Eerste Kamer der Staten-Generaal **I**

Vergaderjaar 2026-2027

31 936 Luchtvaartbeleid

CQ **VERSLAG VAN EEN MONDELING OVERLEG**
Vastgesteld 11 november 2026

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening[1] heeft op 28 september 2026 overleg gevoerd met de heer Karremans, minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- het verslag (d.d. 28 september 2026) van een nader schriftelijk overleg met de minister van Infrastructuur en Waterstaat over het ontwerpbesluit tot wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) Schiphol (31936, letters CF)

- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 25 september 2026 inzake een nadere duiding over het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State over het besluit tot wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) Schiphol en het herziene milieueffectrapport (MER) (31936, letters CE);

- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 14 september 2026 inzake aanbieding van het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State en het herziene MER bij het LVB Schiphol (31936, letters CD);

- het verslag (d.d. 3 juli 2026) van een schriftelijk overleg met de minister van Infrastructuur en Waterstaat over het ontwerpbesluit tot wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) Schiphol (31936, letters CC);

- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 juni 2026 inzake aanbieding van de reactienota MER voor de wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) (31936, letters CB);

- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 mei 2026 inzake de milieueffectrapportage Luchthavenverkeerbesluit (LVB) Schiphol (31936, letters BZ);

- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 januari 2026 inzake aanbieding van voorhang ontwerpbesluit tot wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) Schiphol (31936, letters BV).

[1] Samenstelling:
Van Aelst-Den Uijl (SP), Baumgarten (JA21), Beukering (Fractie-Beukering), Croll (D66), Crone (PRO), Van Gasteren (Fractie-Van Gasteren), Van der Goot (OPNL), Hartog (Volt), Holterhues (ChristenUnie), Janssen-van Helvoort (PRO), Jaspers (BBB), Kanis (D66), Kemperman (FVD), Van Kesteren (PVV), Klip-Martin (VVD), Kluit (PRO), Van Langen-Visbeek (BBB), Lievense (BBB) (voorzitter), Van der Linden (VVD), Martens (PRO), Van Meenen (D66), Meijer (VVD), Nicolaï (PvdD), Rietkerk (CDA) (ondervoorzitter), Van Rooijen (50PLUS), Van de Sanden (Fractie-Van de Sanden), Steenkamp (CDA), Thijssen (PRO), Visseren-Hamakers (Fractie-Visseren-Hamakers), De Vries (SGP), Walenkamp (Fractie-Walenkamp), Van Wijk (BBB)

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening,
Lievense

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening,
Dragstra

Voorzitter: Rietkerk
Griffier: Dragstra

Aanwezig zijn elf leden der Kamer, te weten: Van Aelst-den Uijl, Baumgarten, Kanis, Van Kesteren, Van Langen-Visbeek, Meijer, Nicolaï, Rietkerk, Van Rooijen, Thijssen en Visseren-Hamakers,

en de heer Karremans, minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 19.02 uur.

De **voorzitter**:
Goedenavond. Inmiddels is de klok 19.00 uur gepasseerd. Ik heet u allen welkom, in het bijzonder minister Karremans. Misschien is het goed als ik een paar inleidende woorden spreek. Waarom zitten we bij elkaar als leden van de commissie Infrastructuur en Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening op deze maandagavond? Dat heeft te maken met de afspraak die in de commissie is gemaakt naar aanleiding van het advies van de Raad van State, en daar weer de reactie van de minister op. Daarbij is ook enige haast, zodat we op maandagavond, nu dus, met elkaar het mondeling overleg hebben.
Alle leden van de commissie die hier aanwezig zijn, kunnen meedoen aan het debat. Voordat we beginnen, lijkt het me goed om even te kijken wie in de eerste termijn het woord willen nemen vanuit de fracties. Dan kunnen we even kijken hoe we met de tijd zitten. Dat heb ik al even met de griffier gedaan. We proberen zo'n twee derde, inclusief een kwartier voor de minister, max, in de eerste termijn te doen. Dan hebben we nog een uurtje voor de tweede termijn. Zo proberen we de vergadering dus te ordenen. Het is een mondeling overleg, vooral met de minister. Dat vraagt enige vergaderdiscipline.
Maar ik wou eerst even met de griffier inventariseren. Daarvoor kijk ik even uw kant op. Zouden de fracties alleen even een vinger omhoog willen steken, zodat ik kan tellen? Een, twee, drie, vier, vijf, zes, zeven, acht, negen, tien. Tien mensen willen spreken. Dat betekent dat u zo'n vierenhalve minuut heeft. De griffier houdt dat voor mij bij. Als ik me dus richting de microfoon beweeg, betekent het dat die vierenhalve minuut ongeveer voorbij is en dat ik u vraag om uw inbreng daar een beetje op aan te passen.
Wellicht is het goed om te beginnen bij de fractie van PRO, want dat was een van de eerste die had aangevraagd om het mondeling overleg te doen. Overigens heb ik in de voorbereiding begrepen dat de SP wel in de eerste termijn het woord neemt, maar dat er bij de inbreng even gekeken wordt of het aanvullend kan zijn en dat PRO eventueel die twee keer vierenhalve minuut tijd kan benutten. Dat is dus even in overleg tussen de twee woordvoerders en de twee fracties.
Als de commissie daarmee kan leven, kan instemmen, lijkt het me goed om de fractie van PRO het woord te geven. Ga uw gang.

Mevrouw **Thijssen** (PRO):

Dank u wel, voorzitter. Ik voer het woord ook namens OPNL. De kern van het overleg van vandaag is of het voorliggende ontwerpbesluit stand zal houden bij de rechter. We hebben regels nodig die houdbaar zijn, zowel op de korte als op de lange termijn, maar ik voorzie grote risico's waardoor het moeras alleen maar dieper wordt met dit besluit. Die voorziene risico's worden onderbouwd door adviezen van de Commissie mer, door het ministerie van LVVN en door de Raad van State.
Allereerst noem ik de Commissie mer. Die wond er namelijk geen doekjes om. Zij stelde dat het milieueffectrapport geen goede basis was voor de besluitvorming. Ik zie dat de herziene MER van de minister ook een aantal reparaties bevat, maar op een aantal fundamentele punten is dat niet het geval. Daarom is mijn eerste vraag aan de minister of hij bereid is om het nieuwe MER-rapport ook weer voor te leggen aan de Commissie mer.
Het tweede risico zit 'm in de stikstofproblematiek en het feit dat de luchthaven opereert zonder geldige natuurvergunning. Dat de luchthaven hiermee wegkomt, staat in schril contrast met de landbouwsector. Terwijl van boeren forse reducties van hun stikstofuitstoot wordt gevraagd, krijgt Schiphol geen afzonderlijk, vergelijkbaar reductiedoel opgelegd. De stikstofuitstoot van de luchtvaart is sinds 1990 verdrievoudigd, en dat neemt elk jaar opnieuw toe.
In de afgelopen dagen ontvingen we eindelijk ook een brief. Die brief was verstuurd op 3 maart en was van de landbouwminister, gericht aan de minister van IenW. Daaruit blijkt dat zelfs het ministerie van LVVN twijfelt aan de juridische onderbouwing van het LVB. Ik ga twee vragen stellen die in lijn zijn met wat de landbouwminister in die brief oppert. Ik wil namelijk allereerst weten of, mocht groei overwogen worden, er dan geen nieuwe passende beoordeling moet worden opgesteld. Mijn andere vraag ligt ook in lijn met wat de landbouwminister zegt. Die vraagt om aanvullende stikstofberekening, de zogenaamde AERIUS-berekeningen, die ten grondslag liggen aan de juridische onderbouwing van het LVB.
Dat er zeer reële risico's zijn ten aanzien van de houdbaarheid van het ontwerpbesluit, is ook gebaseerd op het advies van de Raad van State. Ook nu zie ik, oprecht, dat de minister aan de slag is gegaan met het Raad van State-advies. Dat betreft ook vooral de punten waarbij het over extra motivering en toelichting gaat, dus dat is heel fijn. Tegelijkertijd zie ik ook dat er op de fundamentele punten van de Raad van State, als het echt gaat over de systematiek, weinig verandert. Is het ontwerpbesluit dan niet gewoon een juridische grondslag geworden om de illegale 478.000 vluchten achteraf rechtmatig te maken en de groei naar 500.000 mogelijk te maken? De hamvraag van vandaag is wat mij betreft: is de minister ook bereid om de systematiek aan te passen, zodat we zeker weten dat de nieuwe regelgeving de beloofde bescherming gaat bieden aan omwonenden en er ook echt rust gaat komen op dit langlopende dossier?
Ik ga in op twee punten van de Raad van State, namelijk de rechtsbescherming en de handhaafbaarheid. Dat zijn ook in dit huis twee belangrijke toetsen. Ik zie namelijk dat de Raad van State zegt dat dit besluit niet voldoet aan het EVRM. Ik zie dat de minister de belangenafweging op dit punt wel heeft verrijkt, maar nog steeds is niet duidelijk waarom die 500.000 vliegtuigbewegingen nog steeds verenigbaar zijn met de doelstellingen van het ontwerpbesluit. De rechter en de Raad van State stellen

allebei dat er voldoende individuele bescherming moet zijn, maar toch zie ik dat dit besluit nog steeds leunt op het persaldoprincipe en op de gelijkwaardigheidscriteria. Zelf zegt de minister in antwoord op vraag 75, van onze fractie, dat er eigenlijk geen juridische onderbouwing is die aantoont dat het saldobeginsel kan worden toegepast en dat dat juridisch houdbaar is bij preferentieel baangebruik. Ik heb dus twee vragen over de rechtsbescherming. Een. Waarom gaat de minister ervan uit dat toepassing van het persaldobeginsel verenigbaar is met artikel 8 van het EVRM als specifieke groepen omwonenden er substantieel op achteruitgaan? Mijn tweede vraag komt voort uit een aanbeveling van het rapport Mogelijkheden individuele bescherming geluidsbelasting luchtvaart. Dat is de vraag of hij bereid is om de gelijkwaardigheidscriteria te vervangen door een normstelling die wel toekomstig en transparant is.

