:
We spreken via de voorzitter, want dit kost een uur. Dat deden anderen ook.

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Zeker. Het lid Kostić neemt woorden in de mond dat Nederlanders schade van luchtvaart ondervinden. Maar 77% van de Nederlanders is positief over luchtvaart. Ons land groeit. 77% van die mensen kijkt positief naar de luchtvaart. Dat moeten we hier wel benadrukken, want als het aan het lid Kostić van de Partij voor de Dieren ligt, dan hebben we geen Tata Steel meer, dan hebben we geen Schiphol meer, dan hebben we geen economische activiteiten meer, dan kunnen we niet meer vliegen en dan moeten er nog meer mensen vanaf luchthavens over de grens vliegen. Dus hoe wil het lid Kostić die positieve kijk van al die mensen in Nederland op de luchtvaart dan accommoderen? Uit het onderzoek van het Ministerie van IenW blijkt namelijk ook dat mensen heel positief ernaar kijken en er graag gebruik van willen maken. Sterker nog, de luchtvaart groeit. Ik vraag dus aan het lid Kostić: hoe gaan we het dan doen als we geen luchthavens meer hebben?

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
«Feitenvrij communiceren» heet dit ook. Alles wat u net heeft gezegd, heb ik niet gezegd.

De **voorzitter**:
U ook niet; alles gaat via de voorzitter.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Excuus, ja. Alles wat mijn collega van de VVD heeft gezegd, heb ik niet gezegd. Ik heb juist gezegd: er is een gezonde luchtvaart mogelijk, maar

niet op deze manier, niet met dat rupsje-nooit-genoeggedrag. We kunnen niet meegaan met die groei. Daar zijn alle alarmbellen vanuit de wetenschap al heel helder over. Burgers hebben dat laten weten, rechters ook. Nogmaals, er is een gezonde soort luchtvaart mogelijk, maar daar moeten we wel samen de schouders onder zetten. Ik mis de schouders van de VVD naast ons.

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Maar dan is het eerlijke verhaal ook dat vliegen onbetaalbaar wordt. Dat is ook de consequentie. Ticketprijzen rijzen al de pan uit. Vierenhalf miljoen mensen vliegen al ...

De **voorzitter**:
Nee, nee, lid Kostić. We gaan niet door elkaar heen praten. We zitten niet bij een jeu-de-boulesvereniging. We praten allemaal na elkaar. Nu is het lid De Groot aan het woord.

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Dank u wel, voorzitter. Vierenhalf miljoen mensen vliegen al van over de grens omdat ze in Nederland geen fatsoenlijk ticket meer kunnen vinden om te kunnen vliegen naar waar ze heen willen vliegen. De economische waarde van Schiphol is ook groot. Dan moeten we dus ook erkennen dat dat de effecten zijn die dat oplevert. Dan moeten we daar eerlijk over zijn, via u, voorzitter. Ik vraag aan het lid Kostić om daar dan ook eerlijk over te zijn en ook niet feitenvrij te praten.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Als ik ergens veel tijd aan besteed, is het mijn betoog gewoon goed feitelijk onderbouwen. Nu hoor ik van de VVD allemaal feitenvrije onzin, helaas. Ik zou zeggen: lees een aantal wetenschappelijke rapporten. Dan ga ik over tot ... O, toch niet.

De **voorzitter**:
Nee, meneer Van Duijvenvoorde heeft nog een interruptie.

De heer **Van Duijvenvoorde** (FVD):
Het viel me op dat het lid Kostić een aantal keer een onderscheid maakte tussen voor de Nederlandse markt, Nederlandse vluchten, en internationale vluchten. Hoe ziet het lid Kostić dat onderscheid precies?

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Je ziet dat het huidige verdienmodel van Schiphol vooral is gebouwd op zo veel mogelijk buitenlandse overstappers, die hier dus eigenlijk geen economische waarde toevoegen, maar wel voor heel vervuiling et cetera zorgen en uiteindelijk heel veel ruimte innemen. Als het gaat om de vraag waar de Nederlandse burger belang bij heeft, is het niet dat, maar het kunnen komen van A naar B wanneer dat nodig is voor bijvoorbeeld familiebezoek of af en toe op vakantie gaan als dat niet met de trein of fietsend kan. Voor die behoefte is er echt wel ruimte binnen een gezonde luchtvaart, maar dus niet op deze manier, waarbij vooral de buitenlandse overstappers worden gefaciliteerd met een verdienmodel waar geen ruimte meer voor is.

De heer **Van Duijvenvoorde** (FVD):
Het is opvallend dat het lid Kostić werk niet noemde in de voorbeelden van redenen om te vliegen, terwijl werk natuurlijk een enorm belangrijke reden is. Stel, je moet voor werk naar Okinawa; ik noem maar wat. Met Nederlandse passagiers krijg je de vluchten niet vol. Juist die overstappers zijn van belang om de vliegtuigen vol te krijgen en het vliegen ook voor Nederlandse bedrijven betaalbaar te houden. Ik snap die

scheiding dus niet zo goed tussen internationale vluchten die weg kunnen en Nederlandse burgers die wel moeten vliegen. Hoe krijgen wij dan de vliegtuigen vol?

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Wat ik fijn vind, is nieuwsgierigheid. Daar lijkt het tenminste op, want u vraagt: hoe doen we dat? Het probleem is dat daar niet eens naar wordt gekeken. Zouden we het anders kunnen inrichten? Daar is geen enkele nieuwsgierigheid naar vanuit het kabinet, terwijl er stapels rapporten liggen – ik heb er hier nu eentje – die zijn getoetst door CE Delft. Die juiste rapporten zeggen dat we met een veel kleinere luchtvaart de behoeften van de Nederlanders kunnen bedienen, inclusief inderdaad mensen die af en toe voor hun werk moeten vliegen. Én het is beter voor de economie, én mensen worden er gezonder van, waardoor we straks een gezond en veilig Nederland hebben. Dat zijn de feiten, maar er is geen enkele nieuwsgierigheid bij dit kabinet om daar iets mee te doen. Dat hadden ze bijvoorbeeld ook kunnen toetsen als alternatief bij de MER, in plaats van de deur wagenwijd open te zetten voor straks nog meer groei van Schiphol in tijden van klimaat- en natuurcrisis.

De **voorzitter**:
Lid Kostić vervolgt haar betoog. U heeft nog twee minuten.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Het kabinet zegt dat echte bescherming, zoals snelle vermindering van kankerverwekkende stoffen en een nachtsluiting, te ingewikkeld is om nu te regelen, terwijl de toezichthouder ILT het voor het kabinet heeft uitgestippeld. Ondertussen beweert hetzelfde kabinet wel volgend jaar Lelystad Airport te kunnen openen. Het kabinet neemt dus rustig decennia de tijd om iets voor gezondheid te doen, maar kan opeens heel snel van alles regelen als het voor de luchtvaartlobby is. Echt schaamteloos. Ik wil de Minister van alles meegeven: kom eindelijk met beleid dat gezondheid, klimaat en natuur beschermt, dat stuurt op wat Nederlandse reizigers écht nodig hebben. Hier heb ik een rapport over die visie, hoe die eruit zou kunnen zien, en over een manifest van burgers over nachtsluiting. Dat wil ik graag meegeven via de bodes.
Vandaag zou het belangrijkste doel van de Kamer moeten zijn, ongeacht politieke kleur, om dit aantoonbaar slechte besluit van tafel te halen. Ik vraag de Minister om uit de schoot van de luchtvaartlobby te kruipen en om met spoed echte maatregelen te nemen voor omwonenden, waar zij inmiddels al decennia om wachten. Ga terug naar de tekentafel en lever een fatsoenlijk stuk op, een stuk dat de toets van de onafhankelijk commissie kan doorstaan, maar zeker een waar de omwonenden op z'n minst een beetje blij van worden.
Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel, lid Kostić, voor uw inbreng namens de Partij voor de Dieren. Dan gaan we nu naar mevrouw Kröger. Zij spreekt namens GroenLinks-PvdA.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):
Voorzitter. Ik ben nu negen jaar lang af en aan woordvoerder luchtvaart. Al die tijd is de geluidsoverlast gedoogd en was er een totaal gebrek aan rechtszekerheid voor honderdduizenden mensen. Ik spreek al jarenlang omwonenden die radeloos worden van de overlast, de gebroken nachten, de gezondheidsschade en de zorgen over ultrafijnstof en andere luchtvervuiling. Al die jaren hebben wij als partij erop gehamerd dat er een nieuw Luchthavenverkeerbesluit moest komen, dat wél de gezondheid van omwonenden en de natuur beschermt en het vertrouwen herstelt.

Nu is het diep, diep cynische dat er wel een nieuw LVB ligt, maar dat dit gewoon de illegale groei van de afgelopen decennia witwast. Het gesjoemel wordt beloond. In plaats van gezondheid, natuur en eindelijk ruimte geven aan de meer dan 100.000 woningen die niet gebouwd kunnen worden, is er snel een LVB naar de Kamer gestuurd dat de illegale maar gedoogde praktijk van Schiphol als uitgangspunt neemt. Nu wordt de rechtsonzekerheid die al die VVD-kabinetten lieten voortbestaan opeens hét argument om deze overhaaste witwasoperatie snel door de Kamer te loodsen. Echt schandalig. Dat is zeker niet in het belang van omwonenden. Dat wordt ook heel erg duidelijk door de zienswijze van omliggende gemeenten en van de Maatschappelijke Raad Schiphol. De studie die de effecten op gezondheid, natuur en milieu in kaart zou moeten brengen, is genadeloos afgestraft door de wettelijk bevoegde experts. De Commissie mer stelt dat de effecten op de gezondheid onvoldoende bekeken zijn, dat er niet naar alternatieven als een nachtsluiting is gekeken, dat de integrale veiligheidsanalyse de nodige diepgang mist – dat is heel zorgelijk, gezien de eerdere aanbeveling van de OVV over de veiligheid op Schiphol – en dat de milieueffectrapportage zelfs zo veel problemen heeft dat een aanpassing of een aanvulling niet genoeg is.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Het gaat wel heel erg ver om te spreken van een «witwasoperatie», zeg ik in de richting van GroenLinks-Partij van de Arbeid. En als je het dan hebt over feiten, wil ik toch even de BAS-rapportage erbij pakken, de meldingen van omwonenden over geluid in november, december en januari. Wat je ziet, is dat de meldingen gewoon fors teruglopen: 25%, 48% in de nacht. Waarom zegt u dat niet? Waarom noemt u dat niet? Feit is dat het aantal vliegbewegingen omlaaggaat. Feit is dat er stillere vliegtuigen zijn. Dan kunt u het een «witwasoperatie» noemen, maar dan bent u uw eigen feiten aan het witwassen.

De **voorzitter**:
Nee, nee, nee. We gaan vanaf nu echt via de voorzitter praten. Ik snap niet dat niemand dat overneemt. Dat doen we hier echt al zo lang. Het is wat allemaal met die nieuwe generatie Kamerleden. Het lid Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):
Volgens mij is de kern van dit debat de vraag: waar vergelijk je het mee? Vergelijk je het met de laatste legale toestand van Schiphol, 2008 – dat is wat ook de Raad van State heeft gezegd en waar de Commissie mer natuurlijk op aanslaat – of zeg je na al die illegaal gedoogde groei van al die jaren: als we dan ietsje minder gaan doen dan die 500.000, dan is dat al krimp, dan zijn we het eerste land ter wereld dat krimpt en dan doen we ongelofelijk veel? Daarvan zeggen wij, en niet alleen wij, maar ook de Raad van State, de Commissie mer, de Maatschappelijke Raad Schiphol en alle omliggende gemeenten: «Nee, dat is niet eerlijk. Er is een juridische basis en daar moet je het mee vergelijken.» Als je het daarmee vergelijkt, dan wordt het voor omwonenden gewoon slechter. Dat zie je ook in de studies van de GGD. Het is ongelofelijk schandalig dat we dat met elkaar hebben laten gebeuren, dat er honderdduizenden mensen gehinderd zijn doordat we eigenlijk illegaal groei hebben laten gebeuren. Daarom zitten wij hier nu bij elkaar als Kamer en kunnen we eindelijk een streep zetten en zeggen: nee, dit laten we niet nog meer gebeuren.

De **voorzitter**:
Mevrouw Kröger, u kunt uw betoog vervolgen. U hebt nog een kleine drie minuten.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):

Voorzitter. De Commissie mer is duidelijk: de MER moet opnieuw. De experts van de Commissie mer en de Raad van State zeggen hetzelfde: de huidige illegale gedoogde situatie mag niet als referentie gebruikt worden. Je moet kijken naar de legale situatie en dat is het vorige Luchthavenverkeerbesluit Schiphol van 2008. De Minister doet dat niet. Hij zegt dat hij dat theoretisch vindt en onrealistisch. Maar jaren aan gezondheidsschade witwassen, daar is echt helemaal niets realistisch aan. Dat is wat mij betreft onbehoorlijk, onzorgvuldig en onfatsoenlijk. Die terechte kritiek maakt ook nog het LVB juridisch wankel. De Minister probeert nu snel iets door de Kamer te jassen zonder draagvlak bij de omgeving, gebaseerd op drijfzand. Dat zal alleen maar tot rechtszaken en meer vertraging leiden. Voor iedereen is het beter om uiteindelijk een robuust LVB vast te stellen. Dat zou namelijk van behoorlijk bestuur, een betrouwbare overheid en fatsoenlijke politiek getuigen, maar dit besluit er zo doorjassen niet.
Voorzitter. Voor dit debat is volgens mij maar één vraag van belang: erkent de Minister dat het Luchthavenverkeerbesluit gebaseerd moet worden op een MER die goed alle alternatieven weegt? Of zoals de Commissie mer het zelf zegt: met de herziening van de MER moet de essentiële informatie over de effecten van het LVB op het milieu en de leefomgeving beschikbaar komen en pas daarna kan de Minister een zorgvuldig onderbouwd besluit nemen. Gaat hij dus die MER opnieuw doen en op basis hiervan het LVB vaststellen? Zo ja, op welke termijn is hij van plan de nieuwe MER opnieuw aan de Kamer aan te bieden? En neemt hij daarin dan ook de blootstelling-responsrelatiestudie van het RIVM mee, die echt op ieder moment verwacht wordt en die gaat laten zien wat vliegtuighinder daadwerkelijk doet met de gezondheid van mensen? Ik wil van alle aanbevelingen van de Commissie mer weten hoe de Minister deze gaat verwerken in die nieuwe MER.
Voorzitter. Ik wil eigenlijk tegen de collega's zeggen: we moeten de behandeling van dit LVB nu stopzetten totdat we hier antwoord op hebben. De Minister zal zeggen: ja, maar de rechtszekerheid van omwonenden moet geborgd. Dit LVB gaat naar alle waarschijnlijkheid sneuvelen bij de rechter, wat alleen maar tot meer vertraging leidt. Eén ding weet ik zeker: de omwonenden hebben er niets, maar dan ook echt helemaal niets aan dat de illegale groei van de afgelopen decennia wordt witgewassen, dat ze in plaats van gewone overlast opeens legale overlast hebben en dat de gewone nachten die onderbroken worden, de slapeloze nachten, opeens legaal gemaakt worden. Dat is niet de rechtspositie van omwonenden versterken; dat is een klap in het gezicht van de omwonenden, omdat rechtszekerheid als argument wordt misbruikt.
Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:
Dank u wel, mevrouw Kröger, voor uw inbreng namens GroenLinks-PvdA. Dan gaan we naar Democraten 66, naar lid Köse.

De heer **Köse** (D66):
Dank u wel, voorzitter. Achter dit debat over Schiphol zitten duizenden mensen die iedere dag de gevolgen van de luchthaven merken. Het zijn mensen die wakker liggen van nachtvluchten, die hun ramen dicht houden vanwege het geluid en die al jarenlang wachten op betere bescherming. Schiphol is belangrijk voor onze economie, onze banen en onze verbinding met de rest van de wereld. Juist daarom moeten we ervoor zorgen dat de luchthaven toekomstbestendig is en in balans is met de leefomgeving. Daarom is het Luchthavenverkeerbesluit zo belangrijk, niet als een technisch document, maar als basis voor iets heel concreets: een gezonde en leefbare omgeving voor de mensen rondom Schiphol, met duidelijke regels en echte rechtsbescherming.

Daarom hebben wij in het coalitieakkoord harde afspraken vastgelegd. In 2030 moet Schiphol tussen 23.00 uur en 07.00 uur maar liefst 50% stiller zijn dan in 2024. De totale CO_2-uitstoot van Schiphol en Lelystad Airport samen moet in 2030 lager zijn dan die van Schiphol alleen in 2024. Daarnaast staat in datzelfde akkoord dat Schiphol 50 miljoen euro gaat investeren in een omgevingsfonds om woningen te isoleren. Daarover gesproken: wat is de actuele stand van zaken van dit omgevingsfonds, vraag ik de Minister.
Voorzitter. Op papier zijn er voor nu in ieder geval nog mooie voornemens, maar in de praktijk betalen de omwonenden nog elke dag de prijs. Juist daarom zijn de recente conclusies van de Commissie voor de milieueffectrapportage ronduit zorgwekkend. De commissie erkent de complexiteit van dit dossier en spreekt waardering uit voor de poging van deze Minister om eindelijk de rechtsbescherming rondom Schiphol te herstellen, maar tegelijkertijd is het oordeel keihard. Volgens de commissie is het namelijk onzeker of dit Luchthavenverkeerbesluit de gezondheid van omwonenden wel voldoende beschermt.
De Minister beloofde een geluidsreductie van 15% in 2026. Op dit moment blijft die steken op 13,7%. Uit het milieueffectrapport blijkt dan ook dat tussendoelen voor stiller vliegen niet gehaald worden, terwijl alternatieven om die doelen alsnog te halen onvoldoende zijn onderzocht. Eén voorbeeld van die alternatieven is een maatregel als de nachtsluiting. Ik vraag aan de Minister: waarom zijn alternatieve maatregelen zoals een nachtsluiting of aangepaste vliegprocedures niet volwaardig onderzocht in de MER? Is de Minister bereid aanvullende scenario's expliciet te onderzoeken, waaronder een vorm van nachtsluiting? Is de Minister bereid de MER aan te vullen met scenario's waarin aanvullende maatregelen worden genomen wanneer de geluidsdoelen niet gehaald worden? In de brief van afgelopen vrijdag is te lezen dat wanneer 15% reductie van de ernstige hinder niet gehaald wordt, dit merkbaar wordt in de handhaving op de normen. Dat roept de volgende vraag op: welke concrete maatregelen worden er getroffen als eind 2026 blijkt dat die beloofde 15% reductie nog steeds niet gehaald is?
Voorzitter. Dan het zogenaamde groei-verdienmodel in het ontwerp-LVB.

De **voorzitter**:
Er zijn inmiddels twee interrupties, allereerst van mevrouw Beckerman en dan van de heer De Groot.

Mevrouw **Beckerman** (SP):
Ik hoor veel hele kritische vragen van de heer Köse. Ik ben het er van harte mee eens om die te stellen. De heer Köse sprak echter ook over het aanvullen van de MER. Daar heb ik nog een vraag over. De Commissie mer schrijft namelijk: «(...) adviseert de commissie het MER voor het LVB 2026 te herzien. Gezien de aard en omvang van de tekortkomingen adviseert de commissie om de gevraagde informatie niet aan te vullen in een apart document, maar om de aanpassingen in een volledig herziene versie van het MER te verwerken.» Wat vindt de heer Köse van deze oproep van de Commissie mer?

De heer **Köse** (D66):
Ik ben bekend met de oproep van de commissie en ik kijk er als volgt naar. Ik denk dat het belangrijk is dat omwonenden centraal komen te staan. Dat staat even los van het hele proces; dat maakt me eigenlijk iets minder uit. Het gaat om het doel. Het doel is dat we iets gaan doen aan de overlast, aan de uitstoot, aan alle problemen die we ervaren van de luchthaven. Daarom heb ik een aantal vragen gesteld aan de Minister. Dat waren inderdaad kritische vragen, zoals al werd aangegeven door mevrouw Beckerman. De commissie vraagt om dit advies te herzien. Ik ben benieuwd wat we kunnen doen. Hoe kunnen we nog dingen

repareren, toevoegen of aanpassen? Ik wil het liefst zo snel mogelijk verbeteringen hierin zien. Uiteindelijk zal dat leiden tot een nieuwe MER of een aangepaste MER; dat maakt mij eigenlijk niet zo veel uit. Het gaat om het doel.

Mevrouw **Beckerman** (SP):
De heer Köse zegt heel terecht dat de omwonenden centraal moeten staan. Daarover zegt de Commissie mer, ik citeer opnieuw: «Het MER maakt dus niet aannemelijk dat het LVB 2026 de omgeving voldoende beschermt en het is onzeker of geluidsdoelen binnen bereik komen». Als we de omwonenden beter willen beschermen, zullen we moeten voldoen aan alle gevraagde extra onderzoeken en maatregelen. Is D66 het daarmee eens?

De heer **Köse** (D66):
Ja, van harte. Daarom stel ik de Minister ook de vraag hoe hij die lijn gaat verwerken.

Mevrouw **Beckerman** (SP):
Daar ben ik het natuurlijk van harte mee eens, maar ik heb nog een derde vraag. Ik vind de brief die we vrijdag van het kabinet kregen daar niet van getuigen. Sterker nog, dat is gewoon een brief in de trant van: hartstikke leuk, jongens; we gaan door. Deelt D66 de analyse dat de brief van afgelopen vrijdag onvoldoende is om recht te doen aan de omwonenden, zoals D66 ook terecht zegt?

De heer **Köse** (D66):
Die brief is drie kantjes, dus ik denk dat je daarmee nooit recht kunt doen aan de omwonenden. Het is heel fijn dat de Minister dat nog snel met ons kon delen. Ik denk dat het iets te kort door de bocht is om te zeggen dat de Minister zegt: we gaan er niks aan doen, toedeledokie. Aan het einde werd wel aangegeven dat er gekeken zou worden naar wat praktisch uitvoerbaar is en overgenomen kan worden. Om daar concreet invulling aan te geven stel ik deze kritische vragen, om daarmee hopelijk een kader te stellen om dat zo goed en zorgvuldig mogelijk te doen.

De **voorzitter**:
Eerst mevrouw Kröger en dan meneer De Groot. Mevrouw Kröger was eerder.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):
Ik ben blij dat D66 ook vindt dat er meer moet worden aangepast of herzien en dat in ieder geval de adviezen van de Commissie mer moeten worden opgevolgd. De vraag is natuurlijk of de Minister dat op eigen houtje doet, waarmee het dan is afgedaan, of dat wij dat als Kamer nog te zien krijgen en kunnen controleren of het op een goede manier is gedaan. Is de heer Köse het met mij eens dat dat laatste nodig is?

De heer **Köse** (D66):
Dan gaan we het heel erg over het proces hebben. Ik denk dat ik het ermee eens kan zijn in de zin dat ik vind dat het gewoon op een goede manier moet gebeuren. De uitkomst moet zijn dat we een LVB hebben dat toekomstbestendig is. De commissie plaatst nu echt wel grote vraagtekens bij die toekomstbestendigheid. Daar ben ik nu dus ook zeer kritisch op. Daarom stel ik hierover vragen aan de Minister. Die kan daar vervolgens iets mee doen. Ik denk dat bij ons de meerderheid zal bepalen of dat voldoende is of niet. Het proces komt dan daarna. Hoe wij het proces willen inrichten, zal heel erg afhangen van wat de Minister ons gaat meegeven, denk ik.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):
Ik ben het er niet mee eens dat dit om een procespunt gaat. Dit is namelijk iets heel fundamenteels. De Commissie mer zegt: het LVB is gebaseerd op drijfzand, is juridisch hartstikke wankel en is niet goed voor omwonenden. Voor ons als Kamer is dit het moment om tegen de Minister te zeggen: nee, dit moet goed gebeuren en daar blijven wij op toezien. De andere optie is dat we het uit handen geven. Dan gaat de Minister er verder mee aan de slag, dan komt er een LVB en dan zitten de omwonenden, na zestien jaar van gedogen, opeens met gelegaliseerd gedoogd beleid. Is D66 het met mij eens dat wij het als Kamer nogmaals moeten zien voordat het definitief wordt?

De heer **Köse** (D66):
Ik denk dat het zeker niet verkeerd is om te zien wat de Minister er uiteindelijk mee gaat doen. Als wij voorstellen doen, willen wij wel weten wat daarmee gebeurt en wat er precies overgenomen wordt. Ik denk dat het heel gezond is om het op die manier aan te pakken. Ik ben vooral benieuwd naar wat er nu kan. Er zijn heel veel dingen die we niet weten. Wat zou er bijvoorbeeld nodig zijn voor een totale herziening? Zouden sommige dingen nu al snel aangepast kunnen worden? Ik denk dat het niet verkeerd is om dat te zien, maar ik ben vooral benieuwd hoe de Minister ernaar kijkt, wat hij nu al kan toezeggen en hoe hij dit proces ziet. Misschien kunnen we daar wel duidelijkheid in krijgen.

De **voorzitter**:
Meneer De Groot en dan het lid Kostić.

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Ik sloeg aan op de vraag van de heer Köse aan de Minister over een nachtsluiting. D66 weet natuurlijk ook dat je langs de Europese Commissie moet als je krimp of een nachtsluiting wilt. Dat is bij dit LVB ook gebeurd. De Europese Commissie was behoorlijk kritisch over die krimpmaatregelen. Zij zei: je kunt misschien nog wel meer dingen doen in de operationele vliegoperatie, bijvoorbeeld ten aanzien van havengelden of andere zaken. De heer Köse van D66 weet zelf ook dat zo'n nachtsluitingsmaatregel een lastresortmaatregel is. Als je echt niks anders meer kunt doen om het geluid te reduceren, komt krimp of nachtsluiting in beeld. De heer Köse vraagt het nu aan de Minister, maar ik zou het wel van de heer Köse zelf willen weten.

De heer **Köse** (D66):
Kijk, ik zal het even simpel maken, want dit is een procesding. Als je de standaard Balanced Approach zou doorlopen, zou je eerst alle mogelijke maatregelen moeten nemen. Vervolgens mag je vanuit Europa pas naar krimp. Ik ben nu een paar maanden woordvoerder op dit thema. Er zijn veel stukken die ik nog moet lezen, maar volgens mij zijn er misschien nog andere processen mogelijk, een andere soort Balanced Approach. Daar heb ik al wat over voorbij zien komen. Daar kan ik nu niet voldoende over zeggen, maar de heer De Groot doelt dus op een standaard Balanced Approach. Daarop is hetgeen hij zegt inderdaad van toepassing. Tegelijkertijd zie ik wel dat het huidige maatregelenpakket ... Dat sluit aan bij wat de heer De Groot zegt. We zouden naar 15% geluidshinderreductie moeten. We zitten nu op 13,7%, door dat pakket van tariefdifferentiatie, de inzet van stillere vliegtuigen, het uitsluiten van lawaaierige vliegtuigen in de nacht en noem het maar op. Er zijn nog een paar andere. Als dat niet voldoende is, kun je daarnaartoe gaan. Ik maak mij er zorgen over. Daarom vraag ik dat aan de Minister. De nachtsluiting is nu überhaupt niet meegenomen in de MER, dus los van de vraag of we het gaan doen of niet. Er is niet eens een analyse gemaakt van de impact ervan. Die zou ik wel graag willen hebben. Dat betekent niet dat we direct overgaan op een

nachtsluiting, want voor zover ik nu weet, kan dat niet. Maar ik wil wel graag weten wat de impact is. Als deze maatregelen inderdaad niet voldoende blijken, zoals de commissie zegt, kunnen we er wel mee aan de slag.

De **voorzitter**:
We moeten opletten. We zijn dadelijk al een uur bezig en we hebben pas drie leden gehad. We gaan het zo niet redden. Dan gaat er dadelijk geen tweede termijn komen. U heeft het zelf in de hand, hè. U had zelf zes uur, een uur meer, kunnen aftikken. Maar ik bewaak de orde tot vijf uur, en dan ben ik weg. Dus we zullen echt de turbo erop moeten zetten: kortere antwoorden en kortere vragen, alstublieft. Meneer De Groot, u had geen vraag meer? Dan het lid Kostić.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Ik ga door op de vraag van SP en PRO omdat het zo fundamenteel is. Kijk, hoe het kabinet dit verder gaat oplossen, met de oordelen van de Commissie mer ... D66 kan zeggen: het maakt niet uit, als het maar wordt opgelost en de belangen van burgers goed worden geborgd. Maar is D66 het wel met ons eens dat we als Kamer niet akkoord moeten gaan met een LVB totdat er een positief advies ligt van de Commissie mer over een nieuw stuk van het kabinet en totdat omwonendenorganisaties op z'n minst een beetje positief zijn over wat er voorligt? Nu denken ze namelijk dat dit echt, echt niet goed is.

De heer **Köse** (D66):
Ik denk dat we hetzelfde doel hebben. We willen naar een LVB toe dat toekomstbestendig is, waar verschillende organisaties, omwonenden, achter kunnen staan en waar de commissie helemaal achter staat en van kan zeggen: wij hebben hier vertrouwen in. Dus ik denk dat dat heel belangrijk is. Ik denk dat we dat met z'n allen willen, even los van hoe je het invult of wat eruit komt. Daar ben ik het volledig mee eens. Dat is denk ik waar je naartoe moet.

De **voorzitter**:
Kijk eens aan. Dat is mooi.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Het is bevestigend beantwoord dat wij als Kamer niet het LVB moeten vaststellen totdat de Commissie mer zoiets heeft vastgesteld. Ik probeer ervoor te waken dat het kabinet straks met een nieuwe MER komt, het besluit aanpast, dit vervolgens aan de Kamer voorlegt en zegt: hiermee hebben we het opgelost. Ik wil ervoor waken dat de Commissie mer er niet meer naar mag kijken of er geen tijd voor mag nemen en dat het gewoon als een feit wordt gepresenteerd aan de Kamer. Dan heeft er geen onafhankelijke commissie naar kunnen kijken en krijgen we vervolgens een politieke discussie van welles en nietes: «Ik vind het onvoldoende. U vindt het ...»

De **voorzitter**:
En uw vraag?

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
De vraag is dan: is D66 het met ons eens dat we daar in de basis zo veel mogelijk van weg moeten blijven en dat we dus wel echt die nieuwe toets van de Commissie mer nodig hebben om ons te helpen in de uiteindelijke besluitvorming?