De **voorzitter**:
Ik maak u er even op attent dat u nu 30 seconden in de tijd van de SP-fractie zit ...

Mevrouw **Thijssen** (PRO):
Oké.

De **voorzitter**:
... dus rond het af.

Mevrouw **Thijssen** (PRO):
Ik ga het afronden.

De **voorzitter**:
Ik heb net even informeel contact gehad. Maak uw verhaal rustig af, maar dat gaat af van de tijd van de SP-fractie.

Mevrouw **Thijssen** (PRO):
Ja. Ik hoorde dat de SP-fractie scheutig is, waarvoor mijn dank. Het laatste punt gaat over de handhaving. Ik hoop hierop echt wel beweging te zien van de minister. Ik overweeg ook een aantal moties hierover in te dienen. Allereerst heb ik een vraag over het automatisme van de groeiverdiensystematiek. Ik zie dat er met handhaving achteraf duidelijk moet worden gemaakt dat er bij iedere groeistap ook sprake is van geluidswinst. Mijn vraag is of het niet logischer is om daar een voorafhandhaving van te maken. Zou de minister daarop willen reageren?
De tweede vraag gaat over de geluidsgrenzen: wat gebeurt er als zelfs met meer stuurmaatregelen de geluidsgrenzen toch niet worden gehandhaafd? Is de minister dan bereid om te kijken naar een juridisch mechanisme om in dit scenario te voorzien, om daarop te kunnen anticiperen?
Mijn allerlaatste vraag gaat over de handhaving en de capaciteit van de ILT. Soms vraag ik me namelijk ook af wat we in hemelsnaam aan het doen zijn hier met elkaar als er niet gehandhaafd wordt, omdat er gewoon geen middelen zijn. Mijn vraag is dus

wat de plannen van de minister zijn om voldoende capaciteit te organiseren. Is de minister bereid om een toezichtheffing op basis van het profijtbeginsel te verkennen?
Ik kijk zeer uit naar de beantwoording. Ik hoop echt op duidelijkheid, voor onze fractie, maar zeker ook voor de omwonenden, van wie ik weet dat zij met veel belangstelling meekijken.
Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dat was de inbreng van de fractie van PRO. Dan ga ik naar de fractie van de SP.

Mevrouw **Van Aelst-den Uijl** (SP):
Dank, voorzitter. In het verlengde van wat mevrouw Thijssen van PRO al zei -- zij sprak mede namens ons -- willen wij toch nog wat dieper ingaan op de vraag van de handhaving. In alle eerlijkheid heb ik in twintig jaar provinciale en nu landelijke politiek namelijk nog niet meegemaakt dat er gehandhaafd is op Schiphol, dat de geluidsgrenzen gehandhaafd zijn of dat er op enig moment werd gezegd: dit was uw quotum aan overlast voor dit jaar; u mag niet meer. Elke keer opnieuw is er een reden dat er niet gehandhaafd wordt: of de meetsystematiek werd aangepast of de banen werden verlegd. In alle gevallen hebben inwoners het nakijken gehad. Denk aan hun woongenot, hun arbeidsproductiviteit en de waarde van hun woningen. Er kan op een heel aantal plekken überhaupt niet meer gebouwd worden door de overlast van Schiphol. Dat zijn allerlei belangen die om de een of andere reden inferieur lijken te zijn aan de belangen van Schiphol.
Mevrouw Thijssen eindigde er net al mee: hoe kan het dat wij al jaren niet handhaven en als we wel handhaven, we dat met collectieve middelen moeten doen? In het verlengde van de vraag van mevrouw Thijssen, vragen wij ons oprecht af: gaat er nu gehandhaafd worden? Gaan we nu geluidsgrenzen stellen waarvan volgend jaar of over drie jaar door de ILT gezegd gaat worden: u zit nu aan uw max? Hoe gaan de belangen van inwoners hierbij gezien worden? Gaan zij met dit Luchthavenverkeerbesluit wel in hun recht gezet worden? Dat is dus in het verlengde van wat mevrouw Thijssen al zei.
Dank.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dat was de fractie van de SP. Ik denk dat we zo ook de ronde afgaan. Dan geef ik de PVV-fractie graag het woord.

De heer **Van Kesteren** (PVV):
Voorzitter. De Raad van State heeft gezegd zeer te hechten aan de rechtsbescherming van omwonenden. De raad pleit ook voor een onderbouwing bij de voorgestelde groeilogica van 478.000 naar maximaal 500.000 en hoe zich dat verhoudt tot het doel om geluidshinder terug te brengen. Stel dat die doelstelling van -20% in het komende jaar niet gehaald wordt, zodat het aantal vliegbewegingen vanuit Schiphol kan worden verruimd, de gefaseerde terugkeer naar 500.000 vliegtuigbewegingen. In de

vragenronde is door de minister geantwoord dat het noch voor Schiphol noch voor het Rijk mogelijk is om luchtvaartmaatschappijen te dwingen om vluchten over te plaatsen naar regionale luchthavens. Wel kan Schiphol in overleg met de luchtvaartmaatschappijen bekijken of er vluchten op andere regionale luchthavens kunnen worden uitgevoerd. Ik wil graag van de minister weten hoe hij staat tegenover eventuele overloop naar regionale luchthavens -- dat betreft Maastricht-Aken, Lelystad en Groningen Airport Eelde -- mochten de doelstellingen met betrekking tot geluid en uitstoot niet worden gehaald. Dat is de vraag die mij bezighoudt. Ik overweeg daarover ook een motie in te dienen.
Tot zover.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan gaan we naar de fractie van BBB. Ga uw gang.

Mevrouw **Van Langen-Visbeek** (BBB):
Dank u, voorzitter. Vandaag spreken we over de herziening van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol. BBB wil dat de luchtvaart innoveert naar een schone toekomst met een goed internationaal netwerk. Maar het gaat ook over vertrouwen, gelijke behandeling en bescherming van de regio. Ruim vijftien jaar geldt rondom Schiphol al anticiperend handhaven. Hoe kan het dat een grote nationale speler als Schiphol ruim vijftien jaar wegkomt met een gedoogsituatie zonder wettelijke basis? Wat zegt dit over gelijke behandeling, is mijn eerste vraag aan de minister. We maken ons zorgen over de dubbele maatstaf in het stikstofdossier. Schiphol koopt stikstofrechten van stoppende boeren via externe saldering, terwijl PAS-melders nog steeds geen zicht hebben op legalisatie. Voor Schiphol -- 112.000 directe banen en 12 miljard aan inkomsten -- geldt de Balanced Approach. De agrarische sector -- 600.000 indirecte banen, 77 miljard aan inkomsten en 10% van het bruto nationaal product -- krijgt dwingende krimp en zoneringsbuffers.
Mijn verdere vragen gaan dan ook over het stikstofbeleid versus het LVB. Zou u deze Balanced Approach nu eens naast de stikstofbrief van minister Van Essen willen leggen? Graag een reflectie van de minister. Zijn de in het LVB gestelde doelen wel ambitieus genoeg? Wat gebeurt er ondertussen met de PAS-melders? Erkent de minister dat er sprake is van meten met twee maten wanneer de maatschappelijke waarde van de luchtvaart leidt tot flexibiliteit en groeiruimte, terwijl de minstens zo grote maatschappelijke waarde van voedselzekerheid wordt beantwoord met dwingende krimp en zoneringsdruk? Waarom heeft het kabinet niet gekozen voor een Balanced Approach voor de agrarische sector? Kan de minister toezeggen dat bij de verdere uitwerking van het stikstofbeleid ook wordt uitgegaan van de principes van de Balanced Approach, namelijk het borgen van continuïteit, haalbaarheid en economische waarde en er een eerlijke afweging komt van de maatschappelijke waarde van onze voedselmakers?
De ILT meldt in de HUF-toets dat de complexe regels niet te handhaven zijn. Wat gaat de minister doen om de handhaafbaarheid van het LVB te verbeteren? Door preferentieel baangebruik is overlast verplaatst naar de regio, zoals Uithoorn. Kan de minister toezeggen dat het nieuwe LVB voor alle omwonenden beter wordt of gaat het ontlasten van de grote banen ten koste van de leefbaarheid in de regio en het