De heer **Köse** (D66):

In zekere zin wel. Ik stel nu een aantal kritische vragen aan de Minister, omdat ik denk dat het de commissie positief zal stemmen en het ons allemaal positief zal stemmen als de adviezen van de commissie erin komen. Ik vraag hoe die adviezen worden uitgevoerd. Laten we dus kijken hoe we het LVB dat nu voorligt zo snel mogelijk toekomstbestendig kunnen maken, zodat het past bij wat we met z'n allen willen bereiken, namelijk minder overlast voor omwonenden. Daar sta ik dus zeker achter. Als wij totaal niet achter een LVB staan, wil ik dat LVB natuurlijk niet hebben. Ik probeer nu toe te werken naar een LVB waar we allemaal achter staan. Ik hoop dat iedereen daar constructief in gaat zijn. Dat is denk ik wat je wilt bereiken.

De **voorzitter**:
Het lid Köse vervolgt zijn betoog. Hij heeft nog 1 minuut en 38 seconden.

De heer **Köse** (D66):
Voorzitter. Dan het zogenaamde groeiverdienmodel in het ontwerp-LVB. Dit model geeft de sector de juridische ruimte om in aantal vluchten te groeien, zolang men maar binnen de theoretische geluidseisen blijft. Dat is een gevaarlijke misvatting. Dit verwijst naar de klassieke Aldersparadox. In een artikel van RTL Nieuws van afgelopen weekend waarschuwden ze voor het risico van die paradox. De Aldersparadox houdt in dat stillere vliegtuigen juist zorgen voor meer overlast, omdat de verminderde herrie per toestel deels wordt opgevuld met extra vluchten, en juist die hogere vliegfrequentie zorgt voor overlast. Het is dan ook zorgelijk dat belangrijke hinderfactoren, zoals vliegfrequentie en rustperiodes, niet zijn meegenomen door de Commissie mer. De commissie adviseert juist om nieuwe inzichten over geluidshinder mee te nemen. Zo krijg je namelijk een toekomstbestendig besluit. Als vliegtuigen stiller worden, behoort die winst toe aan omwonenden in de vorm van een gezondere leefomgeving, en niet aan de sector in de vorm van extra vluchten.
Voor ons is het dan ook volstrekt helder: een groeiparagraaf hoort fundamenteel niet thuis in een luchthavenverkeerbesluit dat bedoeld is om burgers rechtsbescherming te bieden. Daarom zijn we scherp op de uitvoering en zijn we blij met de toezegging die mevrouw Zwinkels kreeg voor een strengere voorhangprocedure. Die garandeert dat we dit sowieso weer hier in de Kamer bespreken. Voor nu heb ik de volgende vragen. Kan de Minister garanderen dat eventuele geluidswinst door stillere vliegtuigen binnen de systematiek van het LVB niet opnieuw zal leiden tot extra operationele ruimte voor de sector? Is de Minister bereid om de MER aan te vullen met belangrijke hinderfactoren, zoals vliegfrequentie en rustperiodes? We kijken uit naar de antwoorden van de Minister.
Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel voor uw inbreng namens Democraten 66, meneer Köse. Het woord is aan meneer Goudzwaard namens JA21.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Dank u wel, voorzitter. De Minister zei het in de vorige commissie ook al: Nederland is het eerste land dat heeft ingezet op krimp van de luchtvaartsector. JA21 heeft dat nooit begrepen. Internationale handel vertegenwoordigt circa 214 miljard aan toegevoegde waarde. Let wel, dat is bijna een kwart van ons bbp. Voor sommige partijen lijkt Schiphol inmiddels eerder een vijand dan een nationale troef. Een schamele pleister op de wond is dat de Balanced Approach zorgvuldig doorlopen dient te worden. Dat is natuurlijk bijzonder logisch, gezien het vitale karakter van Schiphol, waarin zijn hubfunctie van overstijgend belang is.

Zoals ik al zei: hoewel JA21 nooit voorstander is geweest van deze koers, laten de eerste voortgangsrapportages wel degelijk zien dat de sector aantoonbaar resultaten boekt. Ik noem een kleine opsomming. Het aantal ernstig gehinderden binnen de 48 decibelcontour daalde met ruim 16%: target gehaald. Het aantal ernstig gehinderden in de nachtcontour daalde zelfs met 32%. Dat is met 17% ruim boven target. En het aantal woningen binnen de nachtelijke geluidscontour nam af met bijna 37%. Dat is 22% boven target. Dat zijn geen aannames; dat zijn klinkende resultaten.
Dan mijn vragen aan de Minister. Welke gevolgen hebben deze positieve resultaten concreet voor het nieuwe LVB? Kan de Minister toezeggen dat de uitkomsten van deze voortgangsrapportage leidend worden bij de verdere invulling van het LVB en dat daarbij ook nadrukkelijk ruimte blijft voor het behoud van die hubfunctie? En mocht de Minister zelfs nog wat gaan sleutelen aan het LVB, kan hij dan toezeggen dat het perspectief op groei in het LVB blijft?
Voorzitter. Vorige maand vroeg JA21 aandacht voor de EU-slot waiver. Heeft de Minister inmiddels een aantal van zijn Europese collega's gesproken? Zo ja, wat zijn dan de ontwikkelingen op het gebied van tijdelijke ontheffing van de slotregels? Bij datzelfde debat Luchtvaart hebben we ook gesproken over de zoveelste ondoordachte verhoging van de vliegbelasting, in dit geval de vliegtaks voor verre reizen, die begin volgend jaar haar intrede zou moeten maken, ondanks het feit dat in het coalitieakkoord nadrukkelijk staat dat men een Europese vliegtaks nastreeft die voor alle EU-landen gelijk is. Dat loopt behoorlijk mank, want de vliegtaks in Nederland is straks acht keer duurder dan het gemiddelde in Europa. Het is op deze manier natuurlijk bijna onmogelijk om concurrerend te blijven met andere landen.
Net zo belangrijk: elke hardwerkende Nederlander heeft recht om even stoom af te blazen met zijn of haar gezin middels een vliegvakantie zonder daarbij uitgeknepen te worden door de regering. Twee derde van de Nederlanders maakt zich zorgen over de betaalbaarheid van vliegvakanties vanuit Nederland als de vliegbelasting stijgt. Daarnaast vindt 71% dat vliegvakanties bereikbaar moeten blijven voor mensen met een bescheiden portemonnee. Dat blijkt uit een representatief onderzoek van Markteffect onder ruim 1.000 Nederlanders. Ik ga ervan uit dat Onze Minister, gewapend met een frisse dosis liberale overtuigingskracht, de geesten binnen de coalitie rijp maakt om de zoveelste verhoging van de vliegtaks op Prinsjesdag ongedaan te maken.
Maar helaas stopt het daar niet, want aan de hemel doemt de ene na de andere donkere wolk op. De kerosineprijs is meer dan verdubbeld. Het is niet aannemelijk dat we op korte termijn weer terugkeren naar de situatie van voor de oorlog in Iran. Voor handels- en productiebedrijven vormt dit een significant risico voor de betrouwbaarheid van internationale goederenstromen. Juist vrachtverkeer is cruciaal voor hoogwaardige goederenstromen, zoals die van medicijnen en hightech. Daarom is het goed dat slotcoördinator ACNL vanaf het winterseizoen dit jaar ongebruikte slots efficiënter gaat inzetten. Kan de Minister toezeggen dat de effecten van deze nieuwe werkwijze actief worden gemonitord, specifiek voor luchtvracht en full freighters, en de Kamer hierover periodiek te informeren?
Voorzitter. De cijfers laten zien dat Schiphol stiller wordt en dat een dalende trend zich momenteel voortzet. Dat is belangrijk, want ook JA21 vindt dat omwonenden binnen de grenzen van redelijkheid recht hebben op een goede nachtrust. Tegelijkertijd wordt de concurrentiepositie van Schiphol steeds verder uitgehold door nationale krimpplannen, explorende belastingen en het ontbreken van een toekomstgerichte visie op luchtvaart. Nederland is groot geworden door handel, connectiviteit en internationale bereikbaarheid. Dat vraagt om realistisch beleid dat economische kracht niet wegreguleert, maar versterkt. De keuze is

volgens ons dan ook simpel: houden we Schiphol concurrerend als internationale hub of prijzen we onszelf langzaam uit de markt?
Dank u, voorzitter.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Goudzwaard, voor uw inbreng namens JA21. Dan gaan we naar het lid Zwinkels van het Christen Democratisch Appèl. Ik zag u in een mooie straaljager zitten op Groningen Airport Eelde. Toen ik daar een bezoek aan bracht, werd ik in een sportvliegtuigje gedrukt, dus u heeft daar een streepje voor. We luisteren in ieder geval graag naar uw inbreng.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Ja, baas boven baas, zeg ik dan tegen de voorzitter.
Voorzitter. Ik begin met een korte introductie. Er is veel te zeggen over Schiphol. Wij grijpen dit debat aan om in te zoomen op, uiteraard, het LVB, de geluidsreductie en andere milieuaspecten richting de toekomst. Vooraf zeg ik alvast het volgende. Er zijn twee procedures en daarmee ook twee juridische werkelijkheden, die met elkaar lijken te botsen: de Balanced Approach en internationale luchtvaartverdragen enerzijds en die van het milieurecht anderzijds. Met onze inbreng kies ik voor een constructief-kritische toon.
Ik begin met de rechtsbescherming. Allereerst het vaststellen van het nieuwe Luchthavenverkeerbesluit, het LVB. Dat is nog een hele grote stap, ook in het kader van rechtsbescherming voor omwonenden. Met de vaststelling van het LVB kunnen omwonenden zich straks weer beroepen op grenswaarden voor geluid bij de handhavingspunten rond Schiphol. Het is wel belangrijk dat voor inwoners duidelijk is welke lokale grenswaarden gelden en waar die handhavingspunten precies liggen. Hoe zorgt de Minister voor duidelijke communicatie daarover? Ik kreeg bijvoorbeeld een vraag over het handhavingspunt D42 in Leiden. Dat punt heet zo, maar blijkt feitelijk in de wijk Poelgeest in Oegstgeest te liggen. Kan de Minister uitleggen hoe dat zit?
Vervolgens de geluidsreductie. Bij het huidige doel van 15% geluidsreductie – we hadden het er net al over – worden autonome ontwikkelingen apart inzichtelijk gemaakt en niet meegerekend voor het behalen van het doel. Gaat dat bij het toekomstige doel van 20% ook gebeuren? Zo nee, waarom niet? Hoe zorgt de Minister ervoor dat zowel maatregelen als autonome ontwikkelingen transparant inzichtelijk blijven, zodat daar achteraf geen discussie over ontstaat? Ik hoor ook graag wat er concreet nodig is, zowel qua beleid als qua technologische ontwikkelingen, om dat doel van 20% daadwerkelijk te behalen.
Dan kom ik bij het onderdeel rechtvaardige verdeling van hinder. Ik heb veel berichten ontvangen van bewoners uit Uitgeest, Limmen en Kaag en Braassem over de aanhoudende overlast door het preferentieel van de Polderbaan en de Kaagbaan. Ik hoor graag welke mogelijkheden de Minister ziet om hinder beter te spreiden. Zijn er slimme oplossingen denkbaar die de druk op de omwonenden van deze twee banen kunnen verlichten? Is het bijvoorbeeld mogelijk om er bij baanonderhoud voor te zorgen dat dit niet leidt tot nog meer vliegbewegingen aldaar?
In het vorige commissiedebat Luchtvaart – er werd al aan gerefereerd – heb ik al duidelijk gemaakt hoe wij kijken naar die groeiverdiensystematiek. Die komt er wat ons betreft in ieder geval in deze kabinetsperiode niet. Ik ben blij met de toezegging van de Minister dat er een voorhang wordt gemaakt in het LVB, zodat dit t.z.t. aan de Kamer wordt voorgelegd en die zich erover kan uitspreken.
Dan kom ik bij de Commissie mer. Vorige week verscheen het kritische advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage over het LVB. Eerder gaf de Minister in antwoord op onze schriftelijke vragen in het schriftelijk overleg, het so, aan dat essentiële aanbevelingen uit het advies worden verwerkt in het definitieve besluit. Daarom hoor ik graag welke

aanbevelingen de Minister als essentieel beschouwt, hoe deze worden verwerkt, binnen welke termijn dat gebeurt en op welke manier de Kamer hierover wordt geïnformeerd.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Om terug te komen op die deur die is opengezet voor een mogelijke groei van Schiphol op langere termijn: het CDA zegt daar scherp op te willen blijven voor de toekomst, maar ik vraag me gewoon af waarom het CDA hier überhaupt akkoord mee wil gaan. In het coalitieakkoord staat namelijk veel, maar er staat niet in dat er ooit, in de toekomst, een groei van Schiphol zou moeten worden gefaciliteerd. Ik heb het verkiezingsprogramma van het CDA gelezen. Daarin wordt gezegd dat krimp of groei geen doelen op zich is, maar het resultaat van de ruimte voor milieu en gezondheid, en dat je daar goed naar moet kijken. Dan snap ik niet waarom het CDA er überhaupt mee akkoord gaat dat er in zo'n besluit alleen maar een automatische mogelijkheid zit voor groei, in plaats van dat je, zoals de Commissie mer zegt, misschien tegelijkertijd ook wel een krimpinstrument en -scenario gaat inzetten en verkennen, wellicht als een noodrem als die doelen toch niet gehaald blijken te worden. Ik zoek naar een uitweg van het CDA, naar hoe dit rijmt met de idealen van het CDA.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Er is zojuist al wat verteld over ons verkiezingsprogramma. Dat klopt. Ik kom straks ook nog op de milieuruimte. Groei of krimp zijn wat ons betreft inderdaad geen doel op zich. Ik denk dat ik vanmiddag al heb mogen meemaken hoe gepolariseerd dit debat is en hoe de voorstanders en tegenstanders van groei ernaar kijken. Ik wil ook gewoon komen tot een werkbaar LVB. Ik wil de rechtsbescherming gaan regelen voor de omwonenden. Nee, ik wil geen groei naar 500.000 vluchten. Ik heb dat de vorige keer ook in het commissiedebat Luchtvaart kenbaar gemaakt. Dan ga ik dus op zoek naar de mogelijkheden die ik heb en ben ik daarbij dus uitgekomen op het voorstel dat ik de vorige keer heb gedaan. Ik ben ook heel blij dat ik van de Minister de toenadering heb gekregen om daar samen uit te komen. Ik denk dat dit een hele grote stap is voor de hiervoor genoemde betrokkenen, dus daar heb ik veel waardering voor. Ik denk dat het heel erg belangrijk is dat we op die manier een aanpassing krijgen van het LVB. Dat is toegezegd. Op die manier kan ik er dus mee leven. Ja.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Wat ik heb begrepen van de toezegging, is dat het kabinet als het zover komt dat de deur wordt opengezet voor groei, eerst terugkomt naar de Kamer. Daar is het CDA blij mee. Maar ik begrijp het gewoon niet: waarom die optie? Voor het rechtdoen aan omwonenden, waar dit hele traject voor bedoeld was, is het openstellen van dat groeipad totaal niet nodig. Dat onderdeel is er gewoon in gefietst vanuit een bepaalde hobby van een bepaalde partij – ik weet het niet – want het staat dus ook niet in het coalitieakkoord. Dus waarom zegt het CDA, als een van de belangrijke coalitiepartijen, niet samen met D66: jongens, hoho, leuke hobby, maar dit is niet het doel geweest van die hele LVB; het groeipad hoeft er helemaal niet in. Waarom werkt het CDA niet met ons samen om dat er nu alvast uit te halen en niet te wachten tot ...

De **voorzitter**:
Het lid Zwinkels. Dank u wel, lid Kostić.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Omdat ik ook gewoon denk dat daar geen meerderheid voor is in deze Kamer. Ik denk dat het ook echt gewoon realistisch is om dit voor te stellen. Nogmaals, ik heb me te houden aan het coalitieakkoord. Daar heb

ik me hard voor gemaakt. Daarom ben ik ook blij met de toezegging die ik heb gekregen. Op deze manier heb ik me daar dus voor ingezet.

De **voorzitter**:
Lid Kostić, dit is uw voorlaatste interruptie.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Dan moet ik het CDA erop wijzen dat er geen meerderheid is voor het openen van de deur voor groei van Schiphol. Als het CDA en D66 aan onze zijde blijven, is er geen meerderheid voor. In het coalitieakkoord staat ook niet dat het moet worden verwezenlijkt. Dat wil ik even gezegd hebben. Als een-na-laatste interruptie ...

De **voorzitter**:
Die is al bezig, hè. U moet nu uw vraag stellen.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Is mijn collega van het CDA het met ons eens dat het kabinet moet kijken naar de adviezen van de Commissie mer en met een nieuwe MER moet komen voordat wij als Kamer hier uiteindelijk over beslissen?

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Jazeker. Daar heb ik net al wat over gezegd; ik was nog midden in het stukje over de Commissie mer. Ik ben zeker ook benieuwd naar de uitgebreidere inhoudelijke reactienota die nog gaat komen vanuit het kabinet. Die hebben we nog niet ontvangen. We hebben inderdaad een beperkte brief – als ik het zo mag noemen – met een eerste reactie ontvangen. Daar kijk ik dus ook zeker naar uit.

De **voorzitter**:
We gaan eerst naar mevrouw Beckerman en dan naar mevrouw Kröger.

Mevrouw **Beckerman** (SP):
Mevrouw Zwinkels vroeg welke aanbevelingen uit het rapport van de Commissie mer de Minister als essentieel beschouwt. Ik ben benieuwd welke aanbevelingen het CDA als essentieel beschouwt.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Dat is echt een haakje naar het vervolg van mijn inbreng. Daar kom ik zo meteen op. Als de SP hier dan alsnog een vraag over heeft, mag die gesteld worden. Het staat hier namelijk letterlijk voor mijn neus.

De **voorzitter**:
Dan kunt u uw betoog vervolgen. U heeft nog 1 minuut en 46 seconden.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Dank u wel, voorzitter. We worden daar graag over geïnformeerd. Zo zijn er nuttige inzichten opgedaan over de marges die zijn opgenomen in de grenswaarden. Kan de Minister hier specifiek op reflecteren? Is er in die grenswaarden niet te veel bewegingsruimte voor de luchtvaart? We zijn ook benieuwd naar verstandige stappen die we kunnen zetten richting een mogelijke nachtsluiting. D66 begon daar ook al over.
Dat was mijn blokje over de Commissie mer. Dat waren de voorbeelden die ik had voorbereid.
Dan kom ik bij het convenant met KLM.

De **voorzitter**:
Dan komen er nu toch twee interrupties. Mevrouw Beckerman, ik heb uw interruptie net trouwens niet meegeteld, omdat mevrouw Zwinkels er nog

op terug zou komen. Dan weet u dat. Als ik het goed heb, heeft u hierna nog drie interrupties.

Mevrouw **Beckerman** (SP):
Supersympathiek. Dank aan mevrouw Zwinkels voor de toelichting. De nachtsluiting lijkt me zeer gewenst, ook voor veel omwonenden. Misschien geldt dat ook voor veel mensen die wel het vliegtuig nemen, omdat het soms hele bizarre tijden zijn. Tegelijkertijd was dat nog niet helemaal het antwoord waarop ik gehoopt had. Dit is natuurlijk een commissiedebat, waarin we het kabinet vragen stellen, dus het is goed als de Minister vertelt welke aanbevelingen hij als essentieel ziet. Maar ik ben toch ook wel benieuwd hoe het CDA hier in bredere zin verder in staat. Het zijn namelijk niet zomaar aanbevelingen; de Commissie mer trekt hele harde conclusies. Zou mevrouw Zwinkels daar toch nog iets scherper op kunnen reflecteren? Ze stelt de vraag namelijk ook niet voor niks aan de Minister, denk ik.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Ik denk dat ik wel heel kritisch ben over de zogenaamde bewegingsruimte bij de grenswaarden die bij de handhavingspunten worden vastgesteld, die ik zojuist beschreef. Ik wil er echt voor zorgen dat het aansluit bij de Balanced Approachprocedure, maar het kan niet zo zijn dat we via die route opeens nog veel meer hinder toestaan. Dat is dus een voorbeeld. Het is een directe aanbeveling van de Commissie mer om daar nog eens goed naar te kijken.

Mevrouw **Beckerman** (SP):
Ik denk dat dat belangrijk is. De Commissie mer zegt letterlijk dat het niet aannemelijk is dat het LVB 2026 de omgeving voldoende beschermt en dat het onzeker is of de geluidsdoelen binnen bereik komen. Als dat een doel is dat we met z'n allen delen, denk ik dat we ook goede afspraken moeten maken over hoe we het vervolg vorm gaan geven. Ik ben als nieuwe luchtvaartwoordvoerder wel een beetje geschrokken dat we dit in een commissiedebat doen en als Kamer weinig grip hebben op het vervolg. Hoe ziet het CDA dat? Als we dit lezen moeten we als Kamer toch grip willen hebben op het vervolg, hoe je er ook in staat?

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Ik hecht er ook aan dat we dat op een goede manier met elkaar doen, zodat wij ook als Kamer in positie worden gebracht. Daarom heb ik de vorige keer ook een klein beetje valsgespeeld door vooruit te lopen op die groeiverdiensystematiek en daar toen al over te beginnen. Daarmee heb ik mezelf misschien ook een extra ronde verschaft. We hebben natuurlijk een schriftelijk overleg gehad voorafgaand aan dit debat. We gaan vast en zeker ook een plenair debat voeren na dit commissiedebat. Ik ben ook benieuwd of er nog andere rondes zijn in te bouwen in dit proces om het op een goede manier met elkaar te behandelen, maar daarbij wil ik opmerken dat ik het ook belangrijk vind dat we de deadline van 1 november halen, omdat die Balanced Approach heel erg belangrijk is en ik het LVB er heel graag wil hebben vanwege de rechtsbescherming. Ik wil dus zeker kijken wat er mogelijk is en hoe we met elkaar tot verbeteringen en aanpassingen komen waar draagvlak voor is onder ons. Maar nogmaals, ik zie dus ook die twee werkelijkheden op elkaar botsen. Dat is ingewikkeld. Er is in de tussentijd ook nog een coalitieakkoord bij gekomen. Daarin staat bijvoorbeeld dat we 50% stiller willen in de nacht. Een nachtsluiting, of een gedeeltelijke nachtsluiting, kan daarvoor een oplossing zijn, maar ik ben dan gelijk ook weer benieuwd wat dat doet met de randen van de nacht of met de overlast overdag. Wordt die dan verschoven? Je kunt namelijk niet zomaar krimpen. Dat weten we vanuit Europa. Ik ben ook benieuwd. Het zijn nieuwe voorstellen. Die hebben we

politiek gezien ingebracht met de nieuwe coalitie. Daar zullen mogelijk ook weer nieuwe procedures voor doorlopen moeten worden, dus niet alles zal vandaag of met dit LVB gerealiseerd gaan worden.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):
Ik hoorde het CDA zeggen dat we dit LVB zorgvuldig moeten behandelen en dat het ook een zoektocht is naar welke andere stappen we nog kunnen zetten. Ik wil ervoor waken dat wij nu dit commissiedebat hebben en misschien nog een tweeminutendebat plenair waarin we moties kunnen indienen, en dat dat het dan is. Is het CDA het met me eens dat we eerst zicht moeten hebben op de MER, die wel al die aanbevelingen heeft geïncorporeerd, voordat wij dit LVB uitbehandeld hebben?

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Ik ben ook op zoek naar wat redelijk en realistisch is. Ik zie dat we met elkaar met smart wachten tot die rechtsbescherming er komt. Dat zal voor sommige partijen niet genoeg zijn. Ja, ik wil kijken hoe we aanpassingen en aanbevelingen kunnen overnemen, maar een volledig nieuwe MER-procedure doorlopen, waarmee we helemaal in de vertraging schieten, lijkt mij onwenselijk. Maar ik wil wel kijken hoe we met elkaar in de komende maanden vanuit ons Kamerwerk tot aanpassingen kunnen komen waarmee dit LVB beter, robuuster en toekomstbestendiger wordt, zoals ook mijn collega van D66 aangaf. Ik zal altijd serieus kijken naar de voorstellen die worden gedaan. Wat dat betreft beheers ik wel de nieuwsgierigheid waarnaar door het lid Kostić werd gevraagd, denk ik.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):
Ik heb er toch echt moeite mee dat de rechtsbescherming in dit LVB als argument wordt opgevoerd, van: we moeten dit heel snel vaststellen; 1 november is een belangrijke deadline, want anders hebben mensen geen rechtsbescherming. Maar de rechtsbescherming gaat om het legaliseren van een aantal vliegbewegingen waarvan de Commissie mer zegt: we zien de onderbouwing niet; we zien niet hoe de gezondheid van omwonenden hierin geborgd is. Voor de zorgvuldigheid en de fatsoenlijkheid van de politiek, voor de betrouwbaarheid van de overheid, moeten we dit dus toch stap voor stap, zorgvuldig doen. Die haast in de rechtsbescherming is iets waar mensen in de praktijk uiteindelijk uitermate weinig aan hebben.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Ik denk dat ik in herhaling val. Ik zal vanaf deze plek mijn best doen om bij te dragen aan een ordentelijk proces. Ik wil daar suggesties voor doen – dat heb ik net eigenlijk ook al gedaan – en de ruimte proberen te zoeken die er is, maar ik heb me ook aan deze tijdslijnen te houden. Ik doe mijn best daarvoor. Ik ben benieuwd of de Minister straks ook iets kan zeggen over welke mogelijkheden er zijn in de komende tijd om met elkaar tot goede aanpassingen te komen. Ik heb de indruk dat de collega's en ikzelf dit allemaal zo zorgvuldig en gedetailleerd mogelijk proberen te behandelen om tot voorstellen te komen. Maar nogmaals, het is wat ons betreft niet vanzelfsprekend dat dan alle aanbevelingen worden overgenomen. Ik ben aan het zoeken naar wat we dan wel kunnen doen om het een beter LVB te maken. We gaan hier vaak genoeg debatten met elkaar voeren over luchtvaart en over Schiphol. Daar heb ik geen twijfel over.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):
Ik begrijp niet helemaal wat het CDA bedoelt met: we hebben ons aan de afgesproken deadline te houden. Die datum van 1 november is een keuze. Uiteindelijk denk ik dat een robuust LVB, dat standhoudt bij de rechter, van veel meer waarde is, zowel voor de luchtvaartsector als voor alle

omwonenden, dan nu snel iets vaststellen wat wankel is. Door wie wordt het CDA aan die deadline van 1 november gehouden?

De **voorzitter**:
Door wie o wie?

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Door onszelf, omdat we vinden dat dit LVB er moet komen en omdat wij denken dat dit duidelijkheid gaat geven en rechtsbescherming gaat bieden. Ik heb van het kabinet begrepen dat 1 november een belangrijke deadline is, zeg ik in antwoord op de vraag van mevrouw Kröger. Daar heb ik ook naar gevraagd. Natuurlijk wil je daar ook zo veel mogelijk informatie over ontvangen. Op die manier heb ik me een beeld gevormd.

De **voorzitter**:
De laatste interruptie van mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):
Oké, dus de deadline van 1 november komt van het kabinet; van de Minister, neem ik aan. Die deadline van 1 november geldt voor de capaciteitsdeclaratie voor Schiphol voor het jaar daarop. Nou, er is net een capaciteitsdeclaratie voor Schiphol geweest. Dat aantal is ook gebaseerd op deze gedoogde situatie. Dan is de vraag nogmaals: zou het niet veel beter zijn om een zorgvuldig LVB-proces te doorlopen? Het RIVM heeft een nieuw onderzoek naar de hinderbeleving van geluid gedaan; daar heb ik een vraag over gesteld. Dat is het onderzoek naar de blootstellingseffectrelatie. Er wordt nu gerekend met cijfers uit 2002, terwijl er gloednieuw onderzoek is dat voor de zomer naar de Kamer komt. Het zou toch veel zorgvuldiger zijn als we dat onderzoek hierin gewoon kunnen meenemen? Is mevrouw Zwinkels het met mij eens dat zorgvuldigheid in dezen echt onze eerste prioriteit zou moeten zijn?

De **voorzitter**:
U mag de vraag met «ja» of «nee» beantwoorden.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Ja, zeg ik dan, in antwoord op de vraag over de zorgvuldigheid, en ja, ik wil ook dat we met elkaar in gesprek blijven over geluidsreducerende maatregelen, ook na bespreking van het LVB.

De **voorzitter**:
Het lid Kostić gaat ook haar laatste interruptie gebruiken. Het wordt straks dus rustig aan mijn linkerzijde.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Ik vind het vooral belangrijk dat we met elkaar constateren dat de rechter heeft uitgesproken dat er een zorgvuldige belangenafweging moet plaatsvinden en dat er meer balans moet zijn richting de omwonenden. We hebben een advies van de Commissie mer waarin staat: dat is nu niet op orde; de onderbouwing van dit besluit klopt niet. Het tweede punt is dat alle organisaties van omwonenden er op geen enkele manier tevreden mee zijn. Als het CDA het belangrijk vindt dat er zorgvuldige besluitvorming is en dat er recht wordt gedaan aan de belangen van de omwonenden, is het CDA het dan met ons eens dat we als Kamer nog geen LVB moeten vaststellen, voor welke deadline dan ook, en dat we geen onnodige haast moeten maken als die basis nog niet op orde is? Je moet toch op z'n minst enkele omwonendenorganisaties hebben die zeggen: het is misschien niet honderd procent zoals we willen, maar het is wel een belangrijke stap? Er moet toch een aanvullend advies van de Commissie mer liggen waaruit blijkt: het is nog niet helemaal perfect,

maar hier kunnen we mee uit de voeten? Wilt u ten minste daarop wachten?

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Ik val toch een beetje in herhaling, vrees ik. Ja, ik vind dat we serieus moeten kijken naar dit advies van de Commissie mer. Daarbij ben ik heel benieuwd naar de aanbevelingen: welke zijn essentieel, hoe gaan we die verwerken, welke aanpassingen zijn mogelijk? Dat heeft u mij net al horen zeggen, zeg ik via de voorzitter.
Ik heb toch een beetje het gevoel dat ik hier een middenpositie aan het bekleden ben. Ik ga het ook niet mooier maken dan het is. Het is gewoon een eerlijk verhaal. Ik ga ook niet zeggen dat we hier nou zo erg aan het krimpen zijn, want ik heb ook cijfers gezien van bijvoorbeeld 2024. Toen zaten we, zeg ik uit mijn hoofd, op 474.000 vliegbewegingen. Het is maar net hoe je ernaar kijkt, welk jaar je pakt et cetera. Ik merk ook dat we in een hele technische en juridische context zitten. Vanuit het CDA willen we hierin graag rust brengen en ervoor zorgen dat we vooruit kunnen met dit besluit. Nogmaals, ik zie de twee werkelijkheden, die van de Balanced Approachprocedure, waar we aan gebonden zijn, en die van het milieurecht, ontzettend met elkaar botsen. Dat vind ik heel lastig, maar ik probeer daar zo goed mogelijk een inbreng op te leveren.

De **voorzitter**:
Meneer Heutink, uw voorlaatste interruptie.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Wij willen ook niets anders dan rust op dit dossier, maar dan moeten we wel stukken krijgen die feitelijk kloppen. Ik heb hier een vraag over. In het MER-rapport wordt verwezen naar het luchtvaartbesluit uit 2008. In 2008 gingen ze uit van 294.000 vliegbewegingen, zegt de Commissie mer. Maar als je het luchtvaartbesluit uit 2008 erbij pakt, zie je dat het LVB feitelijk ontworpen is en toereikend was voor ongeveer 400.000 tot 410.000 vluchten. Waarom schrijft de Commissie mer dan, denkt u, dat ze uitgaat van die ...

De **voorzitter**:
We spreken via de voorzitter.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Via de voorzitter, sorry.

De **voorzitter**:
Dat was de laatste keer. Anders gaat het u gevulde koeken kosten.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Die gun ik u van harte en die gaan we dan samen opeten, hartstikke gezellig. Maar dan klopt er toch iets niet aan dit hele rapport? Als de Commissie mer zegt «we gaan uit van 294.000 op basis van 2008» en we tegelijkertijd zien dat het LVB ruimte geeft voor 400.000 tot 410.000 vluchten, waar hebben we het hier dan over met elkaar?

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Als je op die manier door dat hele rapport gaat, komen er misschien wel meer vragen, twijfels of kanttekeningen op, of ontstaat er misschien discussie. Wellicht is het ook interessant om de Commissie mer hier nog een keertje over te horen, zodat de commissie daar zelf ook een toelichting op kan geven. Het is namelijk het rapport van de commissie en niet dat van mij. Dus ja, ik weet dat er discussies zijn over de referentiesituatie. Ik wil vooral kijken welke scenario's er denkbaar zijn en hoe we gewoon vooruit kunnen kijken met elkaar. Dat hoorde ik D66 ook zeggen

en dat is wat ik heel graag wil. Ik wil een beetje wegblijven van ... Ik word nu door twee kanten gevraagd om in hun kamp te komen, maar ik wil gewoon kijken hoe we hier met elkaar uit gaan komen.

De **voorzitter**:
Dat kunnen we nog 1 minuut en 12 seconden horen. U kunt doorgaan.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Dank voorzitter. Dan ga ik snel verder met mijn inbreng, want ik had nog een klein stukje te gaan.
Ik wil toe naar het convenant met KLM. Ook de afspraken met KLM in het kader van de Balanced Approach vragen namelijk aandacht. Deze afspraken zijn momenteel niet juridisch afdwingbaar. Het was de bedoeling om bindende afspraken over vlootvernieuwing en de inzet van stillere vliegtuigen vast te leggen in een convenant, maar dat is uiteindelijk niet gelukt. Is de Minister bereid om opnieuw met KLM in gesprek te gaan om alsnog te komen tot zo'n convenant, waarin wellicht ook bindende en dus niet-vrijblijvende afspraken staan? Dat zou omwonenden meer zekerheid kunnen geven dat gemaakte afspraken ook daadwerkelijk worden nagekomen. Wat ons betreft kijken we daarbij niet alleen naar het huidige LVB maar ook naar de langere termijn.
Dan heb ik nog twee punten, voorzitter. Allereerst is dat het handhavende optreden van het ILT. Wij begrijpen dat het ILT straks alleen een last onder dwangsom kan opleggen die gericht is op het nemen van maatregelen bij overschrijdingen. Wij zien echter graag dat daarnaast ook de optie van een bestuurlijke boete onderdeel wordt van het instrumentarium. Ik weet dat daar een wetswijziging voor nodig is. Is de Minister daar al mee aan de slag? En wanneer kunnen we daar een voorstel voor verwachten?
Voorzitter. Ik rond af, als u dat goedvindt, met een doorkijkje naar de toekomst. We moeten vandaag ook nadenken over de luchtvaart van morgen. Hierover namen we vanmiddag al een petitie in ontvangst van Natuur & Milieu. Wij willen ernaartoe dat we met elkaar sturen op milieu- en gezondheidsruimte. Dan moet echter wel duidelijk zijn hoe die ruimte wordt vastgesteld, gemeten en begrensd. Voor een nieuw geluidsstelsel, passend bij die visie, is een wetswijziging nodig, die pas vanaf 2030 kan ingaan.

De **voorzitter**:
En uw laatste zin? U bent echt over uw tijd heen.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Hoe staat het met andere milieunormen, zoals uitstoot en luchtkwaliteit, en kunnen die gelijktijdig worden uitgewerkt en mogelijk in hetzelfde wetgevingstraject worden meegenomen?
Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank voor uw inbreng namens het CDA. Dan mevrouw Beckerman, Socialistische Partij.

Mevrouw **Beckerman** (SP):
Dank u wel, voorzitter. Dit is mijn tweede luchtvaartdebat. Bij mijn eerste, enkele weken geleden, ging het over de door deze Minister aangekondigde gewenste opening van Lelystad Airport volgend jaar. Ik zei toen dat het leek alsof ik in een parallelle werkelijkheid was beland. Jarenlang bouwen we namelijk te weinig woningen door stikstof en jarenlang legaliseren we PAS-melders niet door stikstof, maar volgend jaar een nieuwe luchthaven openen kan ineens wél. Bij dit debat over Schiphol lijken we misschien nog wel meer in een parallelle of papieren werkelijkheid te zitten, want al jaren is wat Schiphol doet illegaal: geen

natuurvergunning, meer vluchten dan wettelijk is toegestaan en 175.000 mensen die last hebben van ernstige geluidshinder. Daar moest eindelijk een oplossing voor komen, maar vrijdag bleek dat deze oplossing niet werkt. De beloofde krimp blijkt alleen te bestaan als je in de illegale getallen gelooft. De beloofde geluidsreductie bestaat vooral op papier. Er is niet gemotiveerd of Schiphol uitstoot voldoende compenseert om weer een natuurvergunning te krijgen en of veel ruimte voor de luchtvaart de gezondheid van omwonenden goed genoeg beschermt, zo luidden de harde conclusies van de Commissie mer.
Wat nu? Ik denk dat dat de belangrijkste vraag van dit debat is. Volgt u, de Minister, het advies van de Commissie mer op om een hele nieuwe versie op te stellen, in plaats van de huidige aan te vullen? Willen we een luchtkasteel, een zeepbel die vroeg of laat knapt, weer jaren van rechtszaken en onzekerheid, of doen we het nu goed?
Ik wil de Minister ook bevragen op belangrijke aspecten als de krimp, de geluidshinder en de bescherming van het milieu. Gaat Schiphol krimpen? Klopt het dat er zo'n 420.000 vluchten zouden mogen als Schiphol zich aan de wet zou houden en dat er in 2024 273.803 vluchten waren? Als dat de getallen zijn, hoe kan je dan de 478.000 vluchten die straks in het luchthavenbesluit zitten, presenteren als krimp? Klopt het dat 478.000 vluchten ook geen krimp is ten opzichte van dat jaar?
Voorzitter. Wordt geluidshinder beperkt? Omwonenden worden toch niet beschermd door iets wat illegaal was te legaliseren, vragen wij aan de Minister. Waarom vergelijkt u met die illegale situatie van 500.000 vluchten? Waarom negeert u de klachten van omwonenden die de afgelopen jaren overdag en in de nacht zware overlast hebben ervaren? Waarom bevat uw plan geen waarborgen dat maatregelen om overlast te beperken ook worden uitgevoerd, zoals de Commissie mer concludeert? Kunt u echt hardmaken ... O, excuus, voorzitter.

De **voorzitter**:
U spreekt ook niet via de voorzitter. Ik zou het fijn vinden als jullie dat toch zouden doen, want dat is hier zo afgesproken.

Mevrouw **Beckerman** (SP):
Ik zal mijn best doen en anders komen de gevulde koeken uw kant op, of de kant van de Minister, al naargelang hoe ik spreek.
Kan de Minister echt hardmaken dat geluidsgrenzen eindelijk weer gehandhaafd kunnen worden? Wil de Minister de Wet luchtvaart wijzigen zodat ook echt voldaan kan worden aan de gelijkwaardigheidscriteria?
Voorzitter. Worden het milieu en de natuur nou voldoende beschermd? Erkent de Minister dat niet met zekerheid kan worden geconcludeerd dat het LVB van 2026 binnen de natuurwetgeving past? Erkent de Minister de conclusie dat de stikstofaanpak van Schiphol gebaseerd op het opkopen van agrarische bedrijven onvoldoende zekerheid biedt dat Natura 2000-gebieden niet worden aangetast? Wil de Minister gaan werken met absolute plafonds voor relevante indicatoren, zoals de totale emissie van luchtverontreinigende stoffen? Nu weer tijdrekken en doorgaan met een plan waarvan we weten dat het niet toekomstbestendig is, is zinloos. We weten dat het alternatief, nu opnieuw beginnen met de MER, ook ingewikkeld is, maar dat is wel noodzakelijk.
Tegelijkertijd liggen er steeds meer alternatieven die wel kunnen werken. Vanmiddag kregen we twee belangrijke petities. Een daarvan was een petitie voor een echte nachtsluiting van Schiphol. Frankfurt, Heathrow en Orly hebben wel een echte nachtsluiting, met uiteraard beperkte uitzonderingen en regels voor noodsituaties. Deze maatregel is goed voor de gezondheid van heel veel omwonenden. Waarom zou je deze niet nemen, vragen we aan het kabinet.
Voorzitter. Ik wil ook refereren aan de petitie die we kregen van Natuur & Milieu. Een doorgerekend plan door CE Delft laat zien dat het wel kan: fors

minder vluchten maar wel meer passagiers vervoeren, eerlijke prijzen, meer betalen voor privéjets en businessclass, overstappers mee laten betalen zodat de lasten rechtvaardiger verdeeld worden, minder uitstoot, betere bescherming van omwonenden en meer ruimte voor woningbouw. Volgens het onderzoek kan Schiphol nog steeds een luchthaven voor vakantie, zakenreizen en vracht zijn, maar kunnen er tegelijkertijd meer en betaalbare internationale treinen zijn. Het onderzoek laat zien dat het kan, ook zonder de economie hard te raken.
Voorzitter, dit worden mijn laatste seconden, als het mag. In plaats van een slecht besluit er nu snel doorheen te jagen, is het veel logischer om te kiezen voor echte oplossingen.
Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel, mevrouw Beckerman, voor uw inbreng namens de Socialistische Partij. Het woord is nu aan de heer Heutink van de Groep Markuszower.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Voorzitter. Boer Knibbe uit Haarlemmermeer ziet in januari 1916 een militair op zijn land verschijnen. Het is kolonel Sacré en hij is op zoek naar een locatie voor een vliegterrein. Boer Knibbe ziet het wel zitten en verkoopt zijn land van ongeveer achttien voetbalvelden groot voor iets meer dan 55.000 gulden. Omgerekend naar de prijzen van nu is dat bijna een half miljoen euro. We zijn dus van het drooggemalen stuk grond van boer Knibbe gegaan naar een wereldspeler van formaat.
Dat is Schiphol en dat moeten we koesteren. Het is dan ook te triest voor woorden dat Nederland als enige land ter wereld het mes gaat zetten in een luchthaven van wereldformaat. Onze fractie heeft uitgesproken voorstander te zijn van het aantal vliegbewegingen van 478.000, al is dat maar om eindelijk duidelijkheid te scheppen. Het liefst zien we natuurlijk dat Schiphol gewoon weer gaat groeien. Daarom vinden we het belangrijk dat de Minister vasthoudt aan het herstelpad richting de 500.000 vluchten. En dat kan ook gewoon, want zoals ik net ook al zei in een interruptiedebat, is de realiteit dat maatregelen voor geluidsreductie gewoon de vereiste 20% zullen gaan halen.
Maar dan hebben we nog altijd de Commissie mer. Wat ons betreft moeten we af van organisaties en zogenaamd onafhankelijke commissies die Schiphol met man en macht proberen te nivelleren. Bovendien heeft deze commissie wat ons betreft haar taak niet goed uitgevoerd. Zij moest toetsen of de MER van begin 2026 in orde was, maar ze ging veel verder dan dat. Het lijkt er sterk op dat die zogenaamd onafhankelijke commissie een eigen agenda heeft uitgerold bij het uitvoeren van het onderzoek.

De **voorzitter**:
Het lid Kostić heeft een punt van orde; we gaan nu luisteren of het ook wel echt een punt van orde is.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Voorzitter, ik zou u willen oproepen om te normeren als onafhankelijke instellingen die bijdragen aan onze rechtsstaat verdacht worden gemaakt door een partij. Dat wil ik echt normeren. Dat is aan u, maar ik wil daar echt een punt van maken.

De **voorzitter**:
Allereerst de heer Heutink.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Als de mening van onze fractie is dat dit een politiek gekleurd rapport is en de commissie daarmee niet onafhankelijk geopereerd heeft, dan is dat

onze mening. Het mag de mening van het lid Kostić wel niet wezen – zo veel is duidelijk, want het liefst had ze helemaal geen vliegtuigen meer gehad op Schiphol – maar daarvoor hoeven we hier niet te normeren.

De **voorzitter**:
Nee, nee, oké. Prima. Dat is allemaal gezegd. Ik hoop dat het allemaal oplucht. We gaan nu verder. Meneer Goudzwaard, heeft u een interruptie?

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Ik wil er toch iets van zeggen. Toen het lid Kostić bezig was, hoorde ik lid Kostić zeggen dat de Minister op de schoot van de sector zat. Dat vond ik ook zeer ongepast, maar ik houd mij dan in. Klaarblijkelijk is dat te veel gevraagd voor de andere partij. Een beetje zelfreflectie zou het lid Kostić sieren.

De **voorzitter**:
Laten we het hierbij laten. Meneer Heutink, we moeten ook niet te kinderachtig doen. We kunnen en mogen hier veel zeggen. Iedereen mag vinden wat die wil. We leven in Nederland. Laten we er het beste van maken. Meneer Heutink, u mag doorgaan. U heeft nog 3 minuten en 18 seconden.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
«Witwassen van beleid» kunnen we hier blijkbaar allemaal toestaan. Zeggen dat Ministers op de schoot zouden zitten bij anderen kunnen we allemaal toestaan. Onze fractie is van mening dat dit een politiek gekleurd rapport is. Ik zal dat waarschijnlijk zo meteen nog een aantal keer benoemen en ook heel erg duidelijk uitleggen waarom dat zo is.
Mijn vraag aan de Minister is: u heeft heel veel deskundige mensen op dat departement zitten, dus dit kunnen we toch gewoon prima zelf doen? Waarom hebben we zo'n politiek rapport nodig? Dit kunt u toch prima gewoon zelf uitvoeren, is mijn vraag aan de Minister.

De **voorzitter**:
De Minister, via de voorzitter. De Minister.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Ja, vraag ik aan de Minister. Koeken voor de voorzitter.
Als je denkt dat het niet erger kan, dan begint de commissie als referentiekader over 294.000 vluchten; ik noemde het net al. Dat is dus nooit de fysieke realiteit geweest, want in het LVB van 2008 staat gewoon dat we meer dan 410.000 vluchten kunnen toestaan. Dat is de milieugrens die in het LVB staat. Dat was het realistische toetsingskader. Dan moeten we de economische groei en de bevolkingsgroei, waarvan we in dit huis allemaal weten dat die enorm is, nog meewegen. Dat is het logische toetsingskader.
Voorzitter. Ook zegt de commissie dat er niet gekeken zou zijn naar een nachtsluiting. Nee, we mogen blij zijn van niet, want dat zou de doodssteek van Schiphol hebben betekend. Daarom hebben we ook eerst een zorgvuldige Balanced Approachprocedure doorlopen. Die procedure kijkt eerst naar maatregelen bij de bron, namelijk de stillere vliegtuigen die er massaal komen, maatregelen in de omgeving, zoals het isoleren van woningen, en maatregelen in de operaties, zoals sneller klimmen. Dat de commissie stelt dat de omwonenden niet zouden worden geholpen, is wat onze fractie betreft echt pertinent onwaar. Het geluid zal immers met 20% dalen en het aantal vliegbewegingen zal de komende jaren fors minder zijn. Het is een vervelend bericht, maar de keiharde realiteit is dat je last zult hebben van vliegtuigen als je in de buurt van een vliegveld woont. Dat is gewoon de keiharde realiteit en de waarheid. De overheid moet er alles aan doen om dat zo veel mogelijk te beperken. Volgens mij doet de

Minister dat op een hele goede manier. De vraag aan de Minister is dan ook heel erg simpel: zorg dat Schiphol een factor van betekenis blijft, zorg ervoor dat er wordt vastgehouden aan het pad richting 500.000 vluchten en vraag alstublieft niet meer om advies van dit soort commissies die zeggen onafhankelijk te zijn maar uiteindelijk u, ons, Schiphol en daarmee Nederland verder het moeras in laten zakken. Dat is wel het laatste dat we kunnen gebruiken als we onze economie welvarend willen laten zijn.
Voorzitter, tot slot. Dat Schiphol in trek is, blijkt maar weer. De drukke periode komt eraan en dat resulteerde gisteren al in lange wachtrijen in de terminal. Mijn vragen zijn simpel. Kan de Minister dit blijven monitoren? Kan de Minister zorgen dat Schiphol alles krijgt wat nodig is om de drukte te verwerken? Kan de Minister duiden welke maatregelen hij kan nemen om Schiphol te helpen niet opnieuw dezelfde perikelen te krijgen zoals we die in de zomer van 2022 hebben gezien, waarbij mensen urenlang moesten wachten voordat ze eindelijk een keer ingecheckt waren?
Voorzitter, dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Heutink, voor uw inbreng namens de Groep Markuszower. Dan gaan we nu luisteren naar de vijf minuten van meneer De Groot. Vroeger op de radio was het twee minuten; weet u nog wel, hè? Alstublieft.

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Ik ben blij dat ik hier iets meer minuten heb. Dank u wel, voorzitter.
Voorzitter. Voor de VVD staat vast dat Schiphol van groot economisch en strategisch belang is voor Nederland. De hubfunctie van Schiphol zorgt ervoor dat Nederland rechtstreeks verbonden blijft met economische kernregio's over de hele wereld. Dat is essentieel voor onze economie, ons vestigingsklimaat, internationale handel, toerisme en de vele duizenden banen die direct en indirect afhankelijk zijn van de luchtvaartsector. Volgens de wereldwijde luchtvaartkoepel IATA brengt de luchtvaartsector in Nederland ongeveer 402.000 banen voort, draagt de sector jaarlijks meer dan 35 miljard euro bij aan onze economie en is die goed voor meer dan 3,5% van ons Nederlandse bbp. Juist in een tijd van geopolitieke spanningen en toenemende internationale concurrentie moeten we daarom zorgvuldig omgaan met die internationale bereikbaarheid. Nederland moet daarin dus niet naïef opereren. Omliggende landen investeren namelijk in de versterking van hun luchthavens en internationale verbindingen.
Tegelijkertijd geldt voor de VVD dat omwonenden recht hebben op rechtsbescherming en minder geluidsoverlast. Daar zijn duidelijke afspraken over gemaakt. Die afspraken moeten ook worden nagekomen. Voor de VVD is krimp nooit een doel op zich. Het doel moet zijn: minder hinder, juridisch houdbaar beleid en behoud van de economische kracht van Nederland. Juist daarom is het van belang dat de Balanced Approach zorgvuldig is gevolgd. De Balanced Approach gaat niet alleen over beperkingen, maar juist ook over innovaties, stillere vliegtuigen en slimmer opereren. Er is voor het eerst in tientallen jaren een groot geluidsreductiepakket in werking. Het zijn luchtvaartmaatschappijen die miljarden investeren in stillere en schonere vliegtuigen. Ze betalen fors meer landingsgelden als vliegtuigen vervuilend zijn of herrie maken. De eerste resultaten daarvan zijn zichtbaar: minder klachten, juist in de nacht. We moeten daar daarom ook op doorpakken. We moeten het LVB vaststellen, handhavingspunten vastleggen en waar nodig dus ook handhaven.
Ik vraag daarom het volgende aan de Minister. Een. Hoe ziet de Minister de verdere routing richting de 20% geluidsreductie? Welke rol spelen algemene en extra vlootvernieuwing, innovatie en operationele verbeteringen, zoals tariefdifferentiatie, daarin? Twee. Kan de Minister toelichten

hoe de verschillende elementen in samenhang worden meegenomen in fase twee? Drie. Waarom slaat de Minister de zorg van LVNL in de wind als het gaat over de grenswaarde per meetpunt? Daardoor gaat er, als het bakje vol raakt voor de meest gunstige route over onbewoond gebied – zo zou je het kunnen zeggen – toch weer meer over bewoond gebied gevlogen worden. Dat is juist wat we niet willen met elkaar.
Voorzitter. Dan kom ik bij de MER en het advies van de Commissie mer. Hierin zijn goede adviezen opgenomen die de impact op het milieu kunnen verminderen. Tegelijkertijd praat de Commissie mer over maatregelen die geen onderdeel uitmaken van het LVB, zoals een nachtsluiting. Ook is er volgens de recente Kamerbrief zicht op een eerste geluidsreductie van ongeveer 13,7% of meer en is er, zoals ik net al aangaf, een afname zichtbaar van het aantal klachten. Ik vraag de Minister dan ook of hij kan toelichten hoe deze voortgang op het gebied van geluid zich verhoudt tot de toon en de conclusies van de adviezen van de Commissie mer. Hoe kijkt de Minister naar de balans tussen deze advisering over milieueffecten enerzijds en politieke of bestuurlijke keuzes anderzijds?
Voorzitter. Ik heb nog een punt over de Maatschappelijke Raad Schiphol. De VVD wil een goede vertegenwoordiging van omwonenden en betrokken partijen, dus ook van direct betrokkenen bij de luchthaven, bijvoorbeeld omdat zij op Schiphol werken. Juist in de regio rondom Schiphol wonen veel mensen die dagelijks zowel de lusten als de lasten van de luchthaven ervaren. Dat zijn mensen die in de omgeving wonen en afhankelijk zijn van Schiphol voor hun werk. Hun perspectief is wat de VVD betreft ook relevant. Kan de Minister daarom toelichten hoe het staat met de uitwerking van de motie-Boutkan c.s. om juist een breedgedragen maatschappelijke vertegenwoordiging rondom Schiphol vorm te geven?
Voorzitter. Het overgrote deel van Nederland, zo'n 77% staat positief tegenover vliegverkeer. Ik heb dat al genoemd. Dat aandeel is de afgelopen jaren zelfs gegroeid. Wel maken mensen zich zorgen over de stijgende ticketprijzen door torenhoge vliegbelasting en recent door de stijgende brandstofprijzen. Dat geeft alleen al aan dat mensen toch graag willen blijven reizen. Daarom stel ik de vraag aan de Minister hoe het ervoor staat met het overleg met Duitsland en België om de vliegbelasting meer gelijk te trekken.
Voor de VVD blijft het uitgangspunt helder: een toekomstbestendige luchtvaartsector die stiller, schoner en innovatiever wordt, maar die Nederland ook internationaal verbonden en economisch sterk houdt. Wanneer geluidsdoelen worden gehaald, moet er wat de VVD betreft ook perspectief blijven bestaan voor de verdere ontwikkeling van Schiphol binnen de geldende afspraken over milieu en hinderreductie.
Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer De Groot, voor uw inbreng namens de VVD. Dan meneer Van Duijvenvoorde, Forum voor Democratie.

De heer **Van Duijvenvoorde** (FVD):
Voorzitter. Ik zou de andere Kamerleden wat meer Anthony Fokker gunnen. Daarmee bedoel ik dat er iets meer gedacht wordt in grootsheid, in kansen, in mogelijkheden, dat ze geïnspireerd worden en dat er nog heel veel mogelijk is. Het is hier allemaal wel heel erg kleinburgerlijk, maar goed.
Strategische infrastructuur verdwijnt zelden in één keer. Technologische vooruitgang is altijd fragiel en meestal gaat het langzaam. Iets minder ruimte hier, iets hogere lasten daar, iets minder investeringen, en ondertussen versnelt de innovatie van de concurrentie. Jaren later verschijnen er essays, boeken of proefschriften over de vraag hoe en

wanneer die koppositie nou precies verloren ging. Denk aan Nokia of de Engelse auto-industrie.
Voorzitter. Schiphol opereert via een uiterst geavanceerd hub-and-spokemodel. Nederland biedt van nature namelijk een zeer kleine thuismarkt. Om Schiphol toch een concurrerend vliegveld te maken, is het ingericht als een strong connecting hub. Maar liefst 70% van alle reizigers is een overstapper. Zij zijn de ruggengraat en grondvoorwaarde van ons sterke netwerk. Omdat onze kleine thuismarkt de intercontinentale vluchten niet kan vullen, zouden we zonder deze transferpassagiers nooit zo veel directe verbindingen hebben met de rest van de wereld. Deze hubfunctie is een magneet voor welvaart. Het zorgt voor een ijzersterk internationaal vestigingsklimaat, levert direct en indirect bijna 300.000 banen op, faciliteert 20% van onze exportwaarde en is goed voor een bijdrage van maar liefst 12 miljard euro aan ons bbp. Is de Minister bereid te erkennen dat Schiphol als luchtvaarthub onderdeel is van onze kritieke infrastructuur en van nationaal belang is voor onze economie?
Voorzitter. In plaats van dit economische wonder te koesteren, hierop in te zetten en het nog grootser te maken, zetten we het moedwillig onder druk. Terwijl luchthavens in steden als Londen, Warschau en Kopenhagen miljarden investeren, is Schiphol de enige hub die verplicht moet krimpen, met een harde grens van 478.000 vluchten. Een van de redenen dat Schiphol dit moet doen, is de geluidshinder. KLM investeert al miljarden in de aanschaf van nieuwe, stillere vliegtuigen. Dit mag echter niet baten. Nog steeds vindt er maximering plaats en is er de wens tot krimp, terwijl Schiphol en KLM juist ruimte nodig hebben om te verdienen en te kunnen innoveren. Onze internationale connectiviteit – ik hoorde het net al – onze concurrentiepositie en ons vestigingsklimaat lijken amper mee te tellen. Is de Minister het ermee eens dat deze belangen zwaar moeten meewegen en dat de luchtvaartsector niet gedwongen zou moeten worden te krimpen door een hyperfocus op vermeende geluids-problematiek?
Daarnaast wordt de sector financieel alsmaar zwaarder belast. De havengelden op Schiphol stijgen tussen 2019 en 2027 met een duizeling-wekkende 119%. Daarbovenop krijgt Nederland per 2027 de allerhoogste vliegbelasting van de Europese Unie. Per slot van rekening wordt er in Den Haag ook al gekeken naar een transfertaks om de doorreizigers zwaarder te belasten. Die zouden namelijk problematisch zijn voor onze economie. Is de Minister bereid te erkennen dat deze stapeling van stijgende havengelden, de hoogste vliegbelasting binnen de EU en mogelijke aanvullende heffingen de internationale concurrentiepositie van Schiphol ondermijnt en dat dit onwenselijk is? Zo ja, tot wat is de Minister bereid om dit tegen te gaan? Zo hebben de vliegbelasting en transfertaks in naam van het klimaat als resultaat een massaal weglekeffect. We zagen het vertrek van Nederlandse passagiers vanaf Brussel tussen 2019 en 2024 al met 20% stijgen en vanaf Düsseldorf zelfs met 41%. Er wordt niet minder gevlogen, maar de uitstoot verplaatst zich simpelweg over de grens en Nederland verliest ondertussen zijn internationale verbindingen en zijn positie. Hoe beoordeelt de Minister het feit dat de torenhoge stapeling van kosten enkel leidt tot een weglekeffect naar andere luchthavens en dat Nederland daarmee economische activiteit verliest, zonder dat dit per saldo iets oplevert voor het klimaat?
Voorzitter. Forum voor Democratie is trots op Schiphol. Mijn oproep is dan ook helder: erken en bescherm Schiphol als kritieke infrastructuur van nationaal belang voor onze economie. Stop de waanzinnige stapeling van kosten, belastingen en regels en geef Schiphol ademruimte om haar onmisbare hubfunctie voor Nederland te behouden en zo groot mogelijk te kunnen groeien.
Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Van Duijvenvoorde van Forum voor Democratie. Dan gaan we naar de geachte afgevaardigde Van der Plas van de BoerBurger-Beweging.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Dank u wel, voorzitter. De luchtvaart heeft de wereld kleiner gemaakt. Het is ook een onmisbare schakel in de wereldeconomie, waar Nederland onderdeel van is. Voor BBB staat één ding centraal: ruimte voor de luchtvaart om te verduurzamen en concurrerend te kunnen blijven. Want als we de sector overladen met regels, onzekerheid en wisselend beleid, verliezen we banen, investeringen, economische kracht en verbindingen. Dat klinkt allemaal een beetje abstract, maar op en om Schiphol werken 112.000 mensen bij duizenden bedrijven; laat ik het daarop houden. Veel van deze bedrijven zijn ook nog eens een keer mkb-bedrijven. We hebben het niet alleen over banen en bedrijven. We hebben het over mensen die daar hun brood mee verdienen, die daar hun kinderen van kunnen laten studeren of op judo kunnen doen en die daarmee hun rekeningen kunnen betalen.
Voorzitter. De toegevoegde waarde van Schiphol is ook nog eens een keer bijna 12 miljard euro. Er is hier al veel gezegd over het volgende. BBB kijkt naar slimmer sturen, niet op aantallen en op jaren, maar op kwaliteit, op innovatie en op stillere vliegtuigen. Daarom moeten investeringen in stillere en schonere toestellen volledig worden meegewogen in het beleid en in het Luchtvaartbesluit. Er worden miljarden geïnvesteerd in verduurzaming en vlootvernieuwing, maar tegelijkertijd worden de investeringen die nodig zijn om de luchtvaart stiller, schoner en zuiniger te maken, en dus toekomstbestendiger, ontmoedigd door alle onzekerheid. Is de Minister bereid om bij de verdere uitwerking van het Luchtvaartbesluit te bekijken hoe investeringen in stillere toestellen en vlootvernieuwing zwaarder kunnen meewegen? Hoe voorkomen we dat beleid en beperkingen worden gebaseerd op modellen en databases die nog niet aansluiten op de nieuwste generatie vliegtuigen?
Voorzitter. Ik wil ook aandacht vragen voor de mensen die op Schiphol werken. De werkdruk blijft hoog, onder meer bij de grondafhandeling, de beveiliging en de ondersteuning van de passagiers met een beperking. Tegelijkertijd stuurt Schiphol sterk op snelheid en punctualiteit. Dat is belangrijk, maar veiligheid en fatsoenlijke arbeidsomstandigheden moeten vooropstaan. Is de Minister bereid om bij concessies, aanbestedingen en prestatieafspraken op Schiphol ook de sociale en kwalitatieve criteria mee te nemen, bijvoorbeeld op het gebied van de werkdruk, het personeelsverloop en de veiligheidscultuur?
Voorzitter. Ik kom nog even kort terug op de sneeuwchaos van de afgelopen winter. We hebben daar al eerder aandacht voor gevraagd. Het baart ons zorgen dat de evaluatie vooral technisch en operationeel is ingestoken. De personeelskant wordt wel genoemd, maar komt beperkt terug in de kernoorzaken en aanbevelingen. Welke structurele lessen worden nu getrokken uit deze winterproblemen? Hoe wordt voorkomen dat Schiphol bij een volgende grote verstoring opnieuw vastloopt?
Voorzitter. Dan de stijgende kerosineprijzen. Het kabinet overweegt de vliegbelasting te verhogen, terwijl de prijzen de pan uit rijzen. Wat BBB betreft is dat compleet onzinnig, zeker omdat deze extra belasting niet bestemd is voor verduurzaming maar voor het dekken van de begroting. Daarnaast jaagt het Nederlandse reizigers naar de luchthavens over de grens. Dat is hier al vaker gezegd. Alleen Düsseldorf al zag tussen 2019 en 2025 het aantal Nederlandse reizigers met 85% toenemen.