buitengebied? Graag een toelichting hierop. Kan de minister uitleggen waarom bij het berekenen van een nieuwe geluidsgrens extra statistische marges zijn ingebouwd? Als er niet wordt uitgegaan van de huidige situatie, komt er dan een nulmeting? Hoe kunnen de omwonenden anders constateren dat de doelen ook echt gehaald zijn? Welke maatregelen zijn er ingebouwd voor als het geluidsdoel niet wordt gehaald? Krimpen we dan naar 440.000 vluchten? Is het ook mogelijk uit te gaan van de echte hinder, zoals piekgeluiden en het aantal overvliegende toestellen per uur? Waarom is hier niet voor gekozen? Wat gaat de minister op korte termijn doen om ervoor te zorgen dat het geluid tijdens de nacht in 2030 met 50% gereduceerd is, zoals in het regeerakkoord staat? Gaat het vaststellen van het LVB er daadwerkelijk voor zorgen dat er weer schot komt in de woningbouwambities in dit gebied? Hoe zorgt de minister dat dit LVB wél standhoudt bij de rechter?
Tot slot, voorzitter. BBB wil een betrouwbare overheid en wil geen modellenwerkelijkheid, geen bevoordeling van bepaalde sectoren en geen verplaatsing van overlast naar de regio. Wat goed is voor Schiphol moet immers ook gelden voor de boer: een eerlijke balans. Wij kijken uit naar de beantwoording van de minister. Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel. De fractie van BBB is netjes binnen de tijd gebleven. We gaan naar de fractie van JA21. Aan u het woord.

De heer **Baumgarten** (JA21):
Meneer de voorzitter, ik zal het nog korter houden. Ik wil de minister complimenteren met het voorliggende LVB. Ik denk dat er knap werk is geleverd doordat er aan een juridisch dossier dat zich jarenlang heeft voortgesleept nu een einde lijkt te komen. Mijn vraag is eigenlijk een hele andere: in hoeverre biedt dit LVB voldoende groeimogelijkheden voor Schiphol, dus eigenlijk voor Nederland als vestigingsland? Of gaan we eventueel al vrij snel tegen de grenzen aanlopen? Dit is wetende dat de concurrentie om ons heen ook niet stilzit en dat buitenlandse luchthavens hard groeien en investeren, laat staan de concurrentie buiten de Europese Unie, waarbij er fors geïnvesteerd wordt in hubfuncties, van Istanbul tot Dubai. De vraag is dus in hoeverre we met dit LVB voldoende armslag hebben om echt weer concurrerend te zijn in de luchtvaartmarkt en ook met ons vestigingsklimaat. Dat verneem ik graag van de minister.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan kijk ik naar de fractie van 50PLUS. Ga uw gang.

De heer **Van Rooijen** (50PLUS):
Voorzitter, dank u wel. Ik sluit me grotendeels aan bij de vragen die collega Baumgarten zojuist heeft gesteld over de toekomst en de groeimogelijkheden. Een compliment ook aan de minister voor dit besluit dat voorligt.
De minister noemt vermindering van het aantal vliegtuigbewegingen als uiterste middel. Kan de ILT, de Inspectie Leefomgeving en Transport, die vermindering tijdens

het lopende gebruiksjaar daadwerkelijk afdwingen als het beheersplan onvoldoende werkt en een overschrijding van de geluidsgrens blijft dreigen? Op welke wettelijke grondslag, tegenover welke partij en binnen welke termijn kan dit? Ik licht dit toe. De minister noemt minder vluchten als mogelijke uiterste maatregel en heeft het over aanvullende eisen van de ILT aan het beheersplan. Onduidelijk blijft hoe een noodzakelijke vermindering tijdens het lopende gebruiksjaar daadwerkelijk kan worden afgedwongen.
Mijn tweede vraag is of de minister bereid is om voor iedere volgende groeistap onafhankelijk te laten toetsen of ook mét de extra vluchten aan de geldende geluidsgrenzen kan worden voldaan. Hoe borgt u juridisch dat de stap uitblijft als dit onvoldoende is aangetoond? Ontvangen beide Kamers de beoordeling vóór de vaststelling van de extra capaciteit? Het ontwerp kent controle bij de beginstap en automatische vervolgstappen richting 500.000 vluchten. De Raad van State vraagt hoe vóór iedere stap wordt geborgd dat de verdere geluidsvermindering daarna duurzaam wordt bereikt. Dat is de toelichting op de tweede vraag.
Dan de laatste vraag. De minister noemt een aanvaardbaar woonklimaat en leefklimaat als ondergrens. Is voor de door preferentieel baangebruik zwaarder belaste groepen berekend of hun geluidsbelasting door het nieuwe LVB toeneemt of afneemt ten opzichte van de huidige wettige situatie? Aan de hand van welke toetsbare criteria beoordeelt de minister of voor deze groepen de ondergrens wordt gerespecteerd? Waar is die beoordeling terug te vinden en welke aanvullende bescherming biedt de minister als die onvoldoende blijkt? De minister stelt immers dat ernstige individuele hinder bij naleving van alle normen op zichzelf geen grond voor handhaving is. Daarom is het van belang om vooraf te toetsen of de gekozen normen ook zwaarder belaste groepen voldoende beschermen. Een afname van de totale berekende hinder laat op zichzelf niet zien of hun geluidsbelasting toe- of afneemt. Aanvullend: is voor deze groepen berekend of hun geluidsbelasting door het nieuwe besluit toe- of afneemt?
Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Ik geef graag het woord aan de Fractie-Visseren.

Mevrouw **Visseren-Hamakers** (Fractie-Visseren-Hamakers):
Dank, voorzitter. Volgens mijn fractie, die de Partij voor de Dieren vertegenwoordigt in de Eerste Kamer, is Schiphol een van die dossiers waarin de overheid zich van haar slechtste kant laat zien. De gezondheid van omwonenden, de natuur, het milieu en het klimaat worden niet beschermd en het belang van de luchtvaartsector wordt geprioriteerd. We zouden natuurlijk ook kunnen kiezen voor een kleiner Schiphol, dat wél past binnen de grenzen voor de gezondheid en de natuur, en dat een positief effect heeft op onze welvaart, en dan heb ik het natuurlijk over brede welvaart. Maar de tegenovergestelde keuze wordt gemaakt. Het Luchthavenverkeerbesluit dat we vanavond en morgen bespreken, legaliseert de huidige praktijk. Met greenwashing en legal washing schieten omwonenden, de natuur, het milieu en het klimaat dus niks op. Alle betrokken instanties zijn kritisch over

het ontwerpbesluit, zoals de Commissie mer, de ILT en de Raad van State. Zelfs de minister van Landbouw is kritisch. Mijn fractie heeft naar aanleiding van dit alles de volgende vragen aan de minister. Ik zal met name stilstaan bij de punten waarover de Raad van State adviseert om indien nodig de MER en het ontwerpbesluit aan te passen. Ik ben op zoek naar toezeggingen en overweeg moties op deze punten.
Ten eerste de verhoging naar 500.000 vliegbewegingen per jaar. Waar is die 500.000 op gebaseerd, vraagt de Raad van State zich af. De heer Van Rooijen had het er ook al over: alleen de eerste stap in de voorgestelde systematiek om het aantal vliegbewegingen naar 500.000 te verhogen, vindt plaats door middel van een voorhangprocedure en de rest gaat automatisch, wat niet zorgvuldig is. De minister van Landbouw plaatst ook kanttekeningen bij dit proces en gaat ervan uit dat als groei overwogen wordt, er een nieuwe passende beoordeling wordt opgesteld. Is de minister bereid het ontwerpbesluit op deze punten aan te passen? Is de minister bereid het gedeelte van het LVB dat de verhoging tot maximaal 500.000 vluchten regelt, pas in werking te laten treden nadat Schiphol een geldende natuurvergunning heeft? Dit zou dan een gedifferentieerde inwerkingtreding van onderdelen van het LVB betekenen.
Ten tweede. De toelichting maakt niet duidelijk hoe het maximumaantal vliegbewegingen ook naar beneden kan worden bijgesteld als zou blijken dat normen worden overschreden. Is de minister bereid de mogelijkheid op te nemen om het maximumaantal vliegbewegingen te verlagen?
Ten derde. Hoe zijn de belangen gewogen van specifieke groepen omwonenden die meer geluidshinder kunnen gaan ondervinden bij preferentieel baangebruik? Andere collega's hadden het er ook al over. Het merendeel van de slaapverstoorden woont in gebieden met een geluidsniveau lager dan de WHO-advieswaarde en hun belangen zijn hierdoor niet meegenomen in de door artikel 8 EVRM vereiste belangenafweging. Is de minister bereid het ontwerpbesluit op dit punt aan te passen?
Ten vierde plaatst de Raad van State kritische kanttekeningen bij de uitgangspunten van het LVB. De Raad van State vraagt zich af of het bovengrensalternatief als redelijk alternatief kan worden gekwalificeerd en wat de meerwaarde is van het gebruiken van de situatie bij anticiperend handhaven oftewel gedogen als tweede referentiewaarde. Is de minister bereid de herziene MER en de toelichting van het ontwerpbesluit hierop aan te passen?
Ten slotte zijn er nog twee vragen van de minister van Landbouw, die mevrouw Thijssen ook al noemde. De minister van Landbouw constateert dat er niet wordt voldaan aan de additionaliteitstoets voor intern en extern salderen en vraagt zich af of inwerkingtreding van het LVB in november een realistisch tijdpad is voor het alsnog kunnen voldoen aan het additionaliteitsvereiste. Daarnaast constateert de minister van Landbouw dat er geen AERIUS-berekeningen zijn gemaakt voor het scenario van 478.000 vliegbewegingen. De minister van IenW ziet het LVB en de natuurvergunning als gescheiden processen, maar zijn collega bij Landbouw volgens mij niet, als ik de brief goed heb gelezen. Wat is het kabinetsbeleid, vraag ik mij af. Wat is het kabinetsbeleid ten aanzien van de relatie tussen deze twee dossiers, het LVB en de natuurvergunning, zowel inhoudelijk als qua timing?
Dank, voorzitter. Ik kijk uit naar de beantwoording van de minister.