De **voorzitter**:
Er is een interruptie van meneer De Groot. Dit is uw laatste interruptie.

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

Met het laatste punt van mevrouw Van der Plas over het over de grens jagen van vakantievliegers ben ik het helemaal eens, maar daar gaat mijn interruptie niet over. Ik moest ineens denken aan het feit dat mevrouw Van der Plas steeds een punt heeft gemaakt over de chaos op Schiphol. Dat heeft ze structureel en goed gedaan. Dat blijft ze nu ook doen. Dat bracht me ineens bij het punt van vandaag. We lazen vandaag ook in de krant dat de rijen lang zijn. Er zijn urenlange rijen op Schiphol voor vluchten buiten Schengen vanwege nieuwe regelgeving. Ik wil aan mevrouw Van der Plas vragen hoe zij daartegen aankijkt. Wat zou daar volgens haar mee moeten gebeuren?

De **voorzitter**:
De korte versie graag, mevrouw Van der Plas.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Ik heb vandaag bij allerlei debatten gezeten, dus ik heb weinig tijd gehad om het nieuws te volgen, maar dat ga ik zeker doen. Natuurlijk is het heel vervelend om in lange rijen te moeten staan en heel lang te moeten wachten. Wij hebben daar ook gesprekken over. Wij brengen ook werkbezoeken aan Schiphol en kijken ook hoe dat gaat en hoe dat eventueel beter zou kunnen. Ik denk dat de heer De Groot – dan ga ik hem misschien even helpen – doelt op de vraag waarom we vliegveld Lelystad dan niet openen, want dan zijn die lange rijen er niet meer. Dat kan ik u heel duidelijk vertellen: wij zijn en blijven tegen de opening van Lelystad zolang de PAS-melders nog niet zijn gelegaliseerd en zolang er geen duidelijkheid is over de laagvliegroutes, want daar hebben wij grote zorgen over. Als het kabinet vandaag overgaat tot een generaal pardon voor de PAS-melders, dan hebben we in ieder geval één van die dingen eruit gehaald. Maar dan moeten we het nog gaan hebben over de laagvliegroutes. Daarvan hebben wij eigenlijk al geconstateerd dat wel wordt gezegd dat dat is opgelost, maar dat dat helemaal niet opgelost is. Ik geef antwoord op een niet-gestelde vraag, maar ik zag het woord «Lelystad» op het voorhoofd van de heer De Groot gedrukt staan.

De **voorzitter**:
Meneer De Groot heeft geen interrupties meer. Mevrouw Van der Plas, u heeft nog 1 minuut en 30 seconden.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
1 minuut en 30 seconden? Dat is meer dan ik dacht.

De **voorzitter**:
Geniet ervan.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Ik had het dus over de kerosineprijzen en het verhogen van de vliegbelasting. Dat gaat helemaal niet over verduurzaming; dat gaat over de begroting dekken. Iedereen vlucht letterlijk naar het buitenland. In dit geval gaat men de grens over omdat vanaf die luchthavens gewoon veel goedkoper gevlogen kan worden. Mensen blijven het gewoon fijn vinden om het vliegtuig te pakken. Ik vind het kwalijk dat het kabinet deze verhoging wil doorzetten terwijl de luchtvaart allang met enorme kosten wordt geconfronteerd. Ik denk dan: als we als kabinet of politiek geen luchtvaartsector meer willen hebben, zeg dat dan gewoon, want dan weet de sector waar die aan toe is.
Ik heb nog één vraag. Hoe verloopt de samenwerking tussen overheid en luchtvaart rondom de stijgende kerosineprijzen echt? Vorige week werd een motie van het lid Graus, die hij vandaag heeft aangehouden, ontraden, want het was te duur en volgens het kabinet wordt er al goed

samengewerkt. Maar veel praten is niet hetzelfde als goed samenwerken. Welke tegemoetkomingen doet het kabinet om de luchtvaart ruimte te geven?
Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:
Dank u wel, mevrouw Van der Plas, voor uw inbreng namens de BoerBurgerBeweging. Meneer El Abassi spreekt namens DENK.

De heer **El Abassi** (DENK):
Voorzitter, dank. Vliegen vanuit Nederland is onbetaalbaar. Nu de kerosineprijs door de oorlog in het Midden-Oosten gestegen is, vliegen nog onbetaalbaarder is geworden en vervoersmaatschappijen kosten doorberekenen aan reizigers, besluit Nederland, in tegenstelling tot andere landen, om geen maatregelen te nemen om brandstof goedkoper te maken. Alsof dat niet erg genoeg is, worden reizigers in Nederland straks nog eens extra belast met een extra vliegtaks. Vanaf 1 januari 2027 komt Nederland namelijk met een gedifferentieerde vliegtaks voor vakantiegangers, maar ook voor mensen die uit noodzaak reizen, familie willen bezoeken of om andere persoonlijke redenen op deze bestemmingen aangewezen zijn.
Luchtvaartmaatschappijen waarschuwen ons. En dat terwijl Nederland al Europees koploper is op het gebied van de vliegtaks. Luchtvaartmaatschappijen waarschuwen dat Nederland door deze vliegtaks disproportioneel duur wordt en nog meer reizigers daardoor zullen uitwijken naar buitenlandse vliegvelden. Ook de ANVR waarschuwt ons voor de vliegtaks. Twee derde van de Nederlanders maakt zich zorgen over de betaalbaarheid van vliegvakanties vanuit Nederland als de vliegbelasting stijgt. Een collega gaf het eerder al aan. Daarnaast vindt 71% dat vliegvakanties bereikbaar moeten blijven voor mensen met een kleine portemonnee.
Voorzitter. In België geldt een vliegtaks van ongeveer € 10. Zweden heeft de vliegtaks zelfs afgeschaft. Duitsland past een gemaximeerde vliegtaks toe voor bepaalde soorten reizen, waarbij voor intercontinentale vluchten bijvoorbeeld een maximumtarief van ongeveer € 70 lijkt te gelden. In Nederland ben je twee keer meer kwijt aan vliegtaks dan in Duitsland, en vijftien keer meer dan in België.
Ik zou van de Minister willen weten wat hij daarmee precies oplost en bereikt. De uitstoot verdwijnt hier namelijk niet mee. Die verplaatst zich gewoon naar een aantal kilometer verderop. Dat gebeurt ook al. Zoals ik al eerder aangaf, gaan massa's Nederlanders naar buitenlandse luchthavens om vanuit daar naar hun bestemming te vertrekken. Wanneer je tegenwoordig naar luchthavenparkings rondom Brussel rijdt, zie je direct overal Nederlandse kentekens. Nederlanders worden massaal in shuttlebusjes richting het vliegveld vervoerd. Dat hoor en zie je steeds vaker. Dat komt allemaal doordat Nederland vliegen zo duur maakt. Mensen vertrekken vanaf Brussel of Düsseldorf, want dat is veel en veel goedkoper dan vanaf Schiphol.
Voorzitter. Ik ben een van die mensen. Afgelopen meireces ben ik naar Egypte gevlogen. Ik vlieg liever vanaf Schiphol. Dat mogen jullie best eerlijk weten. Het voordeel daarvan is dat ik mijn auto niet nodig heb, want dan kan ik gewoon met de trein naar Schiphol. Maar ik ben toch genoodzaakt om te vliegen vanuit Brussel. Dan moet ik met de auto naar Brussel, wat weer zorgt voor meer CO_2-uitstoot, geluidshinder en alles wat daarbij komt kijken. Parkeren is daar supergoedkoop. Ik probeer geen reclame te maken, maar het is gewoon feitelijk zo. Daarnaast tank ik ook meteen in België – dat mogen jullie best weten – en doe ik daar ook boodschappen. Ik kan het betalen, maar er zijn mensen die dat niet kunnen. Ik ben echt geschrokken, voor de zoveelste keer, van hoeveel Nederlandse kentekens ik daar zag op die parkeerplaatsen in Zaventem in

België. En hoeveel goedkoper was ik uit? Ik heb natuurlijk drie kinderen en een vrouw. Met mij erbij zijn we met z'n vijven en dat was vijf keer € 500. Ik lieg niet, voorzitter. Ik bespaarde € 2.500 door vanuit België te vliegen in plaats van vanaf Schiphol.

De **voorzitter**:
En daar heeft meneer Heutink mogelijk een vraag over.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Ja, en daarna bent u ook van mij af, voorzitter, want dit is mijn laatste interruptie.

De **voorzitter**:
Het is uw laatste interruptie inderdaad.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Mijn vraag aan de heer El Abassi is: waarom schrikt u daar eigenlijk nog van? Dat vraag ik via de voorzitter. Het is toch het beleid dat de afgelopen jaren is gemaakt en ontstaan, waardoor vliegen peperduur is geworden en waardoor mensen wel eieren voor hun geld kiezen en naar Duitsland of België gaan? Ze zoeken allerhande goedkopere vliegvelden op waar het wel gewoon betaalbaar is. Waarom schrikt de heer El Abassi daar nog van? We weten toch allemaal dat het zo is? We moeten daar toch gewoon wat aan doen?

De heer **El Abassi** (DENK):
Volgens mij legt de heer Heutink precies uit waarom ik schrik van dit beleid. Maar misschien is zijn vraag waarom ik iedere keer weer schrik. Ik snap het iedere keer weer niet. Het feit dat ik er iedere keer weer van schrik, daar schrik ik óók weer van. Mijn excuses als ik er vaak van schrik, maar het is ook een waarschuwing richting Onze Minister. Ik kan me niet voorstellen dat deze Minister dit niet ook idioot vindt. Ik ben dus benieuwd naar zijn beantwoording.
Voorzitter. Dan ga ik nog iets zeggen over onze beveiligers op Schiphol. Een recente peiling van vakbond FNV liet zien dat de zorgen onder de Schipholbeveiligers over de werkdruk en de veiligheid groot zijn. De personeelstekorten nemen toe, de veiligheidsprocedures staan onder druk en de nieuwe aanbesteding zorgt voor enorm veel onrust. Deze werknemers zijn dagelijks verantwoordelijk voor de veiligheid van duizenden reizigers, maar staan ondertussen zelf structureel onder druk. Hun roosters lopen voor geen meter, de werkdruk is torenhoog en veel beveiligers zien hun privéleven ontwricht raken. Het raakt alleenstaande ouders, mantelzorgers en werknemers met gezinnen. Andere Europese landen laten zien dat het anders kan. Bij bijvoorbeeld Vienna Airport hebben ze de beveiligers zelfs in dienst genomen. Dit kan bijdragen aan ...

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer El Abassi.

De heer **El Abassi** (DENK):
Ik maak het nog even af, voorzitter.

De **voorzitter**:
Nog één zin dan, want u bent door uw tijd heen.

De heer **El Abassi** (DENK):
Dit kan bijdragen aan meer stabiliteit, betere arbeidsomstandigheden en meer grip op kwaliteit en veiligheid.
Ik stel mijn vragen aan de Minister niet meer, voorzitter, en sluit hiermee af. Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer El Abassi voor uw inbreng namens DENK. Ik wil tot slot nog een paar aanvullende punten inbrengen namens de PVV. Ik vraag mevrouw Kröger om even waar te nemen als voorzitter.

Voorzitter: Kröger

De **voorzitter**:
Dat doe ik met genoegen. Ik geef graag het woord aan de heer Graus.

De heer **Graus** (PVV):
Dank u wel, mevrouw de voorzitter. Ik wil nog even aanhalen dat de Algemene Nederlandse Vereniging voor Reisondernemingen samen met KLM, Transavia, Corendon en TUI heeft gepleit voor een gelijk speelveld. Dat werd al door verschillende Kamerleden aangehaald. Ik heb vandaag nog een motie aangehouden in de plenaire zaal over een gelijk speelveld met minimaal onze buurlanden. Het liefst wil ik dat op mondiaal niveau, maar dat gaat nooit gebeuren, en anders op Europees niveau. Maar laten we eens beginnen met een gelijk speelveld met onze buurlanden vanwege de weglekeffecten. Dat geldt niet alleen voor vliegtickets, zoals de heer El Abassi al zei. Ik woon in Limburg en wij hebben de meeste kilometers grens met België en Duitsland. Veel Limburgers gaan in België en Duitsland tanken, maar ze kopen er ook hun flesjes bier, hun aardappeltjes en alles. Zelfs Hollandse kaas wordt daar gekocht; dat is het trieste. We moeten daar echt mee gaan stoppen. Ik heb de motie aangehouden. Ik kan die zo opnieuw in stemming brengen. Ik had daar graag een toezegging over gehad.
Verder zijn we ook voor de borging van die 500.000 vliegbewegingen. Meneer Heutink haalde dat ook aan. Hij heeft immers bij onze partij gezeten, dus hij weet precies dat wij daar eigenlijk al die tijd al voor gepleit hebben. Wij hebben ook al die tijd het volgende gezegd. Sommige mensen hebben overlast van een vliegveld zonder dat ze daarvoor gekozen hebben door bij een vliegveld te gaan wonen. Dat geldt voor mensen op de Veluwe die last gaan krijgen van Lelystad Airport of mensen rondom Lelystad Airport. Veel mensen zijn natuurlijk ook wel bewust bij Schiphol gaan wonen. Sommige mensen hebben er in de loop der tijd meer last van gekregen. Wij hebben altijd gezegd dat je overlast moet beperken indien mogelijk. Ik heb altijd gezegd dat je zo veel mogelijk moet inzetten op geluidsreductie in plaats van op krimp, want anders gaat het zich verplaatsen. Het verplaatst zich nu naar onze buurlanden. De beoogde doelen worden daardoor ook helemaal niet bereikt. Dat is dus zinloos.
Ik heb ook een motie aangehouden over de tickettaks, de vliegbelasting, waar wij erg tegen zijn. We wachten het af.
Tot slot, mevrouw de voorzitter, en dan ben ik eigenlijk al klaar, want alles is al gezegd; ik zal het goede voorbeeld geven. De bagageafhandeling is al heel lang een grote puinhoop. Iedere keer komen er brieven en iedere keer ligt het aan iets anders, maar daar moet echt iets aan gebeuren. Ik doe daarom een beroep op de Minister als aandeelhouder. Het kan gewoon niet zo. Het zijn onze mensen en die werken hard. Zij staan daar en het is af en toe net Fawlty Towers. Het lijkt net een derdewereldland als je ziet wat daar gebeurt. We krijgen weliswaar die brieven en die toezeggingen, maar ik heb er geen geloof in. Er moet hard met de bezem doorheen worden gegaan. Daar had ik graag een toezegging op gehad van de Minister.
Dank u wel, mevrouw de voorzitter.

De **voorzitter**:
Dank u wel voor uw bijdrage. Ik geef het woord weer terug aan de voorzitter.

Voorzitter: Graus

De **voorzitter**:
Dank u wel voor het waarnemen. We doen dat zo omdat de spelregels dan eerlijk zijn. Ik wil gaan schorsen voor een uur, inclusief de dinerpauze. We gaan dus verder om 19.30 uur. Ik wens de Minister ... Hij is op hantavirus-afstand gaan zitten, met drie lege stoelen tussen de voorzitter en de Minister! Vroeger zat de Minister naast me. Bij covid werden het twee plekken ertussen en nu gaat hij op hantavirusafstand zitten. Hij noemt het zelf businessclass. Tot zo meteen in ieder geval en een gezegende maaltijd voor degenen die dat nodig hebben.

De vergadering wordt van 18.32 uur tot 19.30 uur geschorst.

De **voorzitter**:
Welkom terug, allemaal. Het woord is dadelijk aan de Minister. Ik wil de Minister vragen of hij in bepaalde blokjes werkt. Als dat zo is, zouden wij die graag ontvangen. Ik wil aan de leden voorstellen om vier losse interrupties te doen, gezien de tijd. We kijken wel. Als er dringende vragen blijven liggen, zijn we daar soepel in.
Meneer de Minister, aan u het woord. We horen graag de blokjes. Eerst de introductie. Alstublieft.

Minister **Karremans**:
Dank u wel, voorzitter. Het Schipholdossier waar we vandaag over spreken, is juridisch complex en politiek misschien nog wel complexer; dat hebben we net wel gezien. Dat komt simpel gezegd doordat de luchtvaart twee kanten heeft, een positieve kant en een negatieve kant. Beide kanten zijn reëel. Beide kanten bestaan naast elkaar. Ze zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Juist daarom vind ik het belangrijk om, voordat ik inga op de vragen van de commissie, eerst stil te staan bij hoe ik zelf naar die kanten van de luchtvaart kijk en hoe ik naar Schiphol kijk.
Laat ik beginnen met de positieve kant. Daarvoor neem ik u mee terug naar december 1944, niet naar een boer op een weiland, maar wel naar de Tweede Wereldoorlog, die toen nog volop woedde. 52 landen, waaronder Nederland, kwamen in Chicago bijeen om te spreken over de wereld na de oorlog en over de rol die de burgerluchtvaart daarin zou kunnen spelen. Die landen zagen, terwijl de oorlog nog niet eens voorbij was, dat internationale luchtvaart meer kon zijn dan alleen vervoer. In de preambule van het Verdrag van Chicago, die u nog steeds kunt vinden op www.wetten.nl – google maar eens – staat dat luchtvaart kan bijdragen aan het scheppen en bewaren van vriendschap en goed begrip tussen de naties en volkeren van de wereld.
Voorzitter. Ruim 80 jaar later kunnen we constateren dat die visie juist was. Luchtvaart verbindt mensen, families, economieën en culturen. Het stelt mensen in staat om de wereld te ontdekken, om als Nederlandse student op uitwisseling te gaan naar Sydney, Boston, Singapore of Vancouver, om zaken te doen aan de andere kant van de wereld, om familie te bezoeken, of om liefde te vinden aan de andere kant van de oceaan. Voor een open handelsland als Nederland is die verbondenheid geen luxe, maar een noodzaak. Schiphol vormt samen met de Rotterdamse haven de ruggengraat van onze economische infrastructuur. Dat staat ook nadrukkelijk beschreven in het rapport-Wennink.
Ik herinner mij nog goed een gesprek dat ik als Minister van Economische Zaken in het vorige kabinet voerde met de CEO van Eli Lilly and Company, vlak voordat het bedrijf besloot een miljardeninvestering in Nederland aan te kondigen. Ik vroeg hem waarom zij, uit meer dan 60 onderzochte locaties in Europa, uiteindelijk voor nota bene Katwijk hadden gekozen. Zijn antwoord was kort. «One word: Schiphol.» Overigens sprak hij zowel

Katwijk als Schiphol verkeerd uit, maar de boodschap was helder. Door de hubfunctie van Schiphol is ieder bedrijf dat zich in Nederland vestigt binnen 24 uur verbonden met vrijwel iedere commerciële bestemming ter wereld. Dat maakt Schiphol economisch en geopolitiek van grote strategische waarde, maar daarnaast zijn direct en indirect meer dan 111.000 banen verbonden aan Schiphol; het werd al even gezegd. Achter dat getal zitten gezinnen die voor hun bestaanszekerheid afhankelijk zijn van onze nationale luchthaven.
Voorzitter. Er is ook een andere kant: de kant van mensen die wakker liggen van nachtvluchten, van bewoners die 's zomers niet normaal in hun tuin kunnen zitten omdat gesprekken steeds worden overstemd door overvliegende toestellen, van zorgen over gezondheid, van zorgen over klimaat en leefomgeving. Die zorgen zijn niet theoretisch; ze zijn voor heel veel mensen dagelijks voelbaar. Ik heb dat zelf ervaren toen ik als wethouder in Rotterdam verantwoordelijk was voor Rotterdam The Hague Airport. Ik stond daar op bewonersavonden zelf voor de zaal om met mensen te praten die soms met tranen in hun ogen vertelden wat overlast met hen deed. Natuurlijk is Schiphol van een andere orde dan Zestienhoven, maar hinderbeleving is uiteindelijk persoonlijk. Voor de mensen die eronder wonen, is de ervaring vaak net zo intens.
Ook in mijn eerste maand als Minister heb ik gesprekken gevoerd met de MRS. Ook die gesprekken maakten indruk. Wat mij daarin vooral opviel, is dat er breed overeenstemming bestaat. Natuurlijk is er over heel veel zaken geen overeenstemming, maar er is wel overeenstemming op één punt: er moet een einde komen aan de huidige gedoogsituatie. Omwonenden verdienen rechtsbescherming, maar ook de luchtvaartsector verdient duidelijkheid en juridische zekerheid. Dat is precies wat de rechter ons in de RBV-zaak heeft opgedragen.
Voorzitter. Ik ben ervan overtuigd dat een luchthaven met het strategische belang van Schiphol alleen toekomst heeft als die rekening houdt met zijn omgeving. En juist daarom vind ik het verdedigbaar dat Schiphol de eerste luchthaven ter wereld ooit wordt die te maken krijgt met door de overheid opgelegde krimp om geluidsoverlast terug te dringen. Juist daarom motiveert het mij ook om uitvoering te geven aan de doelstelling uit het coalitieakkoord om de luchthaven in 2030 tussen 23.00 uur en 7.00 uur 50% stiller te maken. Dat is een belangrijke extra stap in de nacht. Per 1 november 2025 is vooralsnog een geluidsreductie gerealiseerd van 13,7%. Dat was nog niet de beoogde 15%, maar de verwachting is, zoals ik ook al eerder aan de Kamer heb gemeld, dat dit percentage verder zal oplopen doordat stillere toestellen nog niet volledig in de databases zijn verwerkt. Uiteraard zullen wij de Kamer daarover blijven informeren. Tegelijkertijd zien we nu al effect. Sinds de invoering van de maatregel op 1 november vorig jaar, is het eerste beeld dat het aantal meldingen over nachtvluchten bij het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol met ongeveer 50% is gedaald ten opzichte van dezelfde periode een jaar eerder.
Voorzitter. Ik begrijp ook dat er zorgen bij omwonenden zijn over gezondheid. Zeker wanneer mensen dagelijks geconfronteerd worden met geluid of uitstoot is het logisch dat zij zich afvragen wat het betekent voor henzelf en voor hun kinderen. Tegelijkertijd moeten we in dit debat ook zorgvuldig blijven omgaan met feiten en wetenschap. Op basis van de huidige wetenschappelijke inzichten lijkt de impact van emissies op omwonenden beperkt, maar juist omdat dit onderwerp zo veel impact heeft op mensen, vind ik dat we daar maximale duidelijkheid over moeten hebben. Daarom laat ik ook aanvullend onderzoek uitvoeren door de Gezondheidsraad.
Voorzitter. Dan het klimaat. Laat ik er heel duidelijk over zijn: vliegen heeft een impact op het klimaat. Die realiteit moeten we niet ontkennen of bagatelliseren. Tegelijkertijd moeten we ook erkennen dat een open economie als de Nederlandse simpelweg niet zonder internationale luchtvaart kan. Los van de keuzes die we hier maken, blijft de luchtvaart

wereldwijd groeien. De opgave is dus niet of we vliegen volledig kunnen stoppen, maar hoe we de luchtvaart kunnen verduurzamen. Daar werken we hard aan. We zetten in op stillere en schonere toestellen, op de productie en het gebruik van duurzame brandstoffen en op Europese afspraken over verduurzaming van de luchtvaart. Ook stimuleren we innovatie, zoals de ontwikkeling van waterstof en van elektrische vliegtuigen.
Voorzitter. Het kabinet blijft zich committeren aan een snelle rechtsbescherming voor omwonenden via een nieuw Luchthavenverkeerbesluit, maar tegelijkertijd ook aan juridische zekerheid voor de sector, want hoe je het ook wendt of keert: Schiphol is inherent verbonden aan Nederland, en Nederland via Schiphol met de wereld. Het is de plek waar miljoenen Nederlanders vertrekken om de wereld te ontdekken, waar ondernemers verbinding maken met internationale markten, waar families elkaar verwelkomen of afscheid nemen en uiteindelijk ook waar mensen weer thuiskomen.
Ik zal de vragen van de commissie beantwoorden aan de hand van de volgende blokjes, voorzitter. Als eerste ga ik in op de MER en het advies van de Commissie mer. Vervolgens ga ik in op de overige punten ten aanzien van het LVB en op de kerosinevoorraad. Ook is er nog een blokje overig.
Ik wil beginnen met de gestelde vragen over de Commissie mer. Ik vind het belangrijk om, als u het mij toestaat, daarover eerst iets te zeggen, omdat het ook in het debat is langsgekomen. De integriteit van de commissie voor de MER staat absoluut niet ter discussie. Iedereen mag natuurlijk zijn of haar mening over het advies van de Commissie mer hebben. Wij zullen dat ook doen, maar dat zetten we netjes in een reactienota. De integriteit van de commissie staat absoluut niet ter discussie. Het is belangrijk dat een onafhankelijk instituut zoals de Commissie mer er is en dat zij haar rol ook kan vervullen. Natuurlijk is het vervolgens aan het kabinet om op een goeie manier invulling te geven aan de kritiek. Wij zullen dat ook zo goed mogelijk proberen te doen, maar ik vond het wel belangrijk om dat even te markeren voordat ik begin aan de beantwoording.

De **voorzitter**:
Wat ik wil doen, is iedere keer aan het einde van een blokje interrupties toestaan. U mag nu interrumperen, mevrouw Kröger, maar dat is dan de eerste van uw vier. Daarna doen we het aan het einde van de blokjes. Dank u wel.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):
Daar ben ik me geheel bewust van. De Minister zei in de inleiding iets wat volgens mij de kern is van waar bijna het hele debat over is gegaan. Daarom wil ik dat meteen benoemen. Hij zet namelijk als frame neer dat dit de eerste luchthaven is die een door de overheid opgelegde krimp tegemoetziet. Maar dat gaat er helemaal van uit dat er een wettelijke basis was voor al die jaren van illegale maar gedoogde groei Die was er niet. Het is dus niet door de overheid opgelegde krimp; het is het corrigeren van een gedoogde situatie. Kan de Minister dit erkennen? Hij is er zelf vrij in, maar kan hij een ander frame kiezen voor wat hij aan het doen is?

Minister **Karremans**:
Er wordt, zowel hier in het debat als in de maatschappij, heel vaak gezegd dat er sprake is van een illegale situatie ten aanzien van Schiphol. Er wordt vaak gezegd dat wat daar aan de hand is, eigenlijk een grote, foute bende is en dat het zomaar een beetje uit de lucht is komen vallen dat er in 2019 opeens 500.000 vluchten plaatsvonden. Dat is natuurlijk niet het geval. Er is sprake geweest van een Luchthavenverkeerbesluit in 2008, waarover overigens ook in de memorie van toelichting staat dat er tot een

maximum van 480.000 vluchten zou kunnen worden gevlogen. Er is toen gekozen om te werken met grenswaarden. Later is met instemming van iedereen, dus van omwonenden, bestuurlijke vertegenwoordiging en de luchtvaartsector, gekozen om aan de Alderstafel te kiezen voor preferentieel baangebruik. Dat weet mevrouw Kröger ook. Er is dus eigenlijk gekozen om die systematiek los te laten en met preferentieel baangebruik te werken. Daar was iedereen voor en het leverde veel voordelen op. Het was ook altijd het voornemen om dat in een LVB te vatten. Dat laatste is alleen nooit gedaan. Het is om verschillende redenen niet gelukt om dat voor elkaar te krijgen, en daarom hebben we te maken met die situatie. Maar dat Schiphol er opeens voor heeft gekozen om uit het niets naar 500.000 vluchten te gaan, is gewoon niet het geval. Dat is één.
Twee. Feitelijk is er nu sprake van een gedoogsituatie. Aan de andere kant ... Er is ook het een en ander gewisseld over een referentiesituatie en wat je dan als uitgangspunt zou moeten nemen. De Hoge Raad – die heb ik in het debat niet langs horen komen – heeft heel duidelijk in een uitspraak over de luchtvaart gezegd: je kan niet zomaar terug van die 500.000 vluchten uit 2019 als referentiejaar zonder dat je een Balanced Approachprocedure doorloopt. In feite zegt de Hoge Raad daarmee dat je dat dus als referentiesituatie moet nemen. Dat is ook wat we gedaan hebben. Tegelijkertijd zit in de MER niet alleen die praktisch gevlogen referentiesituatie, maar ook een referentiesituatie van 294.000 vluchten, waarin we zijn uitgegaan ... Dat is een meer theoretische exercitie, waarin je vraagt: hoe zou je met de huidige operatie vliegen binnen de grenswaarden die je in het luchthavenbesluit van 2008 had? Die hebben we ook in de MER gezet. Die referentiesituatie zit er dus ook in. Feitelijk is het natuurlijk zo dat er in 2019 500.000 vluchten zijn gevlogen, waarvan de Hoge Raad zegt dat je daar in feite van uit moet gaan. Als je dat neemt, maar zelfs als je 480.000 euro ... O, ik bedoel 480.000 vliegbewegingen. Economische Zaken zit toch nog een beetje in m'n bloed. Zelfs als je dat neemt, is er sprake van een krimp. Ik sta er ook achter. Ik wil dat verder niet bestempelen als «niet goed beleid» of «onverstandig». Ik denk dat het verstandig is om dat te doen, juist omdat ik denk dat die balans er moet komen, zoals ik in mijn intro ook heb aangegeven.

De **voorzitter**:
De Minister kan beginnen aan de blokjes.