De **voorzitter**:
U ook dank. U bent ook binnen de tijd gebleven. Ik geef graag het woord aan de fractie van de VVD.

De heer **Meijer** (VVD):
Dank u wel, voorzitter. Ook van mijn kant complimenten voor de snelle beantwoording van de vele vragen en de reacties op de uitgebrachte adviezen. Het is mooi dat we de laatste maanden met elkaar deze procedure zo hebben kunnen bewandelen. Snel en zorgvuldig kunnen best samengaan. Ik vind wel dat deze procedure geen precedentwerking mag krijgen, want ik denk dat in bovenliggende wetgeving moet worden aangegeven hoe we de parlementaire betrokkenheid bij uitvoeringswetgeving moeten regelen en dat we dat niet nu ad hoc op basis van de appreciatie van een voorstel moeten gaan aanpassen. Ik vind het ook wel gecompliceerd dat we haasje-over doen met de Tweede Kamer, die over 24 uur hetzelfde zit te doen als wat wij nu doen. Maar dat zijn wat procedurele bespiegelingen.
Het voorliggende besluit kent een lange voorgeschiedenis. Dank voor de beantwoording, want in de beantwoording van vraag 1 van PRO in de tweede ronde wordt die voorgeschiedenis nog eens goed beschreven. Het is gecompliceerd, want het gaat zowel om de afwegingen van de belangen, omwonenden versus Schiphol, als om het voldoen aan verschillende rechterlijke uitspraken, en rekening houden met het vigerend wettelijk kader en met gedoogsituaties. Als je daar vanuit één belang naar kijkt, kan je daar misschien wel vragen bij stellen, maar voor de VVD telt in die afweging, naast de rechtsbescherming van omwonenden en het doel om de geluidshinder terug te dringen, ook nadrukkelijk het grote economische en strategische belang van Schiphol mee. Dat is nog nauwelijks genoemd. We kunnen instemmen met de afwegingen die de minister heeft gemaakt en daarmee ook met het voorliggende Luchthavenverkeerbesluit.
Er zijn nog wel een paar punten waar we wat verduidelijking op willen hebben. Ik denk dat het belangrijkste punt handhaving is. Daarbij gaat het namelijk om -- dat is al genoemd -- capaciteit, een beheersplan dat er moet komen en het aanpakken van het handhavingsinstrumentarium, zoals de bestuurlijke boete. Er is nogal wat werk te verrichten, op korte termijn in de toelichting van het LVB en op langere termijn een wetswijziging, om de bestuurlijke boete mogelijk te maken. Ik zal nu inhoudelijk niet op al die punten ingaan, maar ik vraag de minister wel of het lukt om dat ook in overleg met de vele betrokkenen hierbij, allemaal tijdig voor elkaar te krijgen.
Een tweede punt, en dat is ook al aan de orde geweest, is de groei naar 500.000 vliegtuigbewegingen. Hoe verloopt dat nou precies? Op zich is die 500.000 voor mijn fractie een belangrijk perspectief nadat het geluidsdoel is bereikt. Het is ook een goed uitgangspunt om de verdere geluidswinst voor de helft aan omwonenden en voor de helft aan de ontwikkelmogelijkheden van Schiphol ten goede te laten komen, maar de wijze waarop die geluidswinst vastgesteld wordt, vormt de meest ingewikkelde passage in de reactie van de minister op het advies van de Raad van State. Misschien kan hij die nog in zijn eigen woorden, die over het algemeen begrijpelijk zijn, uitleggen.

Ten slotte de regels voor preferentieel baangebruik. De BBB-fractie vroeg daar, onder andere, ook al naar. Er zijn zorgen dat er uitgeweken wordt naar andere banen. Dat kunnen ook routes zijn in gebieden waar veel mensen wonen of waar meer mensen wonen dan bij de oorspronkelijke banen. Er is een schriftelijk antwoord op gekomen, maar ook op dat punt zou ik graag nog wel wat nadere toelichting willen hebben om onze zorgen weg te nemen.
Er moet nog een hoop werk verzet worden, maar we zijn op de goede weg en we vertrouwen de minister de verdere uitwerking van dit proces toe.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dat was de VVD-fractie. Dan gaan we naar de fractie van D66. Aan u is het woord, meneer Kanis.

De heer **Kanis** (D66):
Voorzitter. Ook bij mij is er wat ongemak dat wij hierover als Eerste Kamer nu eerst spreken en dat er morgen nog een debat in de Tweede Kamer is, maar ik heb twee vragen die echt wel zien op de handhaafbaarheid en de rechtmatigheid, en van heel veel van de andere discussies lijkt het me goed dat ze in de Tweede Kamer gevoerd worden in plaats van hier.
Allereerst de handhaving. De ILT gaf dit voorjaar al aan problemen te zien wat betreft de handhaving. We hebben daar in juni vragen over gesteld en kregen toen van de minister te horen dat het ministerie wél voldoende handhavingsmogelijkheden ziet. Toen was ik al licht verbaasd, want ik dacht: de ILT ziet het niet, maar het ministerie wel; zou de ILT het misschien beter weten als het gaat over haar eigen functioneren? We zien nu ook dat de Raad van State zegt dat de handhaving op korte termijn, dus voordat er een wijziging is geweest van de Wet luchtvaart, echt tekortschiet. Erkent de minister dat er toch echt niet voldoende middelen zijn, in ieder geval op dit moment, en wat gaat hij extra doen om te zorgen dat de handhaving goed geregeld wordt?
Het andere ziet op de 500.000 vluchten. Een aantal mensen hebben al gevraagd hoe dat pad ernaartoe eruitziet. Bij die vraag sluit ik me graag aan. We zien dat de Raad van State kritisch is op de onderbouwing van de 500.000 vluchten. Dat vind ik wel zorgwekkend, want volgens mij zitten we hier met name bij elkaar om ervoor te zorgen dat we eindelijk juridische zekerheid krijgen over de manier waarop Schiphol gebruikt wordt. Het laatste waar we de omwonenden mee helpen, is nu een besluit nemen dat binnenkort toch weer sneuvelt bij de Raad van State, waardoor iedereen weer in onzekerheid zit -- hopelijk is dat dan voor een aantal maanden, maar waarschijnlijk is dat voor jaren. Welke extra borging heeft de minister aangebracht na het advies van de Raad van State om ervoor te zorgen dat dit luchthavenbesluit blijft staan?

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dat was de fractie van D66. Dan geef ik de fractie van de Partij voor de Dieren graag het woord.