Minister **Karremans**:
Dank, voorzitter. De vraag die door heel veel Kamerleden is gesteld, is hoe ik omga met het advies van de Commissie mer en waarom niet alle alternatieven onder andere zijn gewogen. Ik heb dit ook in de brief gezet die we vrijdag naar de Kamer gestuurd hebben; het is een omvangrijk advies. We gaan ontzettend goed naar het advies kijken. Er is ook al gevraagd – ik geloof dat het mevrouw Beckerman of een aantal anderen was – of ik geen addendum of aanvulling wil opstellen, zoals wel gebruikelijk is. Ik heb ook als wethouder weleens te maken gehad met adviezen van de Commissie mer. Dan is het inderdaad gebruikelijk om een addendum te maken. Dat is in feite een aanvulling op de MER die je hebt. De Commissie mer zegt: doe dat niet. Ik ben dus inderdaad niet van plan om een addendum te maken. Ik wil waar nodig de MER, dus het hoofdrapport, herzien. Maar het is een omvangrijk advies met ontzettend veel aanbevelingen. We willen daar natuurlijk zo goed mogelijk opvolging aan geven, maar ik doe dat wel binnen de kaders van wat uitvoerbaar is, zoals ik vrijdag ook in de Kamerbrief heb aangegeven.
Wat we bijvoorbeeld wel kunnen doen, is in de MER inzicht geven in de maatregelen die in het kader van een doorlopen Balanced Approachprocedure zijn beschouwd en afgevallen. Dat zouden we beter kunnen onderbouwen. Dat is een van de zaken waaraan we denken om toe te voegen. We denken er ook aan om de referentiesituatie waar ik het net

over had op te nemen in het hoofdrapport, dus niet alleen de gedoogsituatie maar ook die LVB 2008-situatie met 294.000 vliegbewegingen. Enkele adviezen van de Commissie mer zijn moeilijk uitvoerbaar en bieden ook geen meerwaarde voor de besluitvorming over het LVB. Dan is heel veel tijd hierin investeren ook heel veel tijd verliezen. Dat staat ook op gespannen voet met de opdracht van de rechter om de rechtsbescherming snel te herstellen. In sommige gevallen kan het ook niet vanwege bindende Europese regelgeving.
Aanvullende onderzoeken over vergaande alternatieven, zoals een nachtsluiting, kunnen bijvoorbeeld niet leiden tot een ander LVB, omdat er voor het doorvoeren van dergelijke maatregelen immers een Balanced Approachprocedure doorlopen moet worden, zoals ook in het coalitieakkoord staat vermeld. Dat is ook feitelijk binnen de Europese regelgeving. Je mag dus niet bij de finish gaan liggen, om het zo maar te zeggen. Je stelt van tevoren een geluidsdoel. Je kan niet van tevoren zeggen: ik wil per se nachtsluiting. Het is natuurlijk op zichzelf logisch dat Europese regelgeving daarop ziet, omdat luchtvaart per definitie een internationale aangelegenheid is. Bij mijn weten kan je niet meer met een vlucht van KLM of Transavia van Amsterdam naar een bestemming binnen Nederland. Je gaat per definitie de grens over. Je wil dat ook allemaal internationaal en Europees regelen. Daarom zijn er Europese regels. Die schrijven dit voor. Daar hebben we ons aan te houden. Daarom hebben we ook die Balanced Approachprocedure doorlopen.
Ook wordt door de Commissie mer geadviseerd om die referentie te herzien, omdat de referentie meer vluchten zou omvatten dan de berekende 294.000. Eigenlijk zegt de Commissie mer: wij hebben de berekening gemaakt hoe het er met de huidige operatie dan binnen de grenswaarde van 2008 uit zou zien. Dan kom je uit op 294.000 vluchten. Dat hebben we als referentiesituatie aangemerkt. De MER zegt eigenlijk: nou, jullie zijn er wel heel conservatief in; dat zouden eigenlijk nog wel meer vluchten kunnen zijn. Maar door in feite beide referentiesituaties te pakken, pakken we dus eigenlijk een hartstikke goede bandbreedte, namelijk die van 294.000 tot de praktijk van 500.000. Zoals ik al zei: het ligt ook in de rede dat we beide referentiesituaties naar het hoofdrapport zullen tillen. Het is echter niet uitvoerbaar om daar nog een hele theoretische exercitie op te doen, zo van: wat was het in 2008 dan geweest onder andere omstandigheden, waarin je meer vluchten zou toestaan binnen dat LVB en die grenswaarden? Dat leidt verder ook niet tot meer of betere inzichten voor het nemen van een goed besluit. Dat is wat we gaan doen met de Commissie mer. Ik herhaal nog wel even mijn eerste zin: we gaan dus niet een addendum maken, maar we gaan het hoofdrapport op onderdelen echt herzien.
Dan de vraag of ik bereid ben belangrijke hinderfactoren mee te nemen, zoals rustperiodes en vliegfrequentie. De heer Köse vroeg daarnaar. Nogmaals, het is een omvangrijk advies met aanbevelingen die we natuurlijk zo veel mogelijk ter harte zullen nemen om de MER aan te vullen en te verbeteren. We zullen daarvoor een reactienota maken. Die komt ook richting de Kamer. Dan kan de Kamer ook zien hoe wij omgaan met dat advies van de Commissie mer. Maar er is nu geen mogelijkheid voor waar de heer Köse specifiek om vraagt, omdat het geen grondslag heeft in het LVB. Daarom werken we nu aan een nieuw stelsel voor vliegtuiggeluid. Daarin komt die mogelijkheid. Er komt namelijk een wettelijke grondslag om aanvullende hinderindicatoren in besluiten op te nemen zoals rustperiodes en vliegfrequentie, zoals de heer Köse vroeg.

De **voorzitter**:
Meneer de Minister, wanneer kan de Kamer die reactie verwachten? Op welke termijn?

Minister **Karremans**:

Ik verwacht medio juni. Dus binnen een aantal weken.

De **voorzitter**:
Dank voor de toezegging. Dank u wel.

Minister **Karremans**:
Dan de vraag of ik kan reflecteren op de marges in de grenswaarden in de MER. Daar is het natuurlijk veel over gegaan. Zijn die grenswaarden nu te ruim of te strikt? Over beide zijn vragen gesteld. De heer De Groot zei: de LVNL vindt het strikt, de ILT vindt het te ruim en de MRS vindt het te ruim. Ja, dat is de realiteit. We hebben met to70, een onafhankelijke externe adviseur, dat zo veel mogelijk geobjectiveerd om ervoor te zorgen dat je goede grenswaarden hebt. Dat is niet, zoals weleens wordt gesuggereerd, zo maar even van: we bekijken het een beetje en geef ze maar de ruimte. Het gaat erom dat je een Balanced Approachprocedure doorloopt. Daar stop je een geluidsdoel in. Vervolgens komen daar maatregelen uit. Nou, die maatregelen zitten in het LVB. Daarbinnen kan een operatie gevlogen worden. Vervolgens zorg je ervoor dat die operatie begrensd wordt door die grenswaarden, maar je houdt bijvoorbeeld ook rekening met de belangrijkste factor daarin, namelijk het weer. Je kijkt bijvoorbeeld naar historische weerdata, bijvoorbeeld situaties waarin de wind van de ene of de andere kant komt. Het weer is elk jaar weer anders. Daarom pak je langjarige gemiddelden om te bekijken of als er bepaalde extremen in zitten, die operatie nog steeds gevlogen kan worden, want dat moet natuurlijk wel het uitgangspunt zijn, maar niet meer dan dat. Daarom zijn die grenswaarden op die manier vastgesteld. De feedback die we daarop gekregen hebben, nemen we natuurlijk in die zin ook mee in het LVB, voor zover we dat verstandig vinden.
Er werd gevraagd of ik de impact van de nachtsluiting in kaart wil brengen in het kader van de MER, of er gekeken kan worden naar verstandige stappen voor nachtsluiting en waarom je geen nachtsluiting zou doen. Daarbij is weer belangrijk dat je niet zomaar kunt zeggen: we doen een nachtsluiting. Dat staat ook zo beschreven in het coalitieakkoord. Je doorloopt eerst een Balanced Approachprocedure als je tot verdere verstilling in de nacht wilt komen. Dat laatste is ook de doelstelling: we willen in 2030 50% extra verstilling in de nacht realiseren. In het coalitieakkoord staat dat een nachtsluiting een optie is, maar dat we ons ook hebben te houden aan Europese regelgeving. Die regelgeving stelt dat je eerst de meest kosteneffectieve maatregelen moet nemen voordat je bij nachtsluiting komt. Is het dus uitgesloten? Nee. Is het op voorhand gegarandeerd dat de nachtsluiting er komt? Ook niet. Die 50% verstilling is natuurlijk wel de inzet. Nogmaals, omdat het een exploitatiebeperking is, moet daar eerst een Balanced Approachprocedure voor worden doorlopen. Het is wel goed om te benoemen dat er in opdracht van het ministerie al eerder een rapport over de impact van de nachtsluiting is gemaakt; dat was niet in het kader van de MER. Die impactanalyse is ook al naar de Kamer gestuurd. De Kamer kan daarin dus al lezen wat de impact is.
De heer Heutink vroeg waarom ik voor het advies van de Commissie mer gekozen heb en of het ministerie niet voldoende expertise in huis heeft om zelf zo'n advies te maken. Laat ik vooropstellen dat we absoluut voldoende expertise in huis hebben ten aanzien van luchtvaart. Het is echter gebruikelijk om bij dergelijke grote besluiten de Commissie mer om advies te vragen. Bij bijvoorbeeld tracébesluiten of bij nieuwe wegen of fabrieken doe je dat altijd. Je doet het eigenlijk altijd bij een nieuwe economische ontwikkeling. Het is nu alleen het geval dat we omlaaggaan, dus het is minder economische ontwikkeling. We hebben gemeend dat het toch verstandig is om daar een advies over te vragen bij de Commissie mer. Dat geeft inzicht in de vraag of de milieueffecten op de juiste manier in kaart zijn gebracht. Nogmaals, ik heb net wat gezegd over

de integriteit en waarden van de Commissie mer, en daar blijf ik bij. Het advies wordt natuurlijk ook gebruikt. We gaan er gewoon mee aan de slag.
Dat zijn de punten ten aanzien van de Commissie mer.

Mevrouw **Beckerman** (SP):
De Minister gaf een aantal argumenten voor de manier waarop hij omgaat met de adviezen die hij heeft gekregen. Hij zei onder andere: ik kan niet alles doen, want het staat op gespannen voet met wat de rechter vraagt. Die tijdsdruk begrijpen wij. Tegelijkertijd hebben veel Kamerleden hun zorgen uitgesproken dat als je nu niet op al die adviezen ingaat, een andere rechter ervoor zal zorgen dat dit hele luchtvaartbesluit geen stand zal houden. Erkent de Minister dat dat ook een waarheid is?

Minister **Karremans**:
Ik sluit natuurlijk niet uit dat er rechtszaken gevoerd gaan worden. Sterker nog, ik durf er wel een weddenschap over af te sluiten dat dat het geval gaat zijn. Kan ik garanderen dat elk LVB dat ik maak per definitie honderd procent overeind blijft bij de rechter? Dat kan ik nooit, over geen enkel LVB. Ook al doe ik nog honderdduizend onderzoeken en maak ik die MER nog honderdduizend keer opnieuw, ik kan het aan de voorkant nooit garanderen. Het is uiteindelijk aan de rechter om dat te doen. Maar ik ga natuurlijk een zo goed mogelijke MER maken. Daar sta ik ook achter. Dat is wel echt uniek, want het is gebruikelijk dat je een addendum maakt en dat dat het dan is. Ik heb gezegd dat ik het hoofdrapport op onderdelen ga herzien. Wat we daarbij doen, nemen we dus ontzettend serieus, maar ik geef ook aan in welk moeras we zitten. Ik geef dus aan dat ik ook te maken heb met Europese regelgeving en dat ik ook te maken heb met uitspraken van de rechter. Ik moet daar natuurlijk in laveren om mijn baan te vinden. We zullen het ook gemotiveerd uitleggen als wij bepaalde dingen niet overnemen. De regel in de wet is overigens niet dat je alle adviezen van de Commissie mer per definitie moet overnemen omdat het alleen dan standhoudt bij de rechter. Dat is niet het geval. Maar we gaan daar natuurlijk zo goed mogelijk gevolg aan geven.

Mevrouw **Beckerman** (SP):
De Minister zegt: het is uniek hoe we hiermee omgaan. Tegelijkertijd is het misschien ook wel uniek hoe hard de Commissie mer oordeelt. Wat ik eigenlijk mis in de beantwoording van de Minister, is dat hij aan de ene kant ... Hij haalt er een aantal uit. Aan de ene kant wil hij de referentiesituaties en de afgevallen opties wel toevoegen aan zijn nieuwe MER. Aan de andere kant zegt hij dat hij de nachtsluiting niet wil toevoegen. Ik mis in zijn beantwoording eigenlijk alle kritiekpunten waarbij de Commissie mer ingaat op de bescherming van de gezondheid van omwonenden. Dat gaat natuurlijk onder andere over geluid. Hij haalt daar nu de nachtsluiting uit. Kan de Minister, ook omdat dit gevoel nu heel breed in de Kamer leeft, wat meer zeggen over hoe hij dat oordeel van de Commissie mer weegt? Die doet daar meerdere aanbevelingen over. Die gezondheidseffecten zijn in dat oordeel gewoon echt nog ver onvoldoende en moeilijk te kwantificeren.

Minister **Karremans**:
Ja, dat is goed. Ik heb in mijn inleiding natuurlijk ook wat gezegd over dat mensen zich zorgen maken over gezondheidseffecten voor henzelf en voor hun kinderen en dat ik dat ook begrijp. Daarom vraag ik ook om een Gezondheidsraadadvies ten aanzien hiervan, ook al zijn er geen aanwijzingen dat er effecten zijn, ook geen wetenschappelijke. Sterker nog, de wetenschappers die dit aanbevelen, zeggen: er is geen aanleiding om te denken dat er grote gezondheidsgevolgen zijn voor omwonenden, bijvoorbeeld als het gaat om emissies, maar toch gaan we dat onder-

zoeken. Dat gebeurt juist omdat ik heb gezegd dat ik daar maximale duidelijkheid over wil. Er is ook een vraag van de MRS om dat te doen. Daarbij wil ik overigens ook zeggen dat Nederland daarin totaal vooroploopt op de rest van de wereld. Wij doen dus ontzettend veel meer onderzoek naar de gezondheidseffecten van luchtvaart op omwonenden dan elk ander land ter wereld. Daarin lopen we voorop, net als bij de vliegbelasting en met het feit dat we onze nationale luchthaven nu als eerste land ter wereld, als eerste ooit, gaan laten krimpen met door de overheid opgelegd beleid.
Dat gezegd hebbende is het zo dat ik daar dus op die manier gevolg aan geef, maar dat het niet aan de Commissie mer is om te beoordelen of er een fair balance is tussen de gezondheid van omwonenden of belangen van omwonenden aan de ene kant en de belangen van de luchtvaart anderzijds, die allebei gerechtvaardigd zijn. Dat is uiteindelijk aan de politiek; het is aan het kabinet om dat te beoordelen. De Commissie mer brengt de milieueffecten in kaart. Wij zullen zo veel mogelijk gevolg geven aan wat zij daarin gezegd hebben, maar uiteindelijk is die belangenafweging, die natuurlijk superpolitiek is, aan de politiek en uiteindelijk aan het kabinet. Daarin zullen we de adviezen van de MER zo veel mogelijk meenemen.

De **voorzitter**:
Mevrouw Beckerman, dit wordt uw derde interruptie.

Mevrouw **Beckerman** (SP):
De Minister heeft gelijk dat dat niet aan de Commissie mer is. Wat wel aan de Commissie mer is en wat ze natuurlijk ook heel duidelijk maken, is in hoeverre het meetbaar is en in hoeverre je hard kunt maken dat die milieu- of geluidsdoelen daadwerkelijk worden gehaald en meetbaar zijn in de toekomst. Daarvan concluderen zij nu dat dat met de huidige MER niet zo is. Ik denk dat 'm daarin heel veel zorgen van de Kamer zitten. Kan de Minister garanderen dat wij met het product dat we dan medio juni of daarna krijgen, als Kamer die afweging goed kunnen maken? Als hij namelijk zegt dat dit uiteindelijk een politieke afweging is, wil ik die afweging ook kunnen maken. De reden dat ik hier wat geagiteerd over doe, is ook dat ik denk dat de Kamer in het verleden – ik ben nieuw op het dossier – vaak «o nee, maar het wordt stiller» en «o nee, we gaan het echt anders doen» is voorgehouden, maar dat bleek in de praktijk niet zo of toch weer hetzelfde te zijn. Dus ja, de Minister heeft gelijk dat het uiteindelijk een politieke afweging is, maar kan ik die straks maken? Kunnen we straks met de nieuwe MER beoordelen of die doelen worden gehaald dan wel of die doelen in de toekomst meetbaar zijn?
Dank u wel.

Minister **Karremans**:
Zeker. We meten heel veel. We meten bijvoorbeeld geluidsreductie. Het is dus niet waar dat we dat niet meten. We meten geluidsreductie. Sterker nog, de monitoring daarvan sturen we naar de Kamer. De Commissie mer zegt dat het erop lijkt dat het geen effect heeft. Nou, ik heb aan de Kamer gerapporteerd dat er 13,7% is gerealiseerd en dat je bij het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol ook effect lijkt te zien van die verstilling van vliegtuigen in de nacht. Dat heb ik ook in mijn introductie gezegd. Het is dus ook helemaal niet het geval dat we dingen niet meten; we meten juist ontzettend veel. Dat neem je natuurlijk ook mee. Die geluidsdoelen zijn uiteindelijk de basis van wat er aan die Balanced Approachprocedure vooraf is gegaan, aan de bepaling daarvan, dus welk geluidsdoel je wilt realiseren. Dat is erin gegaan. Dat meten we natuurlijk supergoed. Daarin hebben we ook een verplichting richting de omgeving, vind ik. Daarvoor zijn die grenswaarden ook gemaakt. Het is in die zin dus ook handhaafbaar dat Schiphol daar vervolgens binnen blijft.

Maar goed, ik snap de vraag van mevrouw Beckerman natuurlijk hartstikke goed. Ik heb aangegeven dat we nog met een heel gedetailleerde reactienota komen waarin we al deze punten zullen behandelen. Die zullen we ook naar de Kamer sturen. Al deze vragen die mevrouw Beckerman dus ook, begrijpelijkerwijs, stelt, omdat dat ook gewoon punten zijn die in het advies van de Commissie mer zitten, zullen we allemaal nadrukkelijk benoemen. We zeggen ofwel «we nemen het over en we doen het op deze manier» of «we nemen het niet over en daar hebben we deze en deze goede redenen bij.» Dat komt binnen een aantal weken dus richting de Kamer.

De **voorzitter**:
Medio juni. Dat is toegezegd. Allereerst mevrouw Kröger en dan komt de rest.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):
De Minister zegt een aantal dingen over de gezondheidseffecten. Hij heeft het over de zorgen van mensen. Maar goed, het RIVM is toch vrij helder over de gezondheidseffecten, de gezondheidsschade, door vliegtuiggeluid. Dan gaat het over verhoogd risico op hart- en vaatziekten, stress, achteruitgang van leerprestaties van kinderen en verstoring van dagelijkse activiteiten. Het is reële schade in het leven van mensen. Mijn vraag is eigenlijk de volgende. In de MER wordt gerekend met gegevens uit 2002. De Commissie mer is daar zeer kritisch op. Er komt voor de zomer een nieuw onderzoek uit van het RIVM. Dat is een belangrijk onderzoek. Gaat de Minister die nieuwe gegevens gebruiken voor de update van de MER die hij net heeft toegezegd?

Minister **Karremans**:
Die beantwoord ik even in het volgende blokje, want dat wil ik zorgvuldig doen. Dat is de vraag die mevrouw Kröger gesteld heeft en die zal ik ook beantwoorden. Om even het eerste deel te pakken: ik zeg niet dat er geen schadelijke gezondheidseffecten van luchtvaart zijn, absoluut niet. Ik heb gezegd: bij luchtvaart hoort overlast, en inderdaad ook die gebroken nachten. Dat dat iets doet met je gezondheid en dat dat een effect heeft op je leven is reëel; dat is zo. Maar het heeft onvermijdelijk met elkaar te maken. Dank voor de kans om dat recht te zetten als ik die indruk gewekt heb. Overlast hoort bij luchtvaart. Ik sloeg vanochtend de NRC open en daar stond heel groot als titel: De overlast blijft. Daar ben ik het honderd procent mee eens. De overlast blijft. Dat is ook zo, want dat hoort bij luchtvaart. Dat kan ik niet mooier maken en dat kan ik niet beter maken. Nou ja, ik kan het in die zin beter maken dat wij zo veel mogelijk inzetten op geluidsreducerende maatregelen. Daar wordt hard aan gewerkt, daar is veel aandacht voor gevraagd door de Kamer en daar wordt door de sector ook op ingezet. Wij hebben de dure plicht om de sector daar ook aan te houden.

De **voorzitter**:
Dank u wel voor de beantwoording. De andere vraag wordt dadelijk, in het volgende blokje zelfs, geloof ik, beantwoord. Mevrouw Zwinkels, dan de heer De Groot, de heer Heutink, de heer Goudzwaard en dan het lid Kostić. Meneer Heutink niet? Meneer De Groot wel, maar nu eerst even mevrouw Zwinkels.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Dank aan de Minister voor het beantwoorden van mijn vraag over de grenswaarden en in hoeverre daar nou nog bewegingsruimte in zit voor de luchtvaart, waar de Commissie mer dus over begint. Ik begrijp van de Minister dat hij zojuist toezegde om die feedback mee te nemen in het LVB. Dat zei hij zojuist. Ik heb meegeschreven. Ik ben blij om dat te horen.

Ik ben wel benieuwd of hij daar nu al iets over kan zeggen en het iets concreter kan maken. Of ga ik dat straks teruglezen in die reactienota? Ik ben erg benieuwd hoe specifiek dat punt van het rapport van de Commissie mer straks naar ons toekomt.

Minister **Karremans**:
Dat kunt u dan inderdaad straks teruglezen in de reactienota. Zeker. Dat zullen we goed beschrijven.

De **voorzitter**:
Meneer De Groot en dan het lid Kostić.

De heer **Peter de Groot** (VVD):
De Minister beantwoordt hier een vraag over de grenswaarden, die meer bij het LVB en het handhaven hoort, denk ik, maar ik ga de vervolgvraag hier maar gewoon stellen. Ik heb dat ook in mijn inbreng gevraagd. De vraag is of de Minister erkent dat als je de grenswaarden te strak zet, je eigenlijk te snel en meer dan nodig over drukbevolkte gebieden moet vliegen. Dat is eigenlijk de kritiek die LVNL heeft. Volgens mij is hier in het debat van links tot rechts het doel om zo min mogelijk overlast te veroorzaken. Als LVNL, die er ervaring mee heeft, dan zegt dat het net iets te strak is, zodat zij eerder moet overschakelen op over drukbevolkte gebieden sturen, dan zou de Minister er toch eigenlijk ontvankelijk voor moeten zijn om daar tenminste naar te kijken? Erkent de Minister dat dit het geval kan zijn bij te strakke grenswaarden?

Minister **Karremans**:
Dat zou theoretisch inderdaad het geval kunnen zijn. Overigens is dat de reden dat ooit is overgestapt op preferentieel baangebruik. Dat is natuurlijk waardoor we in deze situatie gekomen zijn. Iedereen was het daar overigens destijds mee eens. Toen was ik natuurlijk nog geen Minister en was de heer De Groot nog geen Kamerlid. Toen studeerde ik nog economie aan de Erasmusuniversiteit. Dat is een lange tijd geleden. Dat is natuurlijk de oorzaak daarvan geweest. Theoretisch zou dat kunnen, maar nogmaals, we nemen dat allemaal mee, ook de kritiek van LVNL. Er zitten echt twee kanten aan dat verhaal. Aan de ene kant wordt gezegd: de grenswaarden zijn te ruim. Aan de andere kant wordt gezegd: de grenswaarden zijn te strak. We zullen beide natuurlijk gewoon goed bekijken. Ik zeg er wel bij dat we wel ook vertrouwen hebben in de objectivering die we daarbij zelf hebben toegepast. Dit hebben we natuurlijk ook voorzien. Ik zei al dat het twee kanten heeft. Het wordt vaak vanuit twee kanten aangevlogen. Het is maar net waar je vandaan komt. Daarom hebben we juist een objectieve methode genomen, waarbij die Balanced Approachprocedure natuurlijk doorlopen is. Er is op een zorgvuldige manier een geluidsdoel gesteld. Vervolgens leidt dat tot maatregelen. Die zitten in het LVB en leiden tot een operatie. Die operatie moet mogelijk zijn onder bepaalde weersomstandigheden gedurende een jaar op Schiphol. Zo is dat tot stand gekomen. Daar zit geen verruiming of verkrapping in, en dan houden we met alles rekening: veiligheid en natuurlijk de mogelijkheid om die operatie ook gewoon uit te voeren, want dat moet het uitgangspunt zijn. Overigens is dat ook een deel van de kritiek, hè, dat de operatie leidend is. Daarvan zeg ik, net als de kop van dat NRC-artikel: klopt. Die operatie is ook leidend, want dat is uiteindelijk de uitkomst van die Balanced Approachprocedure.

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Dank aan de Minister voor het antwoord. Ik stel ook niet ter discussie of de Balanced Approachprocedure wel goed doorlopen is. Ik erken dat dat goed gebeurd is, wat de VVD-fractie betreft. Het gaat ook niet over meer vluchten. Het gaat ook over minder geluid. Daar gaat het allemaal over.

Het punt is dat dit natuurlijk gemodelleerd is. We gaan straks van modelmatige werkelijkheid naar de praktijk. De LVNL, die dagelijks die vliegoperaties stuurt, heeft heel veel ervaring op het gebied van goed sturen op die overlast. Het gaat niet over grenswaarden verruimen en dan ergens anders niet verkrappen en het gaat niet over meer geluidsruimte bieden, maar het gaat erom het in de uitvoering zo efficiënt mogelijk te doen. Misschien is dat van later zorg, zeg ik via u, voorzitter, tegen de Minister. Ik kan ook op een later moment terugkomen met de vraag hoe dat verder geoptimaliseerd wordt, maar ik vraag de Minister om echt te kijken naar die zorg bij de LVNL over de uitvoering, omdat ze sneller moeten overschakelen naar dichtbevolkt gebied.

Minister **Karremans**:
Dat zullen we ook doen. We hebben goed contact met de LVNL daarover.

De **voorzitter**:
Beide genoteerd. Meneer Goudzwaard was eerder dan u, lid Kostić.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Ik heb een korte vraag, voorzitter. Er zijn ook Europese studies die hebben aangetoond dat andere vervoersmodaliteiten – dan heb je het over de auto en over de trein – vele malen meer ernstig gehinderden veroorzaken. Ook bij Lelystad Airport hebben we het volgens mij echt over maar 40 ernstig gehinderden of zo. Er wordt van alles opgetuigd en zo. Ja, ik snap wel dat je daarin tot op zekere hoogte wel in meegaat, maar is er volgens de Minister niet ook eens een punt dat je zegt: nu zijn we weleens klaar met de onderzoeken en gaan we gewoon doorpakken op zo'n LVB?

Minister **Karremans**:
Ik heb in mijn introductie ook aangegeven dat er twee dingen moeten gebeuren. We moeten echt uit dit moeras als het gaat om Schiphol. Het is echt een juridisch moeras. Soms krijg ik het gevoel dat als je er via het ene laddertje probeert uit te klimmen, je door het andere laddertje naar beneden wordt getrokken en probeer je het via het andere laddertje dan ... We zitten vast. Mevrouw Zwinkels zei het eigenlijk heel treffend: je ziet hier systematieken met elkaar botsen. Dat is precies wat het is. In feite is de conclusie dat je in dat juridische moeras blijft. Ik wil uit dat moeras. Ik wil die rust brengen, wat mevrouw Zwinkels ook zegt. Ik wil die duidelijkheid geven in dat LVB. Aan de ene kant is er rechtsbescherming voor de omwonenden, maar dat is geen manier, zoals ook gesuggereerd is, om het wit te wassen of iets dergelijks. Nou goed, die termen laat ik voor rekening van de betreffende Kamerleden. Dit is ook om die juridische duidelijkheid te creëren, om rust te creëren in dit dossier.
Daarmee blijft onverminderd en onvermijdelijk overlast bestaan, wat voor betrokkenen natuurlijk verschrikkelijk is. Laat ik dat vooropstellen. Ik woon ook in de buurt van een luchthaven, niet heel dichtbij, maar ik hoor het ook elke ochtend. Dat zeg ik niet om mezelf in die positie te brengen, want ik woon niet op een plek waar je daar heel veel hinder van hebt. Alleen zijn er mensen die dat wel hebben. Die heb ik ook ontmoet. Dat zeg ik nogmaals, want dat heb ik ook al in mijn introductie gezegd. Die staan met tranen in hun ogen te vertellen wat dat met hen doet. Dat doet ook wat met mij. Dat maakt het ook zo'n lastig dossier, met twee kanten, waarin we wel besluiten moeten nemen die heel lang niet genomen zijn maar waarvan ik denk dat die uiteindelijk goed zijn. Geloof me, ik denk dat heel veel mensen het er niet mee eens gaan zijn, wat de uitkomst ook is, maar dat besluit moet er komen. Daar heeft het kabinet zich aan gecommitteerd.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Volgens mij wil iedereen rust in dit dossier. Iedereen wil zekerheid. Iedereen wil dat zijn omgeving en zijn gezondheid worden beschermd. Maar we moeten wel een beetje wegblijven van het frame dat het zo snel mogelijk doorzetten van dit besluit sowieso rust gaat brengen. Wat rust gaat brengen, is een stevig LVB dat juridisch en wetenschappelijk goed is onderbouwd en dat aansluit op de wensen van de groepen omwonenden die jarenlang hebben moeten vechten tegen een overheid die volgens de rechter aantoonbaar steeds de kant koos van de luchtvaart. Mijn vraag aan de Minister is de volgende. Hij gaat straks aan de slag met de adviezen van de Commissie mer. Over een paar weken laat hij ons weten wat hij daar precies mee gaat doen. Ik heb net gezegd: er zijn geen omwonendenorganisaties die blij zijn met wat er nu ligt. Kan hij ook met hen in gesprek gaan en vervolgens ook rond die tijd aan ons terugkoppelen wat hij met de input van de omwonendenorganisaties gaat doen? Want we hebben dit hele traject juist gestart om hen meer te betrekken bij beleid.

De **voorzitter**:
Wat bedoelt u met «rond die tijd terugkoppelen»? Bedoelt u dan medio juni?

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Ja. De Minister had het over een reactienota op de adviezen van de Commissie mer. Het lijkt me mooi als dat samenvalt met de conclusies uit de gesprekken met de omwonenden.

De **voorzitter**:
Dank u wel voor de verduidelijking. Meneer de Minister.

Minister **Karremans**:
Ik ben al met de MRS in gesprek gegaan. Ik heb al een appreciatie naar de Kamer gestuurd van het advies van de MRS op het luchthavenbesluit. Dat heb ik al gedaan. Dat kan de Kamer ook gewoon lezen. Dat ligt bij de Kamer. Ik zie er dus ook geen heil in om nog verder in het proces zaken te veranderen ten aanzien van dat punt. Natuurlijk heb ik ook wel gezegd: ik blijf de komende jaren natuurlijk ook gewoon in gesprek met de MRS. Dat was dus geen one-off. Dat is een continu gesprek dat we met elkaar blijven voeren; dat hebben we met elkaar afgesproken. Het is in dit debat veel over framing gegaan. Het beeld dat ik het er zo snel mogelijk doorheen zou willen jassen, klopt niet. Ik wil zorgvuldige besluitvorming. Daarom wordt er op ons ministerie elke dag keihard met man en macht gewerkt aan het maken van een goed luchthavenbesluit. Mind you: dit is geen proces van de laatste maanden. We zijn hier al zestien jaar mee bezig. Zestien jaar. Het is tijd dat we uit dat moeras klimmen. Er ligt nu een LVB dat goed onderbouwd is en waar ik achter sta. Er heeft daarvoor een afweging plaatsgevonden tussen de economische belangen van de luchtvaart aan de ene kant en de gerechtvaardigde belangen van omwonenden aan de andere kant. Daarin wordt er ingezet op verstilling, vooral in de nacht, om in de toekomst zo min mogelijk verstoringen te creëren voor omwonenden. Maar dit is wat er ligt. Ik heb ook gezegd: als je een hele nieuwe LVB-procedure wil, een nieuwe Balanced Approachprocedure, ben je jaren verder. Daar kiest het kabinet niet voor. Dit is wat er ligt. Hier staan we voor. We gaan natuurlijk zo goed mogelijk de adviezen van de Commissie mer en ook andere zienswijzen en feedback van andere partijen meenemen. Dat zal uiteindelijk accumuleren tot een luchthavenverkeerbesluit dat duidelijkheid en rust geeft voor omwonenden. Zal het aangevochten worden bij de rechter? Ongetwijfeld. Maar wij zorgen voor een robuust, goed en goed onderbouwd luchthavenverkeerbesluit.

De **voorzitter**:

Mevrouw Kröger. O, mevrouw ... Sorry, het lid Kostić.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Kamerlid, inderdaad. Hier schrik ik dan toch weer van. De Minister zegt: er ligt een goed onderbouwd LVB. De Commissie mer zegt het tegenovergestelde. De MER is door de Minister telkens gebruikt richting Kamerleden als antwoord op kritische vragen. Die onderbouwing wankelt aan alle kanten. De Commissie mer zegt ook: er is geen volwaardige belangenafweging mogelijk met deze milieustudie. Dat is eigenlijk de kern. Je moet als Kamer een volwaardige belangenafweging kunnen maken. Zij zeggen tegen ons en het kabinet: de Kamer kan dat eigenlijk niet goed doen op basis van de informatie die nu beschikbaar is. Dan wil ik toch dat de Minister terugkomt op de stelling dat dit een goed onderbouwd LVB is en dat hij erkent dat er gewoon veel werk aan de winkel is om wel voor een goede onderbouwing te zorgen. Ik wil hem vragen of hij bereid is om het LVB eventueel daadwerkelijk aan te passen.

Minister **Karremans**:
Ik noem een aantal zaken. Zoals ik gezegd heb, zorgen we voor een goed onderbouwd LVB. Ik heb ook gezegd dat we de adviezen van de Commissie mer daar zo goed mogelijk in gaan meenemen. Die commissie heb ik hoog zitten. Die adviezen zijn belangrijk, ook voor mij. Die nemen we dus mee. Die sturen we in een reactienota. Ik heb ook gezegd dat ik geen addendum ga doen, maar dat ik het hoofdrapport op onderdelen ga herzien. Dat gebeurt normaliter niet, maar dat doe ik nu wel. We zorgen daar dus voor. Daarnaast is het besluit uiteindelijk aan het kabinet. Het is een AMvB. We doen het dus in voorhang. Uiteindelijk is het aan het kabinet om daar een besluit over te nemen, op basis van de op onderdelen aangepaste MER, waarover we de reactienota dus ook naar de Kamer sturen. Volgens mij zit er dus geen licht tussen. Of heb ik gezegd: we slaan alles maar in de wind; dit is een robuust verhaal en hier zal u het mee moeten doen? Nee, we gaan aan de slag met de adviezen. Overigens zien de adviezen van de Commissie mer op de milieuaspecten en is het LVB natuurlijk veel breder dan dat. Daarin zijn natuurlijk op allerlei fronten zaken onderbouwd. Daar sta ik achter. Ik val nogmaals in herhaling, maar we zullen goed naar de adviezen kijken en de Kamer krijgt de reactienota.

De **voorzitter**:
Lid Kostić, het gaat hard. Dit is al uw voorlaatste interruptie.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Ja, dat kan ik me voorstellen, maar dit is toch echt de kern. Ik heb in het begin ook al gezegd dat ik over dit onderwerp van alles aan de Minister kan vragen, maar dat de kern toch echt bestaat uit twee zaken. We zijn dit traject juist gestart omdat aantoonbaar is gemaakt dat omwonenden geen recht is gedaan, dat hun mensenrechten zijn geschonden en dat de luchtvaart de hele tijd op één is gezet, boven de belangen van de mensen. Daarnaast hebben we te maken hebben met een vernietigend oordeel van de Commissie mer en het feit dat omwonendenorganisaties allemaal op geen enkele manier tevreden zijn. De Minister zei: ik ga mijn best doen, maar uiteindelijk is het aan het kabinet. Ik wil hem echt corrigeren: het is uiteindelijk altijd aan de Kamer. De Kamer kan ook zeggen: hoho kabinet, we willen eerst meer informatie, dan willen we die informatie terug hebben, dan willen we misschien nog een toetsing en dan beslissen wij. Erkent de Minister dat? Is hij dan dus ook bereid om als hij de informatie van de Commissie mer heeft verwerkt, de Commissie mer nog een keer te vragen om te adviseren over wat er dan voor ligt?

Minister **Karremans**:

Nee, dat laatste niet. Dat is ook heel ongebruikelijk om te doen. Nogmaals, wij verwerken die adviezen zo goed mogelijk. Dan sturen we een reactienota naar de Kamer. Dan kan de Kamer kennisnemen van hoe wij met die adviezen zijn omgegaan. Als wij dat niet hebben uitgelegd voor bepaalde adviezen, zullen we dat uitleggen. Ik heb natuurlijk ook gezegd dat een aantal adviezen op gespannen voet staat met ofwel rechterlijke uitspraken ofwel bindende Europese regelgeving. Dan zijn mijn handen ook gebonden. Dat zullen we ook goed onderbouwen en uitleggen. Ik heb net ook wat gezegd over wat we wel zouden kunnen doen aan de referentiesituatie en hoe dat in elkaar zit. Dat gaat de Kamer natuurlijk allemaal vernemen van het kabinet.

De **voorzitter**:
Dank u wel voor de beantwoording, meneer de Minister.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):
Eerst zei de Minister: ik heb een goed onderbouwd LVB. Dat corrigeerde hij naar: ik ga zorgen voor een goed onderbouwd LVB. Dit LVB is namelijk uitermate kwetsbaar bij de rechter. Helemaal niemand heeft er wat aan als je weer een wankel ... Dan kom je nooit uit het moeras met drijfzand. Alleen hoor ik de Minister nu eigenlijk zeggen: ik ga het onderzoek eronder wel aanpassen, maar er verandert niks aan het LVB. Is dat nou wat hij eigenlijk zegt? Of wordt het onderzoek aangepast, worden al de aanbevelingen serieus opgevolgd en kan daaruit dus ook volgen dat het LVB aangepast moet worden?

Minister **Karremans**:
Een van die dingen is bijvoorbeeld de nachtsluiting. Daar heb ik al wat over gezegd. Die kan je onderzoeken, maar je weet dat je die niet kan invoeren, omdat je daarvoor een Balanced Approachprocedure moet doorlopen. Dan ben je weer jaren verder. Daar kiest het kabinet niet voor. Het kabinet wil snel duidelijkheid voor zowel omwonenden als de luchtvaartsector ten aanzien van wat er mogelijk is op Schiphol. Daarnaast staat in het coalitieakkoord – de heer Köse zei dat ook al – dat er ingezet wordt op 50% verstilling in de nacht. Dat is echt flink. Dat is echt enorm ten aanzien van waar we nu staan en zeker van waar we in het verleden stonden. Daarbij is de nachtsluiting een optie, maar daarvoor zal dus een aparte Balanced Approachprocedure doorlopen moeten worden. Dat ziet dan op dat deel. We noemen dit LVB niet voor niets «het brede LVB». Het ziet op de hele operatie op Schiphol. Daar is duidelijkheid voor nodig. Daar is ook de rechtsbescherming voor nodig, waarbij omwonenden van 35 handhavingspunten naar 148 handhavingspunten kunnen, waarbij er een beroep kan worden gedaan en waarbij de gang naar de rechter openstaat, in plaats van deze gedoogsituatie. Daar staan we voor. We committeren ons eraan dat voor elkaar te krijgen. Nogmaals, de adviezen van de Commissie mer gaan we zo goed mogelijk verwerken in het daadwerkelijke rapport. Dat verwerken we niet in een addendum, maar in het hoofdrapport. Maar ik ben er transparant over dat ik ook een aantal zaken zie die met elkaar op gespannen voet staan. Mevrouw Zwinkels zei dat ook terecht. Ik kan het niet mooier maken dan dat.

De **voorzitter**:
Er komen nu opeens heel veel interrupties, maar mevrouw Beckerman was als eerste aan de beurt. Dan komt de heer Heutink en daarna meneer Köse.

Mevrouw **Beckerman** (SP):
We hoorden de Minister eerst aan de ene kant toch wel heel serieus reageren op de Commissie mer. Hij zei: ik ga geen addendum maken, maar ik kom met een aangevuld rapport. Ik denk dat dat prettig was.

Vervolgens hoorde je hem toch weer heel enthousiast zijn over het LVB dat er nu ligt. Ik denk dat we er vandaag niet helemaal wijzer uit worden hoe het precies aangevuld gaat worden, maar de Kamer wil wel wijs worden uit hoeveel grip we hebben op de situatie. Waarom is de Minister er zo stellig over dat hij de Commissie mer niet nogmaals om advies vraagt? Als dat niet kan, wil hij dat addendum dan nog door anderen onafhankelijk laten toetsen?

Minister **Karremans**:
Het is dus geen addendum, zeg ik even voor de goede orde, om misverstanden daarover te voorkomen. De Commissie mer vraagt helemaal niet om een aanpassing van het LVB, maar om een betere onderbouwing van een aantal zaken in de milieueffectrapportage. Daar kijkt de commissie naar. Dat kunnen we ook goed doen. Het is niet gebruikelijk om daar nog een keer een advies over te vragen. Bij mijn weten is dat ook niet eerder gedaan. Die tijd hebben we ook helemaal niet. Zoals gezegd is het streven dat op 1 november een nieuw gebruiksjaar begint. Dat is het moment waarop een nieuw stelsel in kan gaan. Ik wil dat graag halen, omdat dat de mogelijkheid geeft voor de rechtsbescherming en de juridische zekerheid voor omwonenden. We weten wat de Commissie mer vindt. We kunnen dat in die zin ook gewoon direct verwerken. Nogmaals, de Kamer kan er vervolgens van alles van vinden. We sturen het ook gewoon naar de Kamer, die daar natuurlijk mee kan doen wat zij zelf wil. Dat zal de manier zijn waarop wij als kabinet aan de slag gaan met de adviezen van de Commissie mer.

De **voorzitter**:
Mevrouw Beckerman, u heeft uw vier interrupties gehad. We komen in tijdnood, want over een uur moeten we klaar zijn. U kunt er met een meerderheid voor kiezen om te zeggen: we pakken geen tweede termijn en iedereen krijgt er nog één interruptie bij. Anders werkt het niet. We moeten nu dus gewoon door. Onze excuses daarvoor. U gaat als Kamer zelf over de tijd. U had er ook zes uur van kunnen maken. Ik had daar wel tijd voor vrijgemaakt, als dat nodig was geweest.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Ik wil even de prioriteiten van de Minister duidelijk hebben. Ik begreep namelijk dat hij net refereerde aan de passage in het coalitieakkoord waarin het gaat over mogelijk toch een Balanced Approachprocedure laten doorlopen om die 50% reductie in de nacht te kunnen realiseren. Daar zijn wij niet per definitie een heel groot voorstander van. Wat betreft de prioritering: wat prevaleert er op het lijstje van de Minister? Is dat ervoor zorgen dat het LVB gewoon snel geregeld wordt en dat we duidelijkheid geven of loopt er een parallel spoor? Ik hoop toch dat de Minister die passage uit het coalitieakkoord eventjes laat voor wat ze is en dat we nu gewoon meters gaan maken op Schiphol.

Minister **Karremans**:
Als er afspraken worden gemaakt in de coalitie en ik mijn handtekening zet onder het regeerakkoord, dan ben ik goed voor elke afspraak die erin staat. Dat geldt voor de verduurzaming van de luchtvaart en verstilling van toestellen, maar ook de verankering van de operatie van 478.000 vliegbewegingen op Schiphol. Ik doe het allemaal, en allemaal zo snel mogelijk. Ik denk dat de heer Heutink mij ook zo kent. Ik vind het namelijk belangrijk om zo snel mogelijk resultaat op de mat te leggen. Dat doe ik niet voor mezelf, maar wel voor de luchtvaartomwonenden en iedereen die daar belang bij heeft. Aan de ene kant zitten we nu in het proces om het LVB vast te stellen. Dat is niet een initiatief dat ik ben gestart als Minister. Ik zit nu bijna drie maanden op deze post. Het is natuurlijk een traject dat door meerdere kabinetten is doorlopen en dat wij nu hopelijk af

kunnen maken, juist om uit het moeras te komen. Tegelijkertijd is er een nieuwe afspraak, een nieuwe realiteit in het coalitieakkoord gekomen, namelijk die –50% in de nacht in 2030. Daar sta ik ook voor. Daarover heb ik ook in mijn intro gezegd zeer gemotiveerd te zijn om dat te realiseren. Daar zal waarschijnlijk een nieuwe Balanced Approachprocedure voor moeten worden doorlopen. Dat gaan we ook doen. We zijn aan het kijken hoe we dat op een goede manier kunnen doen. Dat kost wel jaren, zeg ik erbij. We hebben daar nu wat ervaring mee. Maar we gaan het beide doen.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Daar komen we dan op dat moment uitgebreider over in discussie, wat we daar ook van vinden. Ik hoop vooral dat de Minister mij even gerust kan stellen dat het elkaar niet in de weg gaat zitten. Dat is eigenlijk wat ik wil horen. Ik wil voorkomen dat de ambities uit het coalitieakkoord dusdanig vergaand zijn dat we straks nóg niets hebben. Die geruststelling zoek ik even.

De **voorzitter**:
Die gaat u nu hopelijk krijgen.

Minister **Karremans**:
Dat zit elkaar niet in de weg.

De **voorzitter**:
Meneer Köse, bedankt voor uw geduld.

De heer **Köse** (D66):
Ik kreeg net van de Minister te horen, volgens mij op de vraag waarom de alternatieve maatregelen niet meegenomen zijn in de MER – denk dan aan de nachtsluiting of aanpassing van vliegprocedures – dat er nu met name in die MER beschouwd zou worden waarom bijvoorbeeld zo'n nachtsluiting afgevallen is en niet meegenomen is. Dat vind ik wel apart, gezien het advies uit de MER eigenlijk zegt dat het vreemd is dat dit niet onderzocht is en dat het wel een belangrijke positieve invloed kan hebben op hinder, slaapverstoring en noem het maar op. Dat weten we allemaal, denk ik. In de Balanced Approachprocedure zit documentatie voor een nachtsluiting dan wel gedeeltelijke nachtsluiting. Ook zit daar een impactanalyse bij. Is het een idee om die impactanalyse, die er dus al is – volgens mij is die van januari 2025, dus redelijk recent – te verwerken in de MER, zodat we in ieder geval wat inzicht hebben?

Minister **Karremans**:
Volgens mij, als we elkaar goed begrijpen ... Ik herhaal even wat we precies willen doen. De Commissie mer heeft kritiek op de onderbouwing van de MER. Daar is kritiek op, dus wij zullen zaken beter moeten onderbouwen. Met een aantal van die zaken – daar hebben we naar gekeken – zijn we het roerend eens, dat we zeggen: daar hebben ze absoluut een punt. Een van die zaken is een goede onderbouwing voor waarom bepaalde alternatieven, zoals die nachtsluiting, er niet in zitten. Dat zullen we er goed in moeten zetten. Dat komt dus ook terug in die reactienota die we naar de Kamer zullen sturen. Dan zullen we dit natuurlijk ook uitleggen. Ik wil nog niet vooruitlopen op die reactienota; daarbij moeten we een heel gedetailleerd en zorgvuldig proces doorlopen. Maar je kan er natuurlijk in grote lijnen wel naar kijken, zodat je goed kunt uitleggen waarom je bepaalde alternatieven niet hebt onderzocht omdat het bijvoorbeeld geen reëel alternatief is, zoals bij een nachtsluiting. Bij een Balanced Approachprocedure mag je niet aan de voorkant liggen. We gaan wel, apart, als dat nodig is, een Balanced Approachprocedure gebruiken om die 50% verstilling in de nacht te gaan realiseren. Dat

hebben we in het coalitieakkoord afgesproken; daar sta ik ook voor. Dat zullen we ook doen. Maar dat is dan een apart proces.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer de Minister. Meneer Köse heeft nog een vraag.

De heer **Köse** (D66):
Dat laatste siert de Minister. Het siert de Minister ook dat het hele hoofdrapport herzien wordt. Ik denk dat dat in ieder geval al heel fijn is. Dat geeft al wat rust. Er wordt nu gezegd dat wordt onderbouwd waarom het niet geanalyseerd is. Dat zou dan komen door die Balanced Approach. Maar we vragen niet om een nachtsluiting uit te voeren, die Balanced Approach te skippen en daarnaartoe te gaan. We vragen enkel om in de MER de impact hiervan in de analyse te laten zien. Dat is ook wat de Commissie mer zegt. Ik begrijp nog niet helemaal waarom die analyse, die er dus klaarblijkelijk is, want die zit in de documentatie van de Balanced Approach, er niet in komt. Misschien kan de Minister dat uitleggen.

Minister **Karremans**:
Ik denk dat het heel reëel is dat die er dan wel in komt. Ik zeg dat even onder voorbehoud, omdat die reactienota nog naar de Kamer moet komen, maar ik denk dat het in de lijn der verwachting ligt dat die analyse er inderdaad is en dat we die er dus in kunnen verwerken.

De **voorzitter**:
Wilde u nog iets vragen, lid Kostić? Dat is uw laatste interruptie.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Wij vinden het vooral belangrijk dat we nu echt iets leveren waarvan omwonende groepen een flink stuk blijer worden. Wat ik nu hoor van de Minister, neigt toch naar: «We gaan het u nog een keer uitleggen. We gaan het nog een beetje beter onderbouwen, maar we gaan niets veranderen aan dat LVB.» Ik wil heel graag een toezegging van de Minister op twee punten. Het eerste is dat hij over een paar weken in zijn reactie ook terugkoppelt wat hij meeneemt in de extra gesprekken die hij gaat voeren met omwonenden. Er zijn wekelijks tientallen gesprekken gevoerd met de luchtvaartlobby, ook in uw vorige periode. Ik denk dat het kabinet op z'n minst de moeite moet nemen om ook bredere gesprekken te gaan voeren met omwonenden. Ik wil vragen dat hij dan actief terugkoppelt wat hij daarvan nog gaat meenemen. Ten tweede hoop ik dat hij er uiteindelijk voor openstaat dat er eventueel veranderingen komen in het LVB.

Minister **Karremans**:
Drie dingen daarover. Zoals het lid Kostić het zegt, klinkt het, in haar woorden, alsof de Minister zegt: we leggen het nog één keer uit. Normaal gesproken is dat natuurlijk niet ... Die zin heeft niet een hele sterke positieve connotatie, laat ik het zo zeggen. Die voelsprieten heb ik nog wel. Maar dat is wel precies wat de Commissie mer van ons vraagt. De Commissie mer vraagt: leg het nog eens een keer goed uit, want we vinden het onvoldoende uitgelegd. In feite is dat wat de Commissie mer van ons vraagt. Dat zullen we ook doen. Dat is één. De Commissie mer vraagt niet: maak een nieuw LVB. Dat staat nergens in het advies van de Commissie mer. Daar gaan ze ook niet over. Het zou wat zijn als ze dat zouden zeggen! Ze gaan er niet over, en ze hebben het dus ook niet gezegd.
Dan ten aanzien van het punt «ga met bewoners spreken». Dan moet ik ook weer met de luchtvaart spreken. Ik zie de vraag in het vervolg al aankomen. Ik heb gereageerd op de adviezen. Die heeft de Kamer ook gezien. Dat geldt ook voor het advies van de MRS ten aanzien van het Luchthavenverkeerbesluit. Ik ga geen valse verwachtingen wekken door te

zeggen dat we nog eens gesprekken gaan voeren en dat er mogelijk een andere uitkomst van het LVB is. We nemen zo veel mogelijk feedback mee. In de Balanced Approachprocedure is een zorgvuldig proces doorlopen. Ik ga dat proces niet opnieuw doen. Ik kan niet zomaar het aantal vluchten wijzigen zonder dat ik opnieuw een Balanced Approach-procedure doe. Ik wil daar geen valse verwachting in scheppen, dus dat ga ik ook niet doen.

De **voorzitter**:
Dan gaan we naar blokje twee, over het Luchthavenverkeerbesluit, het LVB.

Minister **Karremans**:
De eerste vraag is van de heer De Groot. Ik heb nog heel veel vragen te gaan, hoor, dus al die vragen komen aan bod. De heer De Groot vraagt of ik kan toelichten hoe de voortgang op het gebied van het geluid zich verhoudt tot de toon en de conclusie van het advies van de Commissie mer, en hoe ik kijk naar de balans tussen advisering over milieueffecten enerzijds en de beleidsmatige weging anderzijds. Ik denk dat ik daar net het een en ander over gezegd heb. Ik ga niet de toon van de Commissie mer analyseren. Op de conclusies zullen we zorgvuldig ingaan in de reactienota die richting de Kamer komt. Het laat wel zien dat het Schiphol-dossier complex is, met grote tegengestelde belangen en diverse rechterlijke uitspraken die verschillende richtingen op wijzen. Dat is in feite waar we mee te maken hebben. De Commissie mer noemt deze complexiteit ook. Tegelijkertijd is de taak van de commissie om zuiver op basis van het kader voor een milieueffectrapportage te toetsen. Ik zei het net ook al even: de MER is in de regel gericht op nieuwe economische activiteiten of uitbreiding daarvan, zoals de verbreding van een snelweg. We hebben bij IenW veel ervaring met de Commissie mer. Hier is sprake van een uniek krimpbesluit ten opzichte van de praktijksituatie. Er werd ook weleens gezegd dat het een denkbeeldige situatie was. Nee, dat is de daadwerkelijke situatie van hoe er gevlogen is en hoe er wordt gevlogen. Er is ten opzichte van 2019 sprake van een reductie van het aantal negatieve milieueffecten.
Dan nog een vraag van de heer De Groot. Hoe zie ik de verdere route richting de 20% geluidsreductie precies voor me, en welke rol spelen daarin algemene en extra vlootvernieuwing, zoals innovatie, en operationele verbetering, zoals tariefdifferentiatie? De definitieve monitoringsresultaten volgen na afloop van het gebruiksjaar. Naar verwachting zal dat eind dit jaar of begin volgend jaar zijn. Dan is duidelijk hoe groot het resterende percentage is. We zitten nu op 13,7%. Dat zit onder die 15%. Ik wil ook geenszins de verwachting wekken dat we daaroverheen schieten met de update van de database voor die stillere vliegtuigen. We weten gewoon niet wat daaruit komt, maar daar zullen we de Kamer verder over informeren. Dan kunnen we ook besluiten hoe we de overige 5% invullen. Dan vroeg het lid Goudzwaard in hoeverre ik ga sleutelen aan het LVB, of dat er alleen aan de onderbouwing gewerkt gaat worden. Naar aanleiding van het advies van de commissie ga ik de MER verbeteren waar mogelijk, niet in een addendum, maar in het rapport zelf. Er is op de voorgestelde LVB-wijziging ook een groot aantal zienswijzen ontvangen van bedrijven, organisaties en ontzettend veel individuele Nederlanders. Deze punten worden beoordeeld en deels verwerkt in het LVB en in de toelichting. Daarnaast heeft de ILT een toets opgesteld voor handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid, de zogenaamde HUF-toets. LVNL heeft een uitvoeringstoets opgesteld. Ook deze worden beoordeeld en waar mogelijk verwerkt in het LVB. Zoals de heer Goudzwaard weet, is het groeiperspectief op dit moment opgenomen in de voorliggende LVB-wijziging. Zoals ik eerder heb toegezegd aan mevrouw Zwinkels, krijgt de Kamer een rol in dat groeiperspectief en die voorhang.

Dan de vraag van het lid Kostić of ik begrijp dat het ongeloofwaardig is dat dit besluit omwonenden beschermt. Nee. Ik heb ook al uitgelegd hoe ik daarnaar kijk. Het lid Kostić vroeg of ik besef dat ik afsteven op een nederlaag bij de rechter. Nogmaals, het is nog uitgesloten – sterker nog, ik durf er wel een weddenschap op in te zetten – dat dit besluit zal worden aangevochten. Daarom zijn we er natuurlijk op gebrand om uiteindelijk een zo sterk en robuust mogelijk LVB te besluiten. Ik vind het een goed LVB, maar we gaan het nog beter maken naar aanleiding van de adviezen van de Commissie mer.
Welke concrete maatregelen worden getroffen als de 15% niet gehaald wordt? Dat is een vraag van de heer Köse. Die heb ik net ook beantwoord. We kijken eerst waar we aan het einde van dit jaar zijn, en dan kijken we verder naar wat we kunnen doen. Maatregelen waar je aan kan denken zijn verdere tariefdifferentiatie en vlootvernieuwing an sich. Er zijn een aantal mogelijkheden. Onder andere tariefdifferentiatie in de nacht, die Schiphol heeft doorgevoerd, heeft een veel groter effect dan gedacht. Je ziet dat dat echt effect heeft.
Dan de vraag hoe ik ervoor zorg dat autonome ontwikkelingen transparant en inzichtelijk blijven. Wat is er concreet voor nodig, wat betreft beleid en technologische ontwikkelingen, om het doel van 20% daadwerkelijk te halen? Zoals ik al zei: eind dit jaar, begin volgend jaar, weten we wat het daadwerkelijke effect is en wat de restopgave is. We zullen de Kamer daar natuurlijk periodiek over blijven informeren. De Kamer kan dus de vinger aan de pols houden voor wat daar gebeurt.
De heer Goudzwaard is benieuwd welke gevolgen de positieve resultaten van de Balanced Approachrapportage gaan hebben op de situatie rondom het LVB. Wordt de Balanced Approach leidend, en betekent dit dat de hubfunctie behouden kan blijven? Het LVB is al toegespitst op de ingevoerde Balanced Approachmaatregelen, met bijbehorende effecten. De monitoringsrapportage ziet op de effecten van deze maatregelen uit de afgeronde Balanced Approachprocedure. In de monitor wordt nagegaan of de vooraf ingeschatte effecten ook daadwerkelijk optreden in de praktijk. De monitor wordt onder andere gebruikt om te kijken hoe groot het resterende percentage is om in totaal te komen tot 20%. Maar de monitoring heeft geen invloed op het nu voorliggende LVB. Uiteraard is het de inzet van het kabinet om de hubfunctie te behouden.
Mevrouw Van der Plas vroeg of ik bereid ben om bij verdere uitwerking van het LVB expliciet te kijken naar hoe investeringen in stillere toestellen en vlootvernieuwing zwaarder kunnen meewegen. Ik zei het al even. Momenteel is het maatregelenpakket dat de eerste 15% van in totaal 20% geluidsreductie moet worden behaald. Een deel van deze 15% wordt bereikt door vlootvernieuwing, omdat nieuwere vliegtuigen stiller zijn dan oudere vliegtuigen, dan hun voorgangers, in feite. Op voorspraak van de Kamer heeft het kabinet besloten dat bij de overige, naar verwachting, 5% ook autonome vlootverstilling meetelt. Daarnaast geeft het voorliggende LVB de mogelijkheid voor de sector, nadat het geluidsreductiedoel van 20% is behaald, groei te verdienen door stillere toestellen en vlootvernieuwing.
Het lid Goudzwaard vraagt: gaan de effecten van de verandering in werkwijze van de slotcoördinator ACNL gemonitord worden, in het bijzonder voor wat betreft de vrachtluchtvaart, en kan de Kamer hier periodiek over geïnformeerd worden? Ja, daar zullen we de Kamer periodiek over informeren.
Een vraag van mevrouw Beckerman. Klopt het dat Schiphol zich aan de wet houdt als het zo'n 420.000 vluchten mag uitvoeren? En hoe kan je 478.000 vluchten presenteren als «krimp»? Ik zei net al iets over hoe die hele situatie tot stand is gekomen. In het verleden zijn meerdere onderzoeken uitgevoerd naar welk aantal vliegbewegingen zou passen binnen de grenswaarden van het LVB van 2008. De oude beelden lopen uiteen tussen 400.000 en 475.000. Nogmaals, in de memorie van toelichting staat

480.000. Wat wel en niet past, verandert met de tijd en heeft onder andere te maken met operationele wijzigingen op het gebied van veiligheid, hinderreductie en de sluiting van onder andere het Russische luchtruim. Daardoor wordt er anders gevlogen. Recent onderzoek laat zien dat er ruimte is voor 294.000 vliegtuigbewegingen binnen de handhavingspunten van het LVB van 2008. Dat hebben we ook in de MER meegenomen als een van de twee referentiesituaties. Maar de verwachting is dat we die referentiesituatie tillen naar het hoofdrapport, zoals ik al eerder heb gezegd. Tegelijkertijd stelt de Hoge Raad dat er ook rechten kunnen worden ontleend aan de maximale situatie van het anticiperend handhaven, namelijk die 500.000; daar heb ik ook al aan gerefereerd. Nogmaals, de Hoge Raad zegt: je moet eerst een Balanced Approachprocedure doorlopen als je minder dan 500.000 vluchten wil laten uitvoeren. Daarom zijn in de MER beide situaties inzichtelijk gemaakt.
Mevrouw Beckerman vroeg ook: omwonenden worden toch niet beschermd door iets wat illegaal was te legaliseren? Ik denk dat ik net al het een en ander heb gezegd over hoe ik daartegen aankijk.
Dan het handhavingsoptreden van de ILT. Mevrouw Zwinkels vraagt of er een optie is om een bestuurlijke boete uit te delen, en of die mogelijkheid er zou moeten komen als dat niet zo is; zo vertaal ik het even vrij. Daar is dan mogelijk een wetswijziging voor nodig. Zij vraagt of ik daarmee aan de slag wil gaan. Het klopt inderdaad dat de Wet luchtvaart moet worden aangepast om de ILT de mogelijkheid te geven een bestuurlijke boete op te leggen. Ik snap het pleidooi van mevrouw Zwinkels. Daarom wil ik toezeggen dat ik dat zal meenemen als onderdeel van het nieuwe stelsel voor vliegtuiggeluid. De mogelijkheid voor ILT om een bestuurlijke boete op te leggen is daar dan onderdeel van. We gaan dan dus inderdaad de wet aanpassen om die bestuurlijke boete mogelijk te maken. Het nieuwe stelsel kan dan naar verwachting in 2030 in werking treden. In het recente commissiedebat Luchtvaart heb ik toegezegd dat de Kamer hier later in dit kalenderjaar over wordt geïnformeerd.
Dan de vraag of ik de Wet luchtvaart wil wijzigen zodat ook voldaan kan worden aan het gelijkwaardigheidscriterium. In de Wet luchtvaart is in principe al gelijkwaardige bescherming voor opeenvolgende luchthavenverkeerbesluiten opgenomen. Alle luchthavenverkeerbesluiten moeten voldoen aan de bescherming van het eerste besluit, uit 2003. Ook het voorliggende Luchthavenverkeerbesluit voldoet daaraan. Dit is dus ook getoetst in de onderliggende MER.
Mevrouw Kröger zei ook dat er een nieuwe RIVM-studie komt over de blootstellingsresponsrelatie. Dat klopt inderdaad. We moeten steeds alle nieuwe informatie meewegen; dat maakt dit proces soms best ingewikkeld. Dat geldt ook voor de studie naar de nieuwe blootstellingsresponsrelatie, die inderdaad naar verwachting binnenkort komt. Ik heb die nu nog niet, dus ik kan niet vooruitlopen op wat die gaat betekenen, maar als die er is, zal ik die vanzelfsprekend naast de MER leggen. Uiteindelijk zal ik bezien wat dat betekent voor het LVB.
Dan een vraag van de heer Köse. Hij zei dat de stille toestellen voor meer overlast kunnen zorgen omdat de ruimte wordt opgevuld door meer vluchten, en vroeg of ik kan garanderen dat eventuele geluidswinst door stillere vliegtuigen niet opnieuw zal leiden tot extra operationele ruimte voor de sector. Dit wordt dus geborgd in het LVB. Het kabinet vindt het belangrijk dat eerst het volledige geluidsdoel van 20% wordt behaald. Tot die tijd geldt het maximum van 478.000. Daarna pas is het mogelijk om een stapsgewijze terugkeer te realiseren naar die 500.000 vliegtuigbewegingen. In de systematiek is een dalende geluidsnorm opgenomen, waarbij verzekerd is dat 50% van de geluidswinst ten goede komt aan de omgeving. Zoals ik eerder heb toegezegd, krijgt de Kamer een rol bij de inwerkingtreding van het groeiperspectief. Dat zat eerst niet in het LVB, maar dat heb ik toegezegd naar aanleiding van de vraag van mevrouw Zwinkels.