De heer **Nicolaï** (PvdD):
Dank u wel, voorzitter. Er werd al gezegd: het hele systeem moet aangepakt worden. Ik zie dat de minister zegt: wees blij, we gaan reduceren, we gaan 20% naar beneden. Ja, maar dan zou ik hem toch willen voorhouden dat 20% verbeteren een antwoord is op de vraag hoeveel beter het wordt, maar niet op de vraag of wat daarna resteert aanvaardbaar is. Ik hoop dat de minister dat begrijpt. Dus hij verbetert het, maar is het geluidsdoel dat uiteindelijk bereikt gaat worden met dit LVB, een aanvaardbaar geluidsdoel? Die vraag wordt niet beantwoord. Ik vraag hem nogmaals welk vooraf vastgesteld criterium de regering heeft gehanteerd om die aanvaardbaarheid te bepalen. Indien zo'n criterium niet is vastgesteld, op welke grond kan de minister dan concluderen dat met het ontwerp-LVB een voldoende beschermingsniveau wordt geboden? U heeft het helemaal niet over een voldoende beschermingsniveau, maar over een reductie. Waar kan ik vinden wat een voldoende beschermingsniveau is?
Hoe komt dat? Dat komt doordat de hele systematiek niet vanuit het beschermen tegen geluidshinder bedacht is, maar vanuit: "Hoeveel vluchten willen we? Dan gaan we terugrekenen wat op een gegeven moment de grenswaarden gaan worden. Dat moet dan een beetje uitgesmeerd worden en daar hebben we handhavingspunten voor." Dat is een volkomen omgekeerde redenering van wat normaal in het omgevingsrecht en bij de bestrijding van geluidshinder aan de orde is. Dan ga je eerst kijken wat een aanvaardbaar niveau van geluidshinder is en kijk je daarna hoeveel vluchten daarbij horen. Is de minister dat met mij eens of niet? Of zegt hij: nee, ik ga niet uit van de bescherming van de burger, maar van de bescherming van het aantal vluchten? Daar zit de grote systematische fout.
Voorzitter. Wat nou zo raar is, is het volgende. In de brief over het advies van de Raad van State schrijft de minister, en toen werd ik blij: "De vraag hoe geluidsbelasting over een gebied wordt verdeeld is daarmee een verdelingsvraagstuk waarbij wordt gestreefd naar een per saldo gerechtvaardigde uitkomst." Dat saldo is dan weer het uitsmeren. Maar nu komt het: "Daarbij geldt uiteraard wel als ondergrens dat uiteindelijk iedereen aanspraak houdt op een aanvaardbaar woon- en leefklimaat." Welke grens is dat dan? Kan de minister mij dat nou vertellen? Ik heb nog nooit zo'n grens gezien.
In het omgevingsrecht ken ik grenzen, hárde grenzen. Je hebt een standaard, waarvan je kunt afwijken. Dan heb je een waarde daarboven, waarvan je politiek kunt afwijken. Maar er is een absolute grens voor mensen in een woning. Zij mogen niet meer geluidshinder ondervinden dan een bepaalde grens die is vastgelegd. Dat geldt ook voor spoorweglawaai, wegenlawaai, industrieterreinen enzovoort. Hoe kan je nou aan iemand uitleggen dat die grens, waarvan de minister in de antwoorden heeft gezegd dat die wetenschappelijk is vastgesteld en dat er naar gezondheid is gekeken, wel in acht moet worden genomen in al die andere gevallen, maar als het om vliegtuighinder gaat in één keer niet? Dat is toch onbegrijpelijk? Dus wil de minister daar nog eens op reflecteren?
Wil hij dan ook meteen reflecteren op wat er vanochtend in de NRC stond over de handhaving, wat wij eigenlijk al hebben zien aankomen? Er wordt gezegd: nu is er een handhaafbaar stelsel. Dat hangt af van wat er met die grenswaarden gebeurt en of een

overtreding van die grenswaarden überhaupt praktisch aan de orde zal zijn. De inspecteur heeft in de deskundigenbijeenkomst in deze zaal al een keer gezegd: nou, er is zo veel mogelijk binnen die grenswaarden; die worden nooit overschreden. En wat staat er in de NRC? Ambtenaren -- ik weet niet of het uw ambtenaren zijn -- hebben gezegd: wij hebben ervoor gezorgd dat die grenswaarden zo zijn opgerekt dat ze eigenlijk niet overtreden worden. Dan vraag ik aan de minister: moet hij dan niet als de sodemieter komen met een systeem dat individuen ook individuele rechtsbescherming geeft wanneer die absolute grens van wat je gezondheid aantast overtreden wordt?
Dat was mijn laatste vraag, voorzitter. Ik zag u al kritisch kijken.

De **voorzitter**:
Dat klopt. Dank u wel. U heeft de vierenhalve minuut overschreden, maar dank voor uw inbreng vanuit de Partij voor de Dieren.
Ik zet nu mijn voorzitterspet af en zal namens de CDA-fractie een bijdrage leveren. De CDA-fractie wil bij dit mondeling overleg over het LVB nogmaals aandacht vragen voor de belangen van de omwonenden, wat anderen ook hebben gedaan, maar ook voor een duidelijke en voorspelbare koers voor de luchtvaart. Beide zaken zijn van belang. Tijdens dit mondeling overleg zal blijken hoe de minister kijkt naar de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid -- daarbij sluit ik mij aan bij de fractie van D66 -- van het LVB Schiphol, ook in het licht van de reactie van de Raad van State en het rapport daarover.
De minister heeft naar ons idee in de Tweede Kamer duidelijk toegezegd dat een eventueel besluit over de groeiverdiensystematiek voor Schiphol voor inwerkingtreding aan de Tweede Kamer zal worden voorgelegd. Daar hoort wat ons betreft ook het politieke debat en de besluitvorming hierover plaats te vinden. Een aantal anderen hebben het al gezegd: morgen ís het debat in de Tweede Kamer.
De minister gaat naar aanleiding van het advies van de Raad van State een nadere toelichting schrijven voor de omwonenden die vaak met geluidsoverlast te maken hebben. Hoe denkt de minister te komen tot een uitvoerbaar en handhaafbaar LVB Schiphol voor de omwonenden maar ook voor de luchthaven Schiphol zelf? Daarnaast vraagt onze fractie om meer duidelijkheid te geven over de geluidsgrenswaarden en de ligging van de handhavingspunten. Wat acht de minister nodig om tot een adequate handhaving over te kunnen gaan bij de uitvoering van het LVB Schiphol?
Wat vraagt dit van de ILT qua menskracht bij de uitvoering? Ik dacht dat een aantal andere insprekers daar ook een vraag over stelden. Daar hoort ook bij dat de ILT genoeg instrumenten heeft om op te treden wanneer dat nodig is. Wat het CDA betreft hoort daar ook de mogelijkheid bij om bestuurlijke boetes op te leggen. Wat mij betreft wacht de minister niet op de herziening van de Luchtvaartwet in 2030 om dat te regelen, maar maken wij daar zo snel mogelijk werk van. Kan de minister toezeggen dat hij op zo kort mogelijke termijn met de daarvoor noodzakelijke wetswijziging komt?
De Raad van State wijst erop dat het nodig kan zijn om het maximumaantal vliegbewegingen naar beneden bij te stellen als de geluidsnormen het niet toelaten.

Wat betekent dit voor de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van het te nemen besluit?
Tot slot. De CDA-fractie constateert dat het LVB-traject en het traject rondom natuurvergunningen -- een aantal andere commissieleden hebben dat ook aangehaald -- twee gescheiden juridische trajecten zijn. Dat volgt namelijk uit de uitspraak van de Raad van State van 11 maart 2026 inzake het versnelde LVB, waarin de Afdeling heeft geoordeeld dat de rechtmatigheid en uitvoerbaarheid van het LVB, of van de wijziging van het LVB, losstaan van de natuurvergunning. Voor de activiteiten van Schiphol waarvoor op grond van de natuurwetgeving een vergunning is vereist, moet toch een natuurvergunning worden verkregen. Is het LVB juridisch uitvoerbaar en/of rechtmatig zonder natuurtoestemming? Hoe ziet het kabinet dit voor zich, dus niet alleen deze minister maar ook de minister van LVVN? Afhankelijk van de beantwoording van de vragen in dit laatste blokje zal de CDA-fractie in de tweede termijn nog een aantal aanvullende vragen stellen.
Dat was de inbreng van de CDA-fractie. Nu doe ik mijn voorzitterspet weer op. Het merendeel is ruim binnen de tijd gebleven; dank daarvoor. Ik zag de minister en zijn adviseurs al kijken, zo van dat er behoorlijk wat vragen zijn gesteld. Ik zei net een beetje streng "een kwartier", maar is twintig minuten te doen? We kijken of we met twintig minuten schorsing tegemoet kunnen komen aan de kwaliteit van de antwoorden. Vervolgens kijken we hoe we verder procederen naar de tweede termijn. Ik schors de vergadering voor een moment.

De vergadering wordt van 19.42 uur tot 20.08 uur geschorst.

De **voorzitter**:
Ik stel voor om de vergadering voort te zetten. De minister had een paar minuten langer nodig, maar we zeiden al dat we vandaag schappelijk zijn. De commissie is qua tijd ook goed binnen de perken gebleven. Het is de bedoeling dat de minister nu antwoord geeft op de vragen die gesteld zijn door de leden van de commissie in de eerste termijn. Ik stel voor dat de minister de gelegenheid krijgt om uit te spreken, maar er is ook een mogelijkheid om kort te interrumperen. Dus geen algemene beschouwingen -- die kap ik af, want daar hebben jullie mij de opdracht toe gegeven; anders blijven we niet binnen de tijd -- maar een vraag is prima. En ook nog een vervolgvraag, wordt mij ingefluisterd. De minister heeft het woord.

Minister **Karremans**:
Dank, voorzitter. Net werd buiten de microfoon al gezegd dat de Algemene Politieke Beschouwingen volgende week zijn. Ik heb dat debat een keer meegemaakt als staatssecretaris vanaf de publieke tribune en nu zit ik er als minister, dus ik kijk er erg naar uit om midden in de zaal te zitten.
Ik wil de commissie danken voor de goede vragen, ook voor de schriftelijke vragen die zijn gesteld. Dat waren zeer uitvoerige vragen, waarin -- ik kijk nu even een paar mensen aan -- zeer goed tot de kern is gekomen ten aanzien van dit dossier. Het heeft me wel een weekend gekost, moet ik zeggen, maar het was de moeite waard. Ik stak er zelf ook weer heel veel van op, moet ik zeggen. Ik denk dat het aantal

vragen ook heel goed illustreert hoe complex dit dossier is. Het is een enorm lang slepend dossier. Het hele luchtvaartdossier is complex, maar Schiphol is bij uitstek een ontzettend complex dossier. Al heel lang zitten we in een onzekere juridische situatie. Dat is niet goed voor omwonenden en dat is ook niet goed -- ik vond dat de heer Rietkerk het heel treffend zei -- voor de luchtvaartsector en de zekerheid die daarvoor van belang is.
Al sinds ik wethouder was in Rotterdam en daar het luchtvaartdossier ten aanzien van Rotterdam The Hague Airport onder mijn hoede had, zeg ik dat luchtvaart twee kanten kent. Als je het heel literair wilt maken, kun je zeggen dat de luchtvaart twee vleugels heeft. Je hebt een negatieve vleugel en een positieve vleugel. De positieve vleugel uit zich in economische groei, in werkgelegenheid -- meer dan 111.000 mensen werken dankzij Schiphol en dus ontlenen ontzettend veel Nederlandse gezinnen hun bestaanszekerheid daaraan -- in bedrijven die zich vestigen in Nederland omdat ze vanuit Nederland ontzettend goed zaken kunnen doen met de rest van de wereld, en in Nederlandse bedrijven, waaronder in de bloementeelt in Nederland, die dankzij Schiphol een uitstekende uitgangspositie hebben om over de hele wereld zaken te doen.
Maar er is evident ook een negatieve kant, namelijk van hinder. Ik wil dat nooit bagatelliseren en ik ga dat ook nooit doen. Vorige week was ik in Aalsmeer. Daar sta je dan midden in een woonwijk waar kinderen wonen, waar kinderen buitenspelen en waar die bakken overheen komen denderen; ik kan het niet mooier maken dan het is. Ik heb die nacht ervoor gelogeerd bij een lid van de MRS, met het raam open. Nu ben ik met mijn kleine kinderen misschien niet perfect vergelijkingsmateriaal om te kijken of je dan goed slaapt, zeg ik er eerlijk bij, maar je hoort die vliegtuigen.
Het is een realiteit en die moeten we ook onder ogen zien met elkaar. Beide kanten moet je onder ogen zien en die proberen we ook zo goed mogelijk samen te brengen in dit debat en uiteindelijk ook in dit LVB. Maak ik alle omwonenden blij, maak ik de luchtvaartsector blij, maak ik alle betrokkenen bij het luchtvaartdossier blij? Absoluut niet. Het is een kwestie van dilemma's waar ook eerdere regeringen lang mee hebben geworsteld. Uiteindelijk willen wij daar een invulling aan geven, maar we willen vooral een oplossing bieden voor de rechtsonzekerheid die er is en het gebrek aan rechtsbescherming dat er is.
Na die introductie wil ik graag overgaan tot de beantwoording van de vele vragen die zijn gesteld door de leden van de Kamer. Ik zal dat in blokjes doen, ook om het een beetje overzichtelijk te houden, als de voorzitter dat een goed idee vindt. Als u mij toestaat, voorzitter, wil ik even laten weten welke blokjes ik ga hanteren, zodat de leden ook weten waar zij hun vraag kunnen verwachten: in eerste instantie handhaving en ILT, dan bescherming, belangenafweging, terugkeer naar 500.000 vluchten, MER en overig. Bij "overig" zal ik ook de vraag ten aanzien van de natuurvergunning betrekken.
Dan begin ik allereerst met de vragen over het handhavingsinstrumentarium.
Ik begin met de vraag van de heer Kanis. Hij stelde dat heel treffend en heeft hier al eerder aandacht voor gevraagd. Hij vroeg of ik een hiaat zie in het handhavingsinstrumentarium van de ILT. Ik heb vanochtend natuurlijk ook het NRC-artikel gelezen en daar is natuurlijk veel over geschreven, maar het eerlijke

antwoord is: nee, dat zie ik niet. De ILT beschikt met dit LVB namelijk over voldoende handhavingsmiddelen. Ik zal dat ook uiteenzetten. Wanneer een regel in het LVB wordt overtreden, kan de ILT namelijk nu al een boete opleggen, bijvoorbeeld wat betreft het APU-gebruik of het baangebruik. Daarbij kan er dus direct een bestuurlijke boete worden uitgedeeld. We hebben uiteindelijk drie sloten op de deur, zou je kunnen zeggen. We hebben het Totaal Volume Geluid, de grenswaarden -- het aantal handhavingspunten wordt enorm uitgebreid, van 35 naar 148 -- en het maximumaantal vliegbewegingen. Er zitten dus drie sloten op de deur waarnaar wordt gekeken. Bij een dreigende overschrijding van een grenswaarde is de sector bijvoorbeeld verplicht lopende een gebruiksjaar een beheersplan op te stellen. Dat zit al in het LVB. Daarin moeten dan stuurmaatregelen staan om een uiteindelijke overschrijding te voorkomen.
De ILT toetst dat dus ook. Die zal dat ook beoordelen. Die kan zo nodig aanvullende eisen stellen aan dat beheersplan, zoals bijvoorbeeld andere routes of ontlasting van bepaalde banen. Het moet natuurlijk altijd passen binnen de beschikbare ruimte en handhavingspunten, maar die mogelijkheid heeft de ILT. Stel dat dat beheersplan niet werkt gedurende het geluidsjaar; je kijkt terug en je ziet toch dat die grenswaarde wordt overschreden. Dan kan de ILT een handhavingsmaatregel opleggen. Die ziet erop dat die overschrijding in het gebruiksjaar na de overschrijding niet nog een keer zal plaatsvinden. De vorm van die maatregel is vrij. Die is aan de ILT. Dat kan de ILT dus zelf invullen, afhankelijk van de reden van overschrijding. Als de handhavingsregel niet wordt nageleefd, kan de ILT een last onder dwangsom opleggen. Uiteindelijk kunnen ze ook een boete opleggen.
Daarmee heeft de ILT voldoende middelen om het LVB effectief te handhaven. Dat kan uiteindelijk dus ook leiden tot minder vluchten, als dat noodzakelijk is. Daar zit dus een heel harde grens aan. Dat geldt zowel voor grenswaarden als voor het aantal vliegbewegingen. Je kan niet zo heel snel over het aantal vliegbewegingen heen, want je doet natuurlijk een declaratie en die vluchten worden ingepland. Die vluchten komen niet spontaan naar Schiphol vliegen, dus je weet dat van tevoren. Het worden er eerder minder. Dat hebben we bijvoorbeeld ook gezien bij winters weer of nu met de situatie rond het Midden-Oosten. Er worden nu heel veel vluchten naar Dubai geschrapt. Het worden dus eerder minder vluchten dan meer vluchten, maar ten aanzien van de grenswaarden, waar hier in de commissie terecht aandacht voor is, zou natuurlijk zo'n situatie kunnen ontstaan. In die zin is dat dus het antwoord op die vraag.

De **voorzitter**:
Even een punt van orde.

Minister **Karremans**:
Ik ga de vragen niet allemaal zo lang beantwoorden, zeg ik tegen de voorzitter.

De **voorzitter**:
Nee, hoor, even een punt van orde. We hebben zes blokjes en ik wil voorstellen om aan het eind van het eerste blokje vragen te stellen. De fractie van PRO, de fractie

van de Partij voor de Dieren en de fractie van D66 meldden zich al. Ikzelf zat ook al te denken: komt-ie? Ik wil de minister de gelegenheid geven om te zeggen wanneer hij bij het eind van het blokje is. Dan weet ik dat er dan meerdere vragen zijn. Dat lijkt me ordentelijk. Ga uw gang.

Minister **Karremans**:
Ja, voorzitter. Welke maatregelen zijn er ingebouwd als het geluidsdoel niet wordt gehaald? Dat was een vraag van de BBB. Krimpen we dan naar bijvoorbeeld 440.000? Als blijkt dat het geluidsdoel van -20% niet wordt behaald, dan moet opnieuw worden gekeken naar geschikte maatregelen om dat doel alsnog te behalen. Dat vereist dan een nieuwe Balanced Approach, mits er sprake is van een noodzakelijke exploitatiebeperking. Er kunnen dus niet direct op die manier maatregelen worden genomen, tenzij er nog bijvoorbeeld in tariefdifferentiatie iets gedaan kan worden. Dan de vraag van mevrouw Visseren-Hamakers over de bestuurlijke boete. Die vraagt om een wetswijziging. Ze vraagt of het mij lukt om dit in overleg tijdig voor elkaar te krijgen. Dat lukt niet voor 1 november. Wetswijzigingen duren in de regel twee jaar, omdat die natuurlijk langs de Tweede Kamer en de Eerste Kamer moeten. Ik heb de mogelijkheid bewust geschetst in de brief die ik aan de Eerste Kamer en de Tweede Kamer heb gestuurd. We waren van plan in de stelselherziening vliegtuiggeluid de mogelijkheid van een bestuurlijke boete bij directe overschrijding van een grenswaarde mee te nemen. Dan wordt er dus niet eerst een maatregel opgelegd en komt er daarna pas een boete, maar kan er direct een rode kaart worden uitgedeeld in de vorm van een bestuurlijke boete. De Raad van State schetst ook in zijn advies dat we dat nu voorzien in de stelselherziening vliegtuiggeluid, maar dat is natuurlijk een veel omvangrijker stelsel. Daar zijn ook een aantal vragen over gesteld, die ik ook zal beantwoorden. Een deel van de antwoorden gaan daar namelijk een plek in krijgen. Dat duurt dus per definitie langer. Ik heb richting beide Kamers de mogelijkheid geschetst dat dat een apart wetstraject zou kunnen zijn waarmee je die spoed er dus veel meer achter zet.
Dan de vraag van mevrouw Visseren-Hamakers of ik erken dat er nu niet voldoende middelen voor de ILT zijn en wat ik ga doen om dat goed te regelen. Met het LVB krijgt de ILT dus, zoals ik net heb geschetst, aanvullende mogelijkheden om te handhaven. Daarnaast heb ik de mogelijkheid geschetst van het aparte wetstraject om de bestuurlijke boete op zo kort mogelijke termijn vorm te geven. Ik ga ook met de ILT in gesprek. Dat heeft lid Kröger uit de Tweede Kamer mij gevraagd. Daar zullen we het ongetwijfeld morgen nog over gaan hebben. Overigens vond ik de volgorde, met eerst de Eerste Kamer en daarna de Tweede Kamer, goed te onthouden. Voor mij was het makkelijk te weten in welke volgorde we hier zouden zitten. Mevrouw Kröger heeft hier ook een aantal vragen over gesteld. In het Parool is ook een artikel verschenen over de vraag: als je die regels hebt, worden die dan wel gehandhaafd? Laat ik heel duidelijk zijn: dat moet absoluut de bottomline zijn. Ik ga niet meemaken dat we wel regels maken, maar dat we vervolgens niet handhaven. Daar hebben we in de afgelopen jaren rond Schiphol wel genoeg van gezien. We zullen dat dus moeten doen. Ik zal daar ook met de ILT over in gesprek gaan. Dat heb ik dus ook in een brief gezet.