Mevrouw Beckerman vroeg of ik kan hardmaken dat de geluidsgrenzen gehandhaafd gaan worden. Ja. In het LVB worden de geluidsnormen opgenomen. Dit gaat bijvoorbeeld om het totaalvolume van geluid, maar ook om de grenswaarden voor geluid in handhavingspunten, zowel voor het etmaal als voor de nacht. Ik zei al dat het aantal handhavingspunten wordt uitgebreid van 35 naar 148 in dit Luchthavenverkeerbesluit, om omwonenden die verder van de luchthaven wonen ook bescherming te bieden. De ILT zal inderdaad handhaven op deze normen.
Mevrouw Zwinkels vroeg hoe ik ervoor zorg dat er duidelijke communicatie is over handhavingspunten, aangezien sommige handhavingspunten ergens anders liggen dan aangegeven. Volgens mij had mevrouw Zwinkels het over het handhavingspunt in Leiden. Dat hebben we even opgezocht. Dat is handhavingspunt 142. Dat ligt inderdaad op de rand van Leiden. Woonplaatsen zoals Leiden, die er deels binnen en deels buiten liggen – dat gaat niet per gemeentegrens, maar volgens de geluidscontouren – krijgen een handhavingspunt op basis van het zwaartepunt van de woningen die in de contour liggen, zodat het gemiddeld zo dicht mogelijk bij de huizen staat en de geluidsbeleving op die manier zo veel mogelijk kan worden gemonitord. De woningen die binnen de contour in Leiden liggen, liggen dus zo dicht mogelijk bij het handhavingspunt. Oegstgeest heeft overigens een eigen handhavingspunt. Wilt u ook weten welk nummer dat heeft? Dat is handhavingspunt 143. Dat is dus het antwoord op die vraag.
Dan de vraag van de heer De Groot waarom ik de zorgen van LVNL over de hoogte van de grenswaarden in de wind sla. Voor de goede orde: de LVNL vindt die dus te krap. Zoals ik net gezegd heb, is er omdat we voorzien hadden dat de boel van beide kanten zou worden aangevlogen, gekozen voor het hanteren van een objectieve methodiek, die door een externe partij is ontwikkeld. Er zijn inderdaad partijen die aangeven dat de grenswaarden te ruim zijn. Andere vrezen dat die te krap zijn. Ik zei al even dat de MRS vindt dat er veel te veel ruimte is voor de sector. Schiphol en LVNL maken zich er inderdaad juist zorgen over of de operatie uitvoerbaar is binnen de grenswaarden. Het uitgangspunt is dat grenswaarden moeten beschermen en dat tegelijkertijd de operatie zoals voorzien met het Balanced Approachpakket mogelijk moet zijn. Die keuze zit dus in het Balanced Approachpakket en de uitwerking zit in de grenswaarden. Er zit verder geen beleidskeuze in de grenswaarden. Dat is een objectieve methode om daar te komen. Daar voldoet het systeem aan en daar staan we achter, maar we zijn wel in gesprek met LVNL en met andere partijen, zoals de ILT, om te kijken wat we daarin verder moeten aanpassen.
Dan vroeg mevrouw Zwinkels of ik bereid ben om opnieuw met KLM in gesprek te gaan om een convenant te maken met bindende afspraken. Er zijn ambtelijk door het ministerie, maar ook door mijn voorgangers, al heel veel gesprekken gevoerd voor het maken van bindende afspraken. Dat heeft de Kamer kunnen vernemen in de Kamerbrief en in het SO dat ik daarover gestuurd heb. Die gesprekken hebben niet geleid tot een convenant, maar als mevrouw Zwinkels en de Kamer dat op prijs stellen, ben ik bereid die handschoen weer op te pakken en te kijken wat we kunnen doen om toch tot zo'n convenant te komen. Ik geef natuurlijk geen garanties op voorhand, maar ik ben bereid me daarvoor in te zetten.
Dan de vraag of het LVB voldoet aan de natuurwetgeving. Laat ik het als volgt zeggen. In de MER zijn bij het concept-LVB de effecten op de natuur in beeld gebracht. Uit de MER volgt dat de maatregelen die Schiphol treft, voldoende zijn om een toename van de stikstofdepositie te voorkomen. Er kan alleen niet worden onderbouwd dat de maatregelen die Schiphol treft in het kader van de natuurvergunning, voldoen aan het additionaliteitsvereiste. Daar kan Schiphol niets aan doen. Daarbij zijn wijzelf als politiek aan zet. Daar is het kabinet natuurlijk ook mee bezig, maar deze onderbouwing vindt plaats in het kader van de aanvraag van de natuurvergunning door Schiphol. Dat is dus een apart traject. Dat is ook zo bestempeld door de

RvS. De Minister van LVVN, of de Staatssecretaris van LVVN, denk ik, heeft in december 2025 besloten de situatie zonder vergunning voor twee jaar te gedogen.
Dan de vraag van mevrouw Beckerman of ik ga overstappen naar absolute emissiegrenswaarden voor luchtverontreinigende stoffen. In het voorliggende LVB staan geactualiseerde grenswaarden voor stikstofoxide, NO_x, vluchtige organische stoffen, zwaveldioxide en fijnstof. In mijn brief van vlak voor het debat heb ik aangegeven waarom er niet voor gekozen is om deze grenswaarden bij de wijziging van het LVB om te zetten in absolute grenswaarden. Kijk, ergens zit er natuurlijk een maximum op omdat de capaciteit van het aantal vliegtuigen gewoon beperkt is, maar dat is niet direct op die manier verwoord als absolute grenswaarde van een aantal gram of bepaalde emissie-uitstoot. Er is namelijk meer wetenschappelijke onderbouwing nodig om de hoogte van de grenswaardes zo vast te stellen dat deze effectief en doelmatig zijn, zeker wanneer de bijdrage van de luchtvaartemissies aan de luchtkwaliteit beperkt is.
Mevrouw Zwinkels vroeg hoe het staat met de andere milieunormen, zoals de uitstoot en de luchtkwaliteit. Ze vroeg of die in het wetstraject over vliegtuiggeluid meegenomen kunnen worden. Zoals ik al gemeld heb, ga ik de Gezondheidsraad om advies vragen. Dat advies bereiden wij nu voor. Nogmaals, Nederland loopt echt voorop ten aanzien van dat soort onderzoeken. Ik werk op dit moment dus ook aan een nieuw stelsel voor vliegtuiggeluid. We doen dat stapsgewijs, eerst voor geluid en daarna voor andere milieunormen. Daarbij worden dus vooralsnog emissies niet meegenomen, maar ik heb ook gezegd dat we dat natuurlijk wel kunnen doen naar aanleiding van het Gezondheidsraadadvies. Dan heb je iets in de hand om te kijken wat je daar vervolgens mee kan richting dat nieuwe stelsel.
Hoe worden eventuele aanpassingen in het LVB gedaan? Dat was de laatste vraag in dit blokje. In januari zijn voor het ontwerpLVB de zienswijzeprocedure en de voorhangprocedure gestart. Er is advies gevraagd aan de Commissie mer. Tijdens de voorhangprocedure is het aan de Kamer om het te behandelen en punten aan te dragen. Ook als er straks eventueel moties worden aangenomen, zullen we die allemaal verwerken in het LVB. De uitkomsten van de procedures waar ik het net over had, worden verwerkt in een gewijzigde versie van het ontwerp-LVB dat nu voorligt. Daarmee is het nadrukkelijk een ontwerp-LVB. Ook de resultaten van de uitvoeringstoets van LVNL en de HUF-toets van de ILT worden verwerkt in de versie die vervolgens voor advies wordt aangeboden aan de Raad van State.
Dat was het, voorzitter, in dit blokje.

De **voorzitter**:
Dank u wel voor het aanzetten van de turbo. Allereerst mevrouw Van der Plas, dan meneer Heutink en dan meneer De Groot, en dan komt er nog een hele rits achteraan. We beginnen dus even met mevrouw Van der Plas.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Dank aan de Minister voor de antwoorden in dit blokje. Mijn vraag was eigenlijk best wel simpel. Het antwoord was heel lang, en opgeschreven door ambtenaren. Dat is geen probleem, want daar heb je ondersteuning voor als Minister, maar ik wil hem toch vragen of hij kort en bondig antwoord kan geven op deze vraag. Want ten eerste ging dit antwoord wel heel snel, en dat snap ik ...

Minister **Karremans**:
Welke vraag was dat?

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Nou, dat was de vraag of de Minister bereid is om bij de verdere uitwerking van het luchtvaartbesluit te kijken hoe investeringen in stillere toestellen en vlootvernieuwingen zwaarder kunnen meewegen. Voor mij is het simpel. Het antwoord is «ja, dat ga ik doen» of «nee, dat ga ik niet doen, om deze reden». Daar wil ik dus graag even een duidelijk antwoord op, zodat ook de mensen die dit debat thuis volgen, weten wat de Minister gaat doen.

Minister **Karremans**:
Ja, dat ga ik doen.

De **voorzitter**:
Mevrouw Van der Plas, wij vragen de bewindspersonen altijd om snel te antwoorden. Dat is dus een verzoek vanuit ons, omdat we hier over drie kwartier weg moeten zijn.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Nee, dat klopt, voorzitter, maar een snel antwoord is: ja, dat ga ik doen. Een snel antwoord is niet een heel A4'tje voorlezen in een snel tempo. Dat is een lang antwoord in een snel tempo, maar dat is niet snel.

De **voorzitter**:
Dat heeft u net gezegd. Meneer Heutink.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Ik ben blij dat ik de Minister aan mijn zijde vind als het gaat om de feiten ten aanzien van het referentiekader van het LVB. Daar ging een groot deel van de discussie van zonet over. Maar dat brengt mij toch bij de vraag waar dan het licht zit tussen de Commissie mer, die schrijft dat het referentiekader 294.000 vliegbewegingen is, en ikzelf en de Minister, die eigenlijk iets heel anders zeggen. Waarin zit dan het verschil? Hoe kan dat dan?

Minister **Karremans**:
Ja, kijk, dat zit 'm in ... Mevrouw Van der Plas heeft mij net gevraagd om hele duidelijke en snelle antwoorden te geven, dus ik zit nu heel erg te twijfelen of ik de details in moet! Dat wil ik met alle liefde doen, maar ik denk dat het verstandig is dat we hier in de reactienota een heel duidelijk antwoord op geven. Dan kunnen we heel netjes uiteenzetten waar dat verschil in zit. Het komt erop neer dat wij denken dat de huidige operatie binnen de grenswaarden van het LVB uiteindelijk leidt tot 294.000 vluchtbewegingen. Laat ik het daarbij houden.

De **voorzitter**:
Nu Mevrouw Zwinkels, en dan meneer De Groot en meneer Köse.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Dank aan de Minister voor de beantwoording in dit blokje. Ook dank voor een aantal toezeggingen die ik zojuist heb ontvangen. Ik ben nog wel benieuwd naar de bestuurlijke boete. Ik weet dat daarvoor een aanpassing van de Wet luchtvaart nodig is en ik begrijp dat er een koppeling wordt gemaakt met het nieuwe stelsel, maar dat kan pas worden ingevoerd vanaf 2030. Ik heb het hier over het handhaven van een LVB waarover we nú met elkaar in gesprek zijn. Ik vind die koppeling dus een beetje ongemakkelijk, want dan zouden we de ILT pas kunnen laten handhaven vanaf 2030. Ik zou dat wel eerder willen. Ik hoor daar dus toch graag nog een reflectie op van de Minister.

Minister **Karremans**:

Ik kan het volgende doen. Het is een wetswijziging, dus het kost nou eenmaal veel tijd. Ik kan het dus ook niet volgend jaar of over een maand invoeren. Ik weet dat mevrouw Zwinkels dat ook niet van mij vraagt, hoor; die indruk krijg ik niet. Ik kan onderzoeken of we het sneller kunnen doen, maar dan moet ik eerst even onderzoeken wat daar de voor- en nadelen van zijn en wat de mogelijkheden daarvoor zijn. Daar kan ik dan schriftelijk op terugkomen bij de Kamer als mevrouw Zwinkels daar prijs op stelt.

De **voorzitter**:
En wanneer komt de Minister daar dan schriftelijk op terug? Voor het zomerreces?

Minister **Karremans**:
We moeten heel veel doen voor het zomerreces, maar laten we dit er dan maar bij nemen. Ja.

De **voorzitter**:
Nu meneer De Groot en dan meneer Köse.

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Ik ga de Minister nog heel even pesten over de grenswaarden en de LVNL, want ik was toch nog weer een beetje verward door het antwoord van de Minister. In het eerste deel zei de Minister: ja, maar de MRS wil strakker en de andere kant, de LVNL, wil ruimer. Maar de LVNL is daar geen partij in. De LVNL voert gewoon uit wat is afgesproken over de Balanced Approach, streefwaarden et cetera. De LVNL zegt dat er meer overlast is door deze waarden zo te hanteren. We willen hier allemaal minder overlast. Het tweede deel van het antwoord van de Minister stemde mij meer hoopvol. De Minister gaf aan dat hij daarover in gesprek gaat met de LVNL en dat hij het uit gaan werken. Het gaat namelijk over hoe we het in de praktijk toepassen. Mijn vraag daarover aan de Minister is: wanneer gaat hij dat doen en wanneer koppelt hij dat terug aan de Kamer?

Minister **Karremans**:
Excuus als daar verwarring over is ontstaan. Dat is inderdaad een belangrijk punt. Er is sowieso goed contact met de LVNL. Dat is eigenlijk continu het geval. Er loopt nu een onderzoek naar die punten die de LVNL heeft aangedragen. Dat wordt dus ook extern getoetst. Dat loopt nu en de bevindingen daarvan zullen we ook verwerken in het LVB.

De **voorzitter**:
Wanneer wordt de Kamer daarover geïnformeerd? Nee, het komt niet meer terug, meneer De Groot. Dan meneer Köse.

De heer **Köse** (D66):
Dank aan de Minister voor de beantwoording. Ik heb alleen niet helemaal antwoord gekregen op de vraag die ik had gesteld. Ik had een vraag gesteld, of eigenlijk mijn zorgen geuit, over dat groei- en verdienmodel. De Minister legde die 50/50-regeling uit, maar daar zit precies mijn zorg. Kan de Minister nog ingaan op die Aldersparadox? Verstilling zorgt voor een hogere vliegfrequentie, die leidt tot meer overlast. Dat is de paradox. Kan de Minister uitleggen hoe hij dat gaat borgen? Komt dat überhaupt in het LVB? Wordt het herzien? Daar ben ik even benieuwd naar.

Minister **Karremans**:
Uiteindelijk zeggen we altijd dat nadat die 20% is behaald en die verdere verstilling daarbovenop is gekomen, de helft van de geluidswinst ten faveure komt van de omgeving. Zo staat het nu in het LVB. Daarmee krijgt de luchtvaart een heel klein beetje meer perspectief. Een groeiende sector – we hebben te maken met bevolkingsgroei en een groeiende economieën

– moet uiteindelijk ook een beetje perspectief krijgen. Nogmaals, er was eerst een automatisme in het LVB. Daar maken we een voorhang van. Dat doen we ook in de internationale context van de luchtvaart. Luchtvaart is namelijk heel internationaal. Als een vliegtuig ergens opstijgt moet het ook ergens landen. Andere landen hebben daar ook baat bij. Er zijn gewoon heel veel luchthavens in de wereld die geen capaciteitsbeperking hebben. Schiphol is een van de weinige luchthavens in de wereld met een capaciteitsbeperking. Een aantal landen vinden dat niet leuk, zeg ik er gelijk bij. We hebben bepaalde landen ook nodig om onze operatie te kunnen blijven bestendigen, zeker om onze belangrijke luchtvaartbelangen te waarborgen. In die context is gezegd dat we een beetje, niet veel, perspectief moeten geven aan de luchtvaart, onder hele strikte voorwaarden. Dat betekent dat dat mogelijk – hinderbeleving is altijd persoonlijk – tot extra hinder kan leiden. Tegelijkertijd moet er eerst heel vergaande verstilling ten aanzien van de vliegtuigen plaatsvinden. Dat is wat er nu in het LVB staat.

De **voorzitter**:
Dank u wel voor de beantwoording. Ik heb allereerst iets van huishoudelijke aard: wij gaan het niet redden. Er komen nog twee blokjes. De tweede termijn gaan we dus niet redden. Het commissiedebat Transportraad van dinsdag 26 mei valt met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid uit. Dat was gepland van 16.30 uur tot 19.30 uur. Het zou dan dus mogelijk afgerond kunnen worden. De Minister kan dan nu netjes zijn blokjes afmaken. De leden kunnen hem dan goed bevragen. We stellen de tweede termijn dan met een aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid uit tot dinsdag, want het stond toch al gepland. Is dat akkoord?

Mevrouw **Beckerman** (SP):
In principe helemaal akkoord als de commissie dat wil. Ik kan alvast melden dat ik daar zelf niet bij ben, omdat er een groot plenair debat over de woningbouwopgave gepland staat. Ik moet nu ook al bijna de vergadering verlaten, maar de meerderheid besluit. Het is dus prima.

De **voorzitter**:
Dank dat u in ieder geval hier was en kom veilig thuis, mevrouw Beckerman. Meneer De Groot?

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Ik weet niet of er per se een tweede termijn nodig is. We kunnen ook de eerste termijn afmaken en het daarna met een tweeminutendebat afdoen, maar wat mij betreft kunnen we hier ook een tweede termijn aan vastplakken.

De **voorzitter**:
Er zijn leden die dat inderdaad wel willen. Ik wil nu niet op een meerderheid afgaan. Ik vind dat eenieder recht heeft op een tweede termijn als daar behoefte aan is. Dat wil ik de leden gunnen.

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Dan zou ik willen voorstellen om gewoon door te gaan, dus om langer door te gaan.

De **voorzitter**:
Maar dat gaan we niet doen. Dat heeft ook te maken met afspraken en personeel. Dat gaan we niet doen. Sommige mensen zijn hier al vanaf vanmorgen vroeg bezig. Met die mensen moeten wij ook rekening houden, want die werken zich altijd de tering voor ons allemaal. We moeten niet alleen maar aan onszelf denken. Meneer El Abassi, wilde u iets zeggen of niet?

De heer **El Abassi** (DENK):
Ik heb dinsdagavond ook een debat, dus ik vind het moeilijk als het verplaatst wordt naar dinsdag. Ik zou dus ook willen voorstellen dat we het wat later maken, want het is wel een belangrijk debat naar mijn mening.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Ik ben niet voornemens om een tweede termijn te gebruiken.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):
Dit is een belangrijk debat. Ik denk dat het belangrijk is dat de Minister in detail kan antwoorden. Mevrouw Van der Plas had net een fair point over het heel snel voorlezen van antwoorden. Ik begrijp dat de Minister z'n best doet om op die manier tijd te winnen, maar ik denk dat het handiger is om het gewoon goed te doen. Ik vind het een sympathiek voorstel om de tweede termijn volgende week te doen.

De **voorzitter**:
Er vindt ook nog een procedurevergadering plaats, dus daar komen jullie wel uit allemaal, maar ik laat de Minister nu vlug verdergaan. Mevrouw Van der Plas, is dat goed?

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Ja, maar ik wil ook even zeggen wat BBB vindt. Ik sluit mij aan bij gewoon doorgaan tot 21.30 uur. Laten we kijken hoever we komen en dan eventueel een tweeminutendebat gebruiken voor nog wat meer duiding. Ik heb niet per se behoefte aan ...

De **voorzitter**:
Er zijn leden die wel een tweede termijn willen. Wie het ook is, van een grote of een kleine partij, ik vind dat dat moet kunnen.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Dan bespreken we dat in de procedurevergadering.

De **voorzitter**:
Precies. Daar moeten we collegiaal in zijn.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Ik werd er door mevrouw Beckerman op geattendeerd dat we de tweede termijn mogelijk naar dinsdag willen verzetten. Ik begreep dat dat het verzoek was.

De **voorzitter**:
Regel dat maar in de procedurevergadering.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Nee, ik wou even zeggen dat ik daar helemaal geen voorstander van ben. Wat mij betreft vraagt het lid Kostić een tweeminutendebat aan. Dan heeft de Minister goed geantwoord en dan kunnen we gewoon om 21.30 uur naar huis. Ik denk dat dat een heel goed idee is.

De **voorzitter**:
Maar er zijn leden die een tweede termijn willen, dus dat station is gepasseerd. Nu gaat de Minister verder, zodat we in ieder geval waardig de blokjes en de eerste termijn van de Minister afronden. De rest zoeken jullie maar uit in de procedurevergadering. Meneer de Minister, ga uw gang. We zijn bij het blokje kerosinevoorraad.

Minister **Karremans**:

Ik ben volgens mij echt al een heel eind. Ik zal proberen wat rustiger te praten. Als het niet duidelijk is, hoor ik het wel.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Ik had nog één gemiste vraag over het LVB in het blokje dat zojuist is afgerond. Zal ik die nu stellen?

De **voorzitter**:
Zeker, gooi 'm maar in de groep.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Ik had een vraag gesteld over preferentieel baangebruik. Welke slimme oplossingen kunnen we bedenken om de druk op de omwonenden van de Polderbaan en de Kaagbaan te verlichten, bijvoorbeeld bij het baanonderhoud? Ik kan me niet anders voorstellen dan dat die vraag in het blokje LVB thuishoort, maar misschien komt hij straks in het blokje overig aan bod. Wat mij betreft hoort die vraag wel bij het LVB.

De **voorzitter**:
Hij zit in ieder geval ergens tussen, dus de Minister komt er vanzelf op terug.

Minister **Karremans**:
Ik heb 'm net langs zien komen in de schorsing, dus hij zit er zeker tussen. Dan de kerosinevoorraad. De heer Goudzwaard vroeg of ik contact heb gehad met Europese collega's over de slot waiver. Ja. Ik heb onder anderen mijn Spaanse en Franse ambtsgenoot hierover gebeld. Morgen spreek ik hierover volgens mij met mijn Duitse ambtsgenoot. Wij proberen hierin dus in Europees verband de samenwerking te zoeken.
Dan een vraag van mevrouw Van der Plas: hoe verloopt de samenwerking tussen de overheid en de luchtvaart ten aanzien van de stijgende kerosineprijzen? Ik heb een heel blaadje vol, maar de essentie is: goed. We hebben veel overleg met de sector. Daarin is dit een belangrijk onderwerp van gesprek.
Welke tegemoetkomingen die de luchtvaart echt ruimte bieden, gaat het kabinet regelen ten aanzien van kerosine? Daarvoor ben ik mij echt aan het inzetten. De luchtvaart vraagt van mij: geef ons nou die ruimte om onze operatie zo kostenefficiënt mogelijk in te zetten, ook om kerosine te besparen. Ook voor ons is dat goed, want dan kunnen we de strategische voorraden nog even onaangeroerd laten en hebben we die als buffer. Daar zijn we nu mee bezig, maar daar is wel een slot waiver voor nodig vanuit de Europese Commissie. Daar heeft de heer Goudzwaard ook aandacht voor gevraagd. Daar zetten we enorm op in. Dat is een van de zaken waarvoor wij een kopgroepje leiden in Europa.
Dat is het punt kerosinevoorraad.

De **voorzitter**:
Dan gaan we naar het blokje overig.

Minister **Karremans**:
Uw vraag schijnt erin te zitten, mevrouw Zwinkels. We gaan hem zo langs horen komen.
Het lid Van der Plas vraagt aan mij: hoe voorkomen we dat beleid en beperkingen worden gebaseerd op modellen en databases die nog niet volledig aansluiten op de nieuwste generatie vliegtuigen? Voor het maken van beleid baseren we ons altijd zo veel mogelijk op de meest recente gegevens, modellen en databases. Daarnaast is het echter belangrijk om na het invoeren van beleid te monitoren of vooraf gemodelleerde effecten ook daadwerkelijk optreden en of de modellen en gegevens dus kloppen. Dat is waarom de Balanced Approachprocedure is voorzien van

monitoring. In de monitoring wordt gekeken of de vooraf gemodelleerde effecten ook optreden in de praktijk of dat er afwijkingen in zitten en er bijgestuurd moet worden.
Dan kom ik bij de vraag van mevrouw Beckerman: klopt het dat er in 2024 273.803 vliegbewegingen waren op Schiphol? Nee, in 2023–2024 waren er ongeveer 468.000 vliegbewegingen en bewegingen van handelsverkeer. Dit aantal is lager dan de toen mogelijke 500.000, mede omdat het toen nog de herstelperiode rondom covid was. Tussen 2017 en 2019 waren het er jaarlijks ongeveer 497.000.
Dan kom ik bij de vraag van mevrouw Zwinkels: kan er worden gekeken naar verstandige stappen voor nachtsluiting? Daar heb ik net al het een en ander over gezegd.
Wat is de stand van zaken van het omgevingsfonds en de 50 miljoen euro? Dat is een vraag van de heer Köse. In 2025 is het omgevingsfonds van start gegaan. Het omgevingsfonds wordt gefinancierd met 70 miljoen euro voor een periode van zeven jaar. Het fonds heeft als doel de leefomgevingskwaliteit in de Schipholregio in brede zin te verbeteren. In het coalitieakkoord is opgenomen dat Schiphol 50 miljoen in een omgevingsfonds investeert om woningen te isoleren. Dit komt dus boven op de eerdere 70 miljoen. Daar wordt de Kamer nu niet over geïnformeerd, omdat het bij Schiphol ligt. Als de heer Köse daar prijs op stelt, kunnen we natuurlijk vragen of de Kamer daar eens in de zoveel tijd een update over kan krijgen, maar dat laat ik even bij hem.
Dan kom ik bij de vraag van de heer De Groot: hoe staat het met de uitwerking van de motie-Boutkan om breedgedragen maatschappelijke vertegenwoordiging rondom Schiphol vorm te geven? Het voorstel om de Wet luchtvaart te wijzigen om de MRS te verankeren is eind 2024 ingediend. Naar aanleiding van de motie-Boutkan is door mijn voorganger een bepaling toegevoegd aan het wetsvoorstel. Deze bepaling benadrukt dat de MRS zodanig moet zijn samengesteld dat aan de belangen van alle omwonenden zo veel mogelijk recht wordt gedaan. Uw Kamer heeft dit wetsvoorstel hierna controversieel verklaard. De behandeling van dit wetsvoorstel is voorlopig nog niet ingepland door uw Kamer. Ik hoop dat die binnenkort plaats kan vinden.
Kijk, daar is de vraag van mevrouw Zwinkels: wat zijn de mogelijkheden om hinder uit te spreiden? Zijn er oplossingen denkbaar die de druk op omwonenden bij de Kaag- en de Polderbaan kunnen verlichten? Is het bijvoorbeeld mogelijk om er bij baanonderhoud voor te zorgen dat het niet leidt tot meer vliegbewegingen daar? De Polder- en Kaagbaan zijn preferente banen van Schiphol. Het uitvoeren van de Balanced Approach-procedure en de maatregelen die daaruit volgen, heeft ook voor deze baan positieve effecten, waaronder zeker de reductie van het aantal nachtvluchten – dat is één – omdat via die banen vooral in de nacht wordt gevlogen, en de stillere toestellen in de nacht. Het heeft gewoon een dubbel positief effect voor deze banen. Voor baanonderhoud geldt dat het proces wordt verbeterd met deze LVB-wijziging. Hierdoor kunnen we hinderverschuiving door baanonderhoud beter beoordelen en afwegen.
De vraag van de heer Van Duijvenvoorde was of ik bereid ben te erkennen dat Schiphol als luchtvaarthub onderdeel is van onze kritieke infrastructuur en van nationaal belang is voor onze economie. Daar kan ik positief op antwoorden. Dat heb ik ook in mijn introductie gezegd en dat staat ook in het rapport-Wennink.
Hij vroeg ook of ik het ermee eens ben dat deze belangen zwaar moeten meewegen in de luchtvaartsector en dat de luchtvaartsector niet gedwongen zou moeten worden om te krimpen door een hyperfocus op geluidsreductie. Dat laatste gaat wel het geval zijn, maar we denken dat we hiermee een balans vinden tussen aan de ene kant de gerechtvaardigde economische belangen die de heer Van Duijvenvoorde benoemde en aan de andere kant ook de gerechtvaardigde belangen van omwonenden.