Dan de vraag van de heer Rietkerk. Die ging erover dat ik naar aanleiding van het advies van de Raad van State een nadere toelichting ga schrijven voor de omwonenden die vaak met geluidsoverlast te maken hebben, dus die rond preferente banen wonen. Hoe denk ik tot een uitvoerbaar en handhaafbaar LVB te komen voor de omwonenden en voor de luchtvaartsector zelf? Ik kom zo nog even op de belangenafweging en hoe die tot stand is gekomen, maar ik zei al dat de ILT met dit LVB beschikt over voldoende instrumenten om te kunnen handhaven. Ik heb ook al gezegd dat er in geval van dreigende overschrijding ook gewoon gehandhaafd kan worden. Dan kunnen er in die zin dus al maatregelen worden opgelegd door het laten opstellen van een beheersplan. Dat wordt dus ook nog beoordeeld door de ILT.
Dan de vraag wat ik nodig acht om tot een adequate handhaving over te kunnen gaan bij uitvoering van het LVB Schiphol. Wat vraagt het van de ILT qua menskracht bij de uitvoering? Daar heb ik net al over gezegd dat ik daarover in gesprek ga met de ILT op verzoek van mevrouw Kröger uit de Tweede Kamer, omdat er natuurlijk absoluut sprake moet zijn van voldoende capaciteit bij de ILT om uiteindelijk goed te kunnen handhaven, ook in het belang van de omwonenden.
Dan over de bestuurlijke boetes. De heer Rietkerk zei dat ik wat hem betreft niet wacht op de herziening van de Luchtvaartwet om dat te gaan regelen, maar daar zo snel mogelijk werk van maak. Hij vroeg of ik kan toezeggen dat op zo kort mogelijke termijn de daarvoor noodzakelijke wetswijziging komt. Ik had natuurlijk al zo'n vermoeden dat ik dat verzoek zou krijgen. Mevrouw Visseren-Hamakers had daar ook om gevraagd en een aantal leden van de Tweede Kamer hadden daar ook al op gehint. Als ik zo even kijk naar het advies van de Raad van State en hoe dit politiek wordt beleefd in beide Kamers, denk ik dat dat een verstandige route is. Ik kan dus toezeggen dat we daar zo snel mogelijk werk van gaan maken.
Dan het maximumaantal vliegbewegingen naar beneden stellen. De Raad van State wijst erop dat het nodig kan zijn om het maximumaantal vliegbewegingen naar beneden te stellen als de geluidsnormen dat niet toelaten. Wat betekent dit voor de uitvoerbaarheid en de handhaafbaarheid van het te nemen besluit? Ik zei net al even dat er drie sloten op de deur zitten. Er zijn dus drie normen waaraan Schiphol, de luchtvaartsector en LVNL zich moeten houden: de grenswaarden bij alle 148 handhavingspunten, het TVG, dus het Totaal Volume Geluid, en het maximumaantal vliegbewegingen.
Je moet tegen alle drie die normen niet aanlopen, maar de meest knellende norm bepaalt uiteindelijk de ruimte die er is om te vliegen. Het is eerst aan het onder toezicht staande bedrijf om maatregelen uit te werken en door te voeren om aan de regels te voldoen. Ik zei net al even dat de ILT kan ingrijpen wanneer dit niet of onvoldoende wordt gedaan. Dat kan eerst door een beheersplan te eisen. Nadat een overschrijding is vastgesteld, kan die ook een maatregel opleggen. Dit kan in het uiterste geval ook om een de-factobeperking van de capaciteit gaan, want er moet gewoon binnen de grenswaarden gevlogen worden. De uitvoerbaarheid en de handhaafbaarheid van het LVB zijn daarmee geborgd.
Hoe is er verder omgegaan met de opmerkingen van de ILT? De algehele LVB-wijziging is voorgelegd aan de ILT voor een zogenaamde HUF-toets. Dat is de handhaafbaarheids-, uitvoerbaarheids- en fraudebestendigheidstoets. De ILT heeft positief geoordeeld

over het LVB, maar zegt dat er enkele aanpassingen gedaan moeten worden om tot een handhaafbaar LVB te komen. Naar aanleiding hiervan heeft het ministerie ook verschillende aanpassingen gedaan. De bevindingen van de HUF-toets zijn verwerkt in de algehele LVB-wijziging, zoals aangegeven in paragraaf 5.3 van de nota van toelichting.
Dan een vraag van de heer Meijer van de VVD over de handhaving, waaronder het beheersplan, en het handhavingsinstrumentarium, zoals de bestuurlijke boete. Daarvoor is nog wel wat werk te verrichten, zegt de heer Meijer, op korte termijn in de toelichtingen van het LVB en op langere termijn met een wetswijziging om die bestuurlijke boete mogelijk te maken. Hij vraagt of het mij lukt om dit allemaal, ook in overleg met de vele betrokkenen, tijdig te organiseren. Ik heb net al even geschetst wat de mogelijkheden van de ILT nu zijn, maar ik heb net volgens mij ook duidelijk toegezegd dat we het wetstraject voor de bestuurlijke boete, die eigenlijk veel meer voor de lange termijn gepland stond, los gaan trekken en dat we dat zo snel mogelijk gaan vormgeven om de ILT daarmee nog meer slagkracht te geven.
Is het mogelijk dat de ILT een handhavingsmaatregel als capaciteitsbeperking oplegt? Waar staat dat of is dat geregeld? Dat was volgens mij ook een vraag van mevrouw Thijssen. Ja, dat kan. De ILT kan dus aanvullende eisen stellen aan het beheersplan. Dat staat in het LVB. De ILT bepaalt zelf welke handhavingsmaatregelen zij passend acht -- dat zei ik net al even; dat is vormvrij -- om de overschrijding in het volgende gebruiksjaar te voorkomen. Als de partijen zich hier niet aan houden, kan er een bestuurlijke boete worden opgelegd.
Dan een vraag van mevrouw Van Aelst. Zij zei: Schiphol zit structureel over de geluidsruimte heen en wordt daarin gefaciliteerd; er is geen vertrouwen bij de omwonenden dat dat met dit LVB verbetert. Ze vraagt of ik de harde belofte kan doen dat dit stopt met het LVB. Ja. Dat geluidsgrenzen niet werden toegepast, is het gevolg van die jarenlange gedoogsituatie. Die gedoogsituatie willen wij dus juist beëindigen met dit LVB. Dat kunnen we ook omdat er dan weer geldige grenswaarden zijn die dus ook worden gehandhaafd. Het is terecht dat daar aandacht voor wordt gevraagd, want dat is ook wat omwonenden vragen. Zoals bekend lopen de meningen in de MRS uiteen, maar heel veel leden van de MRS vragen mij, los van het waardeoordeel over Schiphol: maak regels en zorg dat die worden gehandhaafd. Dat is de bottomline, dat is wat er minimaal zou moeten gebeuren. Iedereen is het daarover eens. Dat willen we dus ook in het LVB gaan regelen.
Dan nog de vraag van mevrouw Van Langen-Visbeek wat ik concreet ga doen om de handhaafbaarheid van het LVB te verbeteren. Volgens mij heb ik daar net al op geantwoord.
Voorzitter, dat is het einde van het blok over handhaving en de ILT.

De **voorzitter**:
Dank u wel. De fracties van PRO, de Partij voor de Dieren en D66 hebben zich gemeld. Dat geldt ook voor de SP, de BBB en Fractie-Visseren. Dan kijk ik daarna even of de CDA-fractie zich nog meldt of dat die vraag dan al gesteld is. Graag korte, bondige vragen stellen. Dan verzamelen we even de vragen voor deze ronde en doen we dus niet vraag-antwoord. Dan kan de minister daarna antwoorden. Ga uw gang.