Hij heeft ook gevraagd of ik bereid ben te erkennen dat de stapeling van stijgende havengelden, de hoogste vliegbelasting van de EU, wat inderdaad het geval is, en mogelijke aanvullende heffingen de internationale concurrentiepositie van Schiphol ondermijnt en dat dit onwenselijk is. Ook vroeg hij of ik bereid ben die tegen te gaan. Ik erken natuurlijk dat de lasten voor de luchtvaart zijn gestegen. Dat is feitelijk het geval. Natuurlijk houden we hier scherp oog voor, net als voor de betaalbaarheid van vliegen. Daarom zet het kabinet in op geharmoniseerde regelgeving op EU-niveau. Nederland zet zich bijvoorbeeld in om de Europese vliegbelastingen te harmoniseren. Daarnaast openen we Lelystad Airport en geven we subsidies voor duurzame luchtvaartbrandstoffen, zodat de sector ook in de toekomst concurrerend kan zijn.
Dan kom ik bij de vraag hoe ik het feit beoordeel dat de torenhoge stapeling van kosten enkel leidt tot een weglekeffect? Een gelijk speelveld is inderdaad belangrijk. Het kabinet zet zich actief in voor het harmoniseren van de vliegbelasting binnen de EU. In het debat van 21 april jongstleden – dat was het commissiedebat Luchtvaart – heb ik toegezegd het gesprek aan te gaan met mijn collega's in België en Duitsland om de vliegbelastingen zo veel mogelijk gelijk te trekken. Volgens mij was dat een toezegging aan de heer De Groot. Ik informeer eind 2026 over de voortgang daarop.
De heer El Abassi vroeg wat ik wil bereiken met de verhoging van de vliegbelasting. Hij zei dat reizigers zullen uitwijken en hield een gloedvol betoog over Brussels Airport. Overigens ben ik, nog ver voordat ik in de landelijke politiek zat, ook een keer via Brussels Airport gevlogen. Ik kan bevestigen dat er op dat vliegveld veel Nederlanders waren. Ik snap het ongemak dat bij een deel van de Kamer leeft op dit onderwerp. Met de verhoging van de vliegbelasting halen we jaarlijks 257 miljoen extra op. Daarmee is het vooral een budgettaire maatregel. Met de differentiatie van de vliegbelasting naar afstand worden langere vluchten meer belast. Het tarief van vluchten binnen 2.000 kilometer blijft onveranderd, wat ongeveer 80% is van alle vluchten. Ik weet niet of een vlucht naar Egypte wel of niet precies tussen die 2.000 kilometer zit. Ik denk dat die erbuiten valt. Vanwege de zorgen ga ik me inzetten voor een gelijk speelveld in Europa voor de luchtvaartsector, te beginnen met België en Duitsland, zoals ik heb toegezegd.
Dan kom ik bij de vraag hoe het staat met het overleg met België en Duitsland over het gelijktrekken van de vliegbelasting. Ik heb het toegezegd en de gesprekken worden nu gepland. Hierover zal ik de Kamer voor het eind van het jaar informeren.
Mevrouw Van der Plas vroeg nog of ik bereid ben om bij concessies, aanbestedingen en prestatieafspraken op Schiphol ook sociale en kwalitatieve criteria mee te nemen, bijvoorbeeld over werkdruk, personeelsverloop en veiligheidscultuur. Bij aanbestedingen, concessies en prestatieverklaringen is Schiphol als ... Is Schiphol eigenlijk een nv of een bv? Ik weet het niet. Dat moeten we nog even uitzoeken. Ik denk dat het een bv is. Schiphol is verantwoordelijk voor het opstellen van de aanbestedingseisen. Het ministerie is niet betrokken bij het opstellen van deze eisen, maar voert wel geregeld overleg met Schiphol over de arbeidsomstandigheden en de werkdruk. Schiphol heeft sociale en kwalitatieve criteria opgenomen in recente aanbestedingen, zoals die voor de beveiliging.
Mevrouw Van der Plas vroeg ook of ik kan uitleggen welke structurele lessen nu daadwerkelijk worden getrokken uit de winterproblemen. Ze vroeg hoe we voorkomen dat Schiphol bij een volgende grote verstoring opnieuw vastloopt. Door mijn voorganger is al eerder toegezegd om de Kamer nog voor het zomerreces te informeren over de uitkomsten van het onderzoek dat Schiphol en KLM hiernaar hebben laten uitvoeren. Die komen dus ook nog voor het zomerreces naar de Kamer.

De heer Graus had gevraagd of ik kan toezeggen dat de puinhoop bij de grondafhandeling op Schiphol wordt verbeterd. Daarop kan ik zeggen dat vanuit mijn ministerie in mei 2024 een besluit is gepubliceerd om het aantal afhandelingsbedrijven op Schiphol te verminderen van zes naar drie. Het besluit is genomen met als doel bij te dragen aan de verbetering van de afhandeling op Schiphol en de situatie op de grond op het punt van efficiency, personeelstekorten, veilige uitvoering van werkprocessen, verbetering van de arbeidsvoorwaarden en omstandigheden van het grondpersoneel. Schiphol is momenteel bezig met een aanbesteding om de drie partijen te selecteren. Daarbij is de planning dat de beperking in maart 2027 in zal gaan. Dat is dus het punt.
De heer Heutink vroeg nog of ik de wachtrijen op Schiphol van afgelopen dagen kan monitoren en welke maatregelen ik kan nemen om niet dezelfde perikelen te hebben zoals in de zomer van 2022. Sinds gisteren zijn nieuwe contracten ingegaan met beveiligingsbedrijven. Ik heb begrepen dat er opstartproblemen waren. Daardoor zijn er langere wachtrijen ontstaan. Dit kwam vooral door de onverwachte onderbezetting. Ik onderstreep nog maar eens hoe belangrijk het werk is dat deze beveiligers doen. Daar is ook door de heer Graus al aandacht voor gevraagd. Schiphol doet er alles aan om verdere overlast bij de security de komende tijd te voorkomen. Ik blijf in nauw contact staan met Schiphol. Ook de komende tijd worden de rijvorming en mogelijke oorzaken daarvan gemonitord.
Dat was de laatste vraag.

De **voorzitter**:
Dank u wel voor de beantwoording. Allereerst is nu het woord aan de heer El Abassi.

De heer **El Abassi** (DENK):
Ik had al aangegeven dat Nederland Europees koploper is als het gaat om de vliegtaks, en Nederland toch besluit om de vliegtaks nog te verhogen. Wat Schiphol betreft hebben wij volgens mij juist geleerd dat we geen rekening hebben gehouden met bijvoorbeeld geluidshinder en omwonenden, met Nederlanders. Als ik de Minister nu hoor, ben ik blij dat hij daar het eerlijke antwoord op geeft dat het gewoon een budgettaire maatregel is. Lekker simpel en eerlijk. Tegelijkertijd hou je dan geen rekening met onze Nederlanders en de mobiliteit waar zij recht op hebben, en alle ellende die dat met zich meebrengt. Ikzelf vind het wel fijn om anderhalf uur naar Brussel te rijden, maar dat is niet voor iedere Nederlander weggelegd. Ik zou de Minister toch willen vragen of daar rekening mee is gehouden, en dan doel ik niet op de tientallen gesprekken met omwonenden en de duizenden die overlast ervaren, maar de misschien wel miljoenen mensen die gewoon mobiel willen zijn en willen kunnen reizen.

Minister **Karremans**:
Het korte antwoord daarop is: nee.

De heer **El Abassi** (DENK):
Ik kan niet uitsluiten dat we straks weer een nieuwe procedure krijgen van allerlei Nederlanders. Wat ik net zei: bussen vol en we hebben leuke gesprekken gehad richting het vliegveld, maar ook minder leuke gesprekken. Mensen zijn woedend om het feit dat Nederland zulke peperdure tickets heeft. Ik zou de Minister toch nog een keer willen vragen om er rekening mee te houden dat mensen, ook onze Nederlanders, recht hebben om gewoon betaalbaar te vliegen.

Minister **Karremans**:

Ik heb al gezegd dat ik inzet op EU-harmonisatie en een gelijk speelveld. Daarom heb ik ook gezegd dat ik daarover in gesprek ga met mijn collega's in België en Duitsland, en dat ik eind van het jaar de Kamer zal informeren over de stand van zaken.

De heer **El Abassi** (DENK):
Ik pak gelijk door. Ik hoorde de Minister ook over de hubfunctie en dat we andere landen ook moeten pleasen om goed te blijven met die landen als het gaat om die hubfunctie; zo vertaal ik 'm even. Als wij ervoor kiezen om zo'n belasting in te voeren of het aantal vluchten te verminderen, wil ik de Minister vragen of hij dan zou willen kijken naar die 40% tot 45% van de mensen die Schiphol alleen maar aanvliegen als tussenstation. Ik zeg dat omdat die mensen niet gedupeerd worden in eigen land, want daar worden de vliegvelden alleen maar groter. Wij als Nederlanders moeten nu helemaal naar een ander land gaan om te reizen. Deze mensen gebruiken Nederland alleen als tussenstation en daarmee worden wij als Nederlanders gedupeerd. Ik zou de Minister willen vragen om daar rekening mee te houden in beleid ten aanzien van een vliegtaks maar ook ten aanzien van het aantal vluchten.

Minister **Karremans**:
Ik probeer de vraag even goed te begrijpen. Mensen die hier overstappen betalen die taks niet. Die geldt alleen voor mensen die hiervandaan vertrekken. Er is geen transfertaks en we zijn daar ook geen voorstander van, want die zou de hubfunctie van Schiphol nogal uithollen. Dan ben je 'm gelijk kwijt. De vliegtaks geldt alleen voor vertrekkende passagiers. Ik heb net al gezegd wat daarop mijn inzet is in Europa. Ik zet mij in voor een gelijk speelveld. Het staat ook in het coalitieakkoord dat daar inzet op gepleegd moet worden, dus dat zal ik dan ook doen. Daarover zal ik eind dit jaar aan de Kamer rapporteren. Dat is wat ik erover kan zeggen. De vliegbelasting gaat per 2027 inderdaad omhoog, waardoor die nog hoger wordt dan die nu al is, en we hebben nu al de hoogste vliegbelasting in de EU. Die zit al in het Belastingplan en is dus al onderdeel geweest van eerdere besluitvorming.

De heer **El Abassi** (DENK):
Gelukkig heb ik mijn laatste vraag nog. Dit is precies waar ik me zorgen over maak. De Minister bevestigt hier dat ze geen vliegtaks betalen. Ze maken wel gebruik van de hubfunctie. Dat is al oneerlijk ten opzichte van onze Nederlanders, als we het hebben over een gelijk speelveld, waar de Minister het over had. Ten tweede maken zij ook gebruik van het aantal vliegbewegingen, waardoor onze Nederlanders minder kunnen vliegen. Dat bevestigt de Minister impliciet ook. Ik zie hier geen gelijk speelveld; ik zie een ongelijk speelveld. Ik zou de Minister toch willen vragen om toe te lichten waarom dit ongelijke speelveld in Nederland ontstaat, met alle gevolgen van dien, zoals alle boze Nederlanders die ik jaarlijks op het vliegveld in Brussel tegenkom.

Minister **Karremans**:
Ik zei in het begin al even dat de luchtvaart een sterk internationaal gereguleerde markt is. Of gereguleerd ... Er zit veel regulatie op, maar internationaal is het zo: als een vliegtuig opstijgt, moet het ook ergens landen. De deal daarbij is dat je vliegtaks betaalt. Dat betaal je ook in het Verenigd Koninkrijk. Dat betaal je ook in België en Duitsland. Een Belg betaalt vliegbelasting als die opstapt in Brussel. Een Nederlander die opstapt in Brussel, betaalt ook daar vliegbelasting. Zo is het nu geregeld. We hebben heel veel aan de hubfunctie van Schiphol. Dat heb ik ook benoemd in mijn introductie. Er zijn enorm veel economische effecten. Het vestigingsklimaat levert daar een heel positieve bijdrage aan. Natuurlijk stappen er veel mensen over, maar dat zorgt er ook voor dat we

heel veel bestemmingen hebben vanuit Schiphol, want het is, in goed Nederlands, een economisch viable model. Hierdoor hebben we heel veel bestemmingen. Dat de heer El Abassi vanaf Schiphol naar Egypte, Thailand of Singapore kan vliegen zonder over te stappen, komt door die hubfunctie, dus ook door al die transfers die plaatsvinden op Schiphol. We hebben daar dus wel degelijk baat bij. Het is niet zo dat die mensen hier maar komen en dat we er niks aan hebben. Sterker nog, de essentie van zo'n hubfunctie is dat dit gebeurt. Aan die hubfunctie hebben we ontzettend veel.

De **voorzitter**:
Meneer de Minister, meneer El Abassi heeft geen interrupties meer, maar hij weet ook dat er in andere landen taksen betaald moeten worden. Hij heeft het over de extreme verschillen. Daar doelde hij op. Hij heeft niet ontkend dat er in andere landen, in buurlanden, geld betaald moet worden. Mogelijk kunt u daar een reactie op geven, want dat was zijn vraag.

Minister **Karremans**:
Daarom wordt er natuurlijk ingezet op harmonisatie, om de verschillen te verkleinen. Dat is precies mijn inzet.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
We zitten hier niet alleen met de Minister van Infrastructuur, maar ook met de voormalige Minister van Economische Zaken. Ik denk dat hij heel goed weet wat het woord «grenseffecten» betekent. Dat betekent dat er grenseffecten optreden als je ergens een belasting gaat heffen en dat je daardoor minder belasting ophaalt dan je eigenlijk bedoeld had. We zien dat met roken. We zien dat met drank. We zien dat met boodschappen over de grens. Het is allemaal peperduur. Ik heb er twee vragen over, met uw goedvinden, voorzitter. Maar het is heel kort. Eén. Is de Minister bereid om de grenseffecten ten aanzien van de vliegbelasting goed in kaart te brengen? Ik begreep dat het gebudgetteerd was op 270 miljoen. Zijn de grenseffecten daarin meegerekend? En dan de tweede. Als de Minister in Europa gaat inzetten op het gelijke speelveld, kan dat twee dingen betekenen. Of wij gaan van de rest van Europa vragen om de vliegbelasting enorm te verhogen – wij heffen namelijk de hoogste belasting van heel Europa – of wij gaan, net als al die andere Europese landen, de belasting enorm verlagen. Wat gaat de inzet zijn van de Minister voor het harmoniseren van die bedragen? Gaan de bedragen in Nederland dan omlaag of juist omhoog?

Minister **Karremans**:
Ik neem even een paar dingen op die de heer Heutink heeft genoemd. Allereerst de grenseffecten. Ja, dat weet ik heel goed. Overigens was ik niet alleen Minister van Economische Zaken, maar ook Staatssecretaris van VWS. Nou, dan heb je met grenseffecten te maken, bijvoorbeeld als het over accijnzen op tabak gaat. Dat hebben we gezien daar. Daar ben ik me dus terdege van bewust. Ik heb ook tegen de heer De Groot gezegd dat wij bij regionale luchthavens gaan uitvragen wat zij daarin ervaren. Dat is in het vorige commissiedebat gevraagd en dat heb ik ook toegezegd. Dat gaan we ook doen. Ik heb ook toegezegd, onder andere in antwoord op een vraag van de heer Graus over de jongeren die over de grens gaan, dat we dit zullen meenemen in de volgende KiM-rapportage over de weglekeffecten van de luchtvaart. Andersom is het ook zo dat dankzij de hubfunctie van Schiphol er ontzettend veel buitenlanders, Belgen, Duitsers, vliegen via Schiphol, omdat je daardoor direct je bestemming kan bereiken. Je kan via Schiphol ontzettend veel meer bestemmingen direct bereiken. Ik zei het al even: binnen 24 uur kan je praktisch op bijna elke commerciële bestemming ter wereld zijn. Dat is

uniek. Dit is een van de weinige nationale luchthavens in de wereld die dat heeft. Daarom is het ook heel aantrekkelijk om daarvandaan te vliegen. Daar hebben mensen ook geld voor over. Ze betalen hier dan ook vliegbelasting voor de Nederlandse schatkist. Dus die andere kant is ook het geval. Wat de uitkomst is en hoe de vliegbelasting eruit komt te zien: daar kan ik niet op vooruitlopen. Dat weet ik niet. Ik heb nog geen gesprek gevoerd met mijn collega's in Europa, dus dat ga ik eerst doen. Daar ga ik niet op vooruitlopen. Nogmaals, ik zal de Kamer, zoals ik al een paar keer heb gezegd, voor het einde van het jaar de stand van zaken meegeven.

De **voorzitter**:
Mevrouw Van der Plas en dan mevrouw Kröger.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Deze Minister is niet alleen voormalig Minister van Economische Zaken, maar ook voormalig wethouder in Rotterdam. In de tijd dat hij wethouder was in Rotterdam, was er geen wethouder die meer te hoop liep tegen de vliegbelasting dan wethouder Karremans. Hij waarschuwde ervoor dat die tot uitwijkgedrag zou leiden en heel slecht zou zijn voor de concurrentiepositie van de regionale luchthaven Rotterdam. Logisch, als je wethouder bent van Rotterdam, want dan verdedig je je regio. Maar ik constateer nu dat de Minister helemaal is omgeturnd. Mijn vraag gaat dus over de vliegbelasting, want ik wil eigenlijk het liefst, en ik denk dat er meer partijen zijn in deze Kamer die dat willen, dat richting Prinsjesdag aangestuurd wordt op harmoniseren met Duitsland of België. Het verhaal dat deze Minister houdt – «ja, maar ik zet in op de EU-route» – gaat namelijk jaren duren. Er moeten 27 lidstaten mee akkoord gaan, ook lidstaten die helemaal geen vliegbelasting hebben. Ik noem maar een land als Ierland. Die hebben helemaal geen vliegbelasting.

De **voorzitter**:
Wat is uw vraag? We gaan naar 21.30 uur toe en we willen gaan afronden.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Ik denk dat het goed is om dit op deze manier in te leiden, want hier wordt een mooi verhaaltje voorgespiegeld: we houden ons aan de EU-route. Maar dat gaat gewoon nooit gebeuren. Er zijn landen die helemaal geen vliegtaks hebben. Gaan die dan ineens een vliegtaks invoeren? Een land als Ierland heeft die juist afgeschaft. Mijn vraag aan de Minister is: stop met dat sprookje van de EU-route en overweeg, gewoon pragmatisch, om nú te harmoniseren met Duitsland of met België. Die EU-route kan dan later wel, want als we het over een gelijk speelveld hebben, dan hebben we het hier over een gelijk speelveld.

De **voorzitter**:
Waar is de andere ik van de Minister gebleven? Dat bedoelt u eigenlijk.

Minister **Karremans**:
Ik probeer heel erg te graven in mijn geheugen, maar ik kan mij niet herinneren dat ik, toen ik wethouder van Rotterdam was, een pleidooi heb gehouden voor de verlaging van de vliegbelasting of heb gezegd dat die heel erg is. Dan moet u dat mij even sturen. Ik zou het ook niet durven uitsluiten; u zegt het met veel stelligheid. Ik moet het dus even nagaan, maar ik kan het me niet herinneren. Ik was als wethouder juist heel kritisch op de voorgenomen groei van Rotterdam The Hague Airport. Maar goed, dat gaan we nog eens even nazoeken.
Het punt is: ik heb ook gezegd dat ik eerst een gesprek wil hebben met Duitsland en België, dus met de omliggende landen. Dat is ook omdat de heer De Groot vraagt om te kijken naar de effecten voor de regionale luchthavens, vooral natuurlijk in de grensregio's, onder andere Maastricht,

Eelde en Eindhoven, en dat bij ze uit te vragen. Dat gaan we dus ook doen. Als ik nu toezeg dat we de vliegbelasting in het Belastingplan gaan schrappen, dan heb ik over vijf minuten een boze Minister van Financiën aan de lijn die zegt: hoe ga je dat dekken, vriend? Die middelen heb ik niet in mijn begroting; u kent ook de opgave ten aanzien van de infrastructuur. Dat is dan iets wat ik aan de Kamer meegeef: neem het mee in de behandeling van het Belastingplan, want dat is uiteindelijk waar dat soort zaken worden gedaan. De Kamer is ermee akkoord gegaan en heeft het Belastingplan met deze verhoging van de vliegbelasting aangenomen. Ik heb net uitgelegd hoe dat tot stand is gekomen en wat de motivering daarachter is. Maar dat is wat het is. Dat is nu de situatie.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Wij zien gewoon dat heel veel mensen naar het buitenland gaan om vanaf daar te vliegen. Het scheelt deze schatkist ook heel veel inkomsten als mensen bijvoorbeeld naar Duitsland gaan, naar vliegveld Weeze. Daar heb je ook toeleverende bedrijven. Dat is ook allemaal werkgelegenheid. Alle btw die ondernemers hier moeten betalen, wordt dan ook niet betaald. Mensen gaan daar tanken. De heer El Abassi heeft al toegegeven dat hij dan in België gaat tanken. Het zijn ook de accijnzen die missen. Daardoor vloeit ook heel veel geld weg naar het buitenland, dus om dan te zeggen «hoe gaan we dat dan dekken?» ... Bij de tabak hebben we al gezien dat de Staat iets van 1 miljard tot 2 miljard aan inkomsten misloopt doordat mensen over de grens hun boodschappen en hun tabak kopen.

De **voorzitter**:
Maar wat is uw concrete vraag? We moeten namelijk gaan afronden.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Nou, dan herhaal ik gewoon mijn vraag aan de Minister om voor een pragmatische aanpak te kiezen en te kijken of je met Duitsland kunt harmoniseren. Vecht dat dan inderdaad uit met de Minister van Financiën en leg hem ook even de berekening voor van wat we nu aan inkomsten missen. Misschien kun je daar de dekking uit halen.

De **voorzitter**:
Dat is duidelijk en de Minister heeft ook al gezegd dat hij daarmee bezig is. Dat heeft hij dus al gezegd.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Mijn concrete vraag was of de Minister voor Prinsjesdag met een harmonisatie met Duitsland kan komen die pragmatisch is. Ik weet niet of hij het zo begrepen heeft, maar dat was mijn vraag.

Minister **Karremans**:
Ik moet even kijken of ik voor Prinsjesdag al met een update kan komen. Ik hoor de vraag van mevrouw Van der Plas, maar ik moet even kijken of dat reëel is en wat ik dan kan melden aan de Kamer. Ik kan daar natuurlijk altijd naar kijken. Overigens is Schiphol een nv, zeg ik voor het verslag.

De **voorzitter**:
Meneer El Abassi, u heeft geen interrupties meer. Meneer Goudzwaard.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Ik houd het heel kort; ik zie de tijd. Even richting de Minister. Je kunt moeilijk recht praten wat krom is. Ik zie gewoon niet wat de inzet van de Minister gaat worden in België. Het enige wat je kunt zeggen is: beste vrienden, willen jullie de vliegtaks zeven of acht keer verhogen? Dat gaat helemaal nergens over. Ik zou een korte aanmoediging willen doen richting deze Minister. Uw coalitiegenoot D66 heeft het flink laten liggen

op migratie, dus u kunt volgens mij echt wel een potje breken. Dat wilde ik maar even meegeven.

Minister **Karremans**:
Ik hoor geen vraag.

De **voorzitter**:
Mevrouw Kröger, maar dit is wel de laatste.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):
In het debat ging het veel over het LVB en de MER. Daarover zijn heel veel vragen gesteld. Er zijn ook heel veel antwoorden gegeven. Eén ding blijft bij mij wel hangen, namelijk dit. De Minister zegt in antwoord op de vraag van het lid Kostić: we leggen nog een keer uit wat zo'n MER inhoudt. Ik lees de aanbevelingen van de Commissie mer. Zij zeggen heel duidelijk dat je extra maatregelen achter de hand moet hebben, dat je die ook in voorbereiding moet hebben, dat die in je LVB moeten zitten. Dat vraagt dus wel degelijk iets van je LVB. Het advies van de Commissie mer geeft aan of iets past binnen de milieuregels en de wettelijke kaders die we met elkaar hebben. De vraag aan de Minister blijft dus als volgt. Stel dat de MER wordt aangepast zoals de Commissie mer voorstelt, kijkt de Minister dan ook naar het LVB?

Minister **Karremans**:
In het LVB is geborgd dat Schiphol middels de grenswaarden binnen een bepaalde ruimte blijft. Nogmaals, we gaan in een reactienota op al deze punten in. Die kan de Kamer tegemoetzien. We zullen de MER op onderdelen herzien. Daar blijf ik bij.

De **voorzitter**:
Dank u wel voor de beantwoording. Het lid Kostić?

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Nog even doorgaande op wat mevrouw Kröger net zei over die maatregelen achter de hand hebben en alvast in het LVB verwerken: het groeipad heeft de Minister ...

De **voorzitter**:
Nee, uw vraag stellen. U gaat nu een heel verhaal houden. U moet nu uw vraag stellen.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Het groeipad zit nu in het LVB. Volgens ons is dat onnodig, maar goed. Het is een soort beloning voor als het goed gaat. Is de Minister ook bereid om alvast een krimppad in het LVB te verwerken voor als het fout gaat, als de sector zich niet houdt aan de afspraken? Dat lijkt me wel zo eerlijk.

Minister **Karremans**:
Er is sprake van een begrenzing van die operatie van 478. Daar gaat het om en daar zal de ILT ook op handhaven. Er is dus geen sprake van dat je opeens 470 moet vliegen of 460. Bovendien kan dat alleen als je een Balanced Approachprocedure doorloopt. Het is wel belangrijk om te blijven bij de feitelijke situatie, ook de feitelijke juridische situatie binnen de Europese regelgeving. Je kunt niet zomaar zeggen: doe maar 5.000 vluchten eraf. Dat is niet het geval. Het lid Kostić kan dan wel nee schudden, maar we hebben te maken met Europese bindende regelgeving en een Balanced Approachprocedure. Dat heb ik uitgelegd. Daar ben ik aan gebonden. Bovendien kun je ook niet zomaar zeggen: we willen een nachtsluiting en daarmee basta! Het gaat om een gesteld geluidsdoel. Volgens ingewikkelde berekeningen komen daar maatregelen uit. Die

verwerk je in een LVB en dat is de operatie die de luchthaven kan vliegen. Die wordt begrensd door de grenswaarden die we ophogen van 35 naar 148 handhavingspunten en daarop wordt vervolgens gehandhaafd.

De **voorzitter**:
We gaan er een eind aan breien. Er komt nog een tweede termijn, lid Kostić. We hebben vooralsnog drie toezeggingen genoteerd, dus het is fijn als de Kamer en de Minister even goed meeluisteren.
– Medio juni ontvangt de Kamer de reactienota op het advies van de Commissie mer.
– De tweede toezegging. Voor het zomerreces wordt de Kamer geïnformeerd over de vraag of en, zo ja, wanneer de mogelijkheid voor de ILT van het opleggen van een bestuurlijke boete middels een wetswijziging kan worden geïntroduceerd. Dat was een toezegging aan het lid Zwinkels.

Het lid Zwinkels heeft goed gescoord, want de derde toezegging is ook voor haar.
– De Minister zal opnieuw het gesprek aangaan met KLM over een convenant met bindende afspraken, en zal de Kamer hierover informeren.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
De eerste toezegging richting mij, over de bestuurlijke boete, ging over de vraag of uitgezocht kan worden of het sneller kan. Dat was volgens mij vooral de toezegging. Wat betreft de laatste toezegging, over het convenant met KLM, was ik benieuwd of daar een termijn aan zit of dat de Minister daaraan een termijn kan koppelen. Dat gaat over de inspanningsverplichting die u wilde aangaan.

De **voorzitter**:
We gaan het nu horen.

Minister **Karremans**:
Die inspanning ga ik natuurlijk zo snel mogelijk plegen. Ik moet eerst even intern kijken waar we op inzetten en dan gaan we dat doen. Daar ga ik zo goed als zeker gelijk mee aan de slag; laat ik het zo zeggen. Het andere klopt. We gaan inderdaad kijken of we het naar voren kunnen halen. Ik zal de voor- en nadelen en de mogelijkheden en onmogelijkheden die daarbij horen schetsen.

De **voorzitter**:
Mevrouw Kröger, u wilde ook nog iets zeggen over de toezeggingen?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):
Volgens mij hadden we de toezegging dat het RIVM-onderzoek over de blootstelling aan geluid voor de zomer naar de Kamer komt en dat de Minister dat gaat gebruiken.

Minister **Karremans**:
Dat doet het RIVM zelf.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):
Dat hangt toch af van wanneer IenW ernaar gekeken heeft voor de feedback? Daar zit het toch nu?

De **voorzitter**:
Nee, begrijp ik, dus dan houdt het op.
Dan wil ik iedereen bedanken, allereerst de mensen op de publieke tribune. Dank dat u zich zo netjes en waardig hebt gedragen. Dat is niet altijd het geval. Ik wil ook de mensen die thuis via het digitale kanaal

hebben geluisterd en gekeken, de Minister en zijn team, de leden van de Tweede Kamer der Staten-Generaal en de Dienst Verslag en Redactie bedanken. Ik wil ook de Kamerbodes, die altijd lange dagen maken, bedanken voor de goede zorgen. Ik wens iedereen een gezegende avond en een behouden thuiskomst. Ik sluit deze vergadering.

Sluiting 21.35 uur.