Mevrouw **Thijssen** (PRO):
Ik heb in ieder geval op één vraag nog geen antwoord gehoord. Daar wil ik dan niet deze interruptie aan besteden, maar ik geef het toch even mee. Dat ging namelijk over het verkennen van de toezichtsheffing op basis van het profijtbeginsel om iets te kunnen doen aan de capaciteitstekorten bij de ILT. Daar heb ik niks over gehoord. Maar goed, ik had dus eigenlijk twee andere vragen, namelijk over de twee sloten waar de minister het over had. Laat ik beginnen met het eerste slot, de grenswaarden. Als die grenswaarden zo hoog zijn dat uiteindelijk alles daaronder valt, is dat boterzacht. Nu lees ik in het to70-rapport dat er met een heel brede marge is gewerkt, met een multiplier van drie. Als ik dan kijk in de herziene MER, zie ik dat dat betekent dat de vastgestelde grenswaarden allemaal hoger liggen dan de maximale uitkomst van de gevoeligheidsanalyse. Kortom, die grenswaarden zijn zo hoog dat je daar gewoon onderdoor kan lopen zonder je hoofd te stoten. Mijn concrete vraag is dus welke feitelijke ontwikkeling daadwerkelijk mogelijk is om nog tot een overschrijding te komen. Wanneer stoot je je hoofd? Dat is eigenlijk mijn concrete vraag.
Mijn tweede vraag gaat over het tweede slot, namelijk de handhavingspunten. Ik heb een mail gekregen van een mevrouw uit Uithoorn. Zij woont vlak bij punt 25, waar we ook veel vragen over hebben gesteld. Punt 25 is ooit weggehaald. Toen is er een nieuw punt voor in de plaats gekomen, maar net op een andere plek. Eigenlijk is er dus gewoon een verschuiving, als je het mij vraagt. Maar dan zeggen ze: nee, het is iets heel nieuws. Maar ook voor deze mevrouw komt het erop neer dat er een 23% hogere overschrijding boven op de geluidsbelasting van 45% komt. Zij gaat er dus gewoon enorm op achteruit. Dit is geen individueel geval; dit is Uithoorn. Het is een grote groep van individuele gevallen samen. Hoe verhoudt dit zich tot artikel 8 van het EVRM?
Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank aan de fractie van PRO. Dan ga ik naar de fractie van de Partij voor de Dieren.

De heer **Nicolaï** (PvdD):
Ik hoorde de minister zeggen dat als in een bepaald jaar was gebleken dat men over de grens heen was gegaan qua belasting, de sanctie was dat het jaar daarop kon worden besloten door de ILT dat dat niet meer mocht, eroverheen gaan. Dat hoorde ik hem zeggen. Maar misschien heeft hij zich wat onhandig uitgedrukt, want hij zei: maar dat mag al niet, want dat volgt gewoon uit het LVB.
Het tweede. Ik had er zelf al op gewezen dat de inspecteur-generaal hier heeft gezegd dat die handhavingspunten best heel ruim zijn vastgesteld en dat de kans heel klein is dat deze handhavingspunten in de praktijk van invloed zijn. Het is dus mooi om te spreken over wat voor bevoegdheden je hebt als iets niet wordt nageleefd, maar als de norm die moet worden nageleefd zo ruim is dat die eigenlijk altijd wordt nageleefd, hebben we niks aan die bevoegdheden. Daar wil ik graag -- althans, als de minister mijn vraag gehoord heeft -- nog een antwoord op horen.

De **voorzitter**:
Dank aan de Partij voor de Dieren. Dan gaan we naar de fractie van D66 en daarna naar de fractie van de SP.

De heer **Kanis** (D66):
De minister gaf aan dat het in principe zelfs mogelijk is om gaandeweg het jaar bij een overschrijding in een uiterst geval alsnog met de oplossing te komen dat er vluchten geschrapt worden. Ik vroeg me af hoe dat zich verhoudt tot de Balanced Approach, want die wordt vastgesteld voor de Europese Commissie, maar ik neem aan dat de Commissie dat niet gaandeweg het jaar nog even komt doen. Hoe verhouden die twee dingen zich tot elkaar?

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan gaan we naar de fractie van de SP.

Mevrouw **Van Aelst-den Uijl** (SP):
Ik ben blij met wat de minister zegt over dat we gaan handhaven. Ik moet u wel eerlijk bekennen dat eerder gehoord te hebben. Ik ben dus wel heel benieuwd hoe dat dan nu daadwerkelijk gaat gebeuren. Nogmaals, ik heb eerder diverse bewindspersonen en provinciale gedeputeerden gehoord die heel stellig waren over dat er nu echt gehandhaafd zou worden, maar tot op heden was dat niet zo.
Een andere vraag heb ik nog niet gesteld, maar ik ben er wel heel benieuwd naar vanwege wat de Partij voor de Dieren zei. Als we nu de methode en de grenswaarden aanpassen, hoe weet je dan hoe de huidige situatie zich verhoudt tot de eerdere situatie? Hoe weet je dat je nu niet slechter af bent? Dat is ook een beetje wat net werd gezegd: je kunt er gewoon onderdoor lopen, maar wanneer moet je dan gaan bukken? Wordt er nog een periode in de oude én de nieuwe methode bijgehouden, zodat je het verschil kunt zien? Of wordt nu gewoon cold turkey overgegaan op de nieuwe methode, waardoor je eigenlijk ook niet weet hoe de methoden zich tot elkaar verhouden? Helaas ken ik toch wel wat voorbeelden waarbij een nieuwe meetmethode eigenlijk betekende dat de grens dusdanig werd opgerekt dat er überhaupt niet gehandhaafd hoefde te worden.

De **voorzitter**:
Dank aan de SP-fractie. Ik kijk even verder, naar de fractie van de BBB. Gaat uw gang.

Mevrouw **Van Langen-Visbeek** (BBB):
Ik ben blij dat de minister zegt: ik ga zo spoedig mogelijk aan de gang met die nieuwe wet en met dat lik-op-stukbeleid. Als dat net zo snel gaat als de beantwoording van de vragen …

(Hilariteit)

Mevrouw **Van Langen-Visbeek** (BBB):
… dan gaat u daar volgende week al mee aan de gang, of in ieder geval volgend jaar. Dat zou heel mooi zijn! Kunt u iets meer zeggen over een termijn? In de beantwoording staat echt: "Ik wil eigenlijk graag vanaf 2030 …" Dat staat erin. Misschien kunt u daar iets verder op ingaan.
Dan nog het geschuif met de beheersplannen. Ik vind dat op zich wel interessant. Er dreigt een overschrijding en dan zegt de ILT tegen KLM of Qatar Airways of weet ik veel: er moet een beheersplan komen. Nou, dan gaan ze dat schrijven en dan is de ILT er niet tevreden mee en dan zegt die: u zegt wel dat, maar ik wil eigenlijk dat u dit gaat doen. Zitten er ook termijnen aan? Hoeveel weken, wanneer … Hoe zit dat in mekaar? Gaat dat niet een jaar duren? Gaat dat niet heel veel tijd kosten voor de ILT? Want ik kan me voorstellen: je moet zo'n plan toetsen en dan moet je het misschien aanpassen. Kunt u daar iets meer een schets van geven?

De **voorzitter**:
Ik kijk nog even de andere commissieleden aan. De Fractie-Visseren.

Mevrouw **Visseren-Hamakers** (Fractie-Visseren-Hamakers):
Dank, voorzit… O, ik sloop mijn microfoon! Ik had het antwoord van de minister anders begrepen dan de heer Kanis. De heer Kanis zei: het aantal vliegbewegingen omlaag brengen kan nog in hetzelfde jaar. Zo had ik het niet begrepen. Dat hoor ik graag nog een keer. Ik maakte me juist zorgen over het tempo waarmee het aantal vliegbewegingen omlaag kan. Mevrouw Van Langen had het er ook al over: eerst komt er een beheersplan, dan komt er een maatregel en in het uiterste geval kan het aantal vliegbewegingen omlaag, en dan komt het jaar erop nog een bestuurlijke boete. Dus hoelang duurt het, van de constatering dat het niet past totdat het aantal vliegbewegingen omlaaggaat?
Volgens mij hebben we het over een andere verlaging van het aantal vliegbewegingen. Volgens mij heeft de minister het over het aantal per bedrijf en had de Raad van State het gewoon over het aantal in het algemeen. Als blijkt dat het LVB structureel over de grenswaarde heen gaat, is er volgens de Raad van State dus geen mogelijkheid om structureel het aantal vliegbewegingen te verlagen. Dat is juist de crux. Als we erachter komen dat het systeem niet werkt, kunnen we niet omlaag, zegt de Raad van State. Misschien kan het wel per bedrijf; dan duurt het een paar jaar voor we kunnen handhaven. Maar het gaat erom: als het systeem lek is, kunnen we dan het aantal vliegbewegingen in het systeem verlagen? Dat is een andere discussie dan als een bedrijf over de grenswaarde heen gaat.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Ik wou het eerste blokje qua vragen en interrupties hiermee afronden en de minister vragen om antwoord te geven op de vragen.

Minister **Karremans**:
Dank, voorzitter. Allereerst de vraag van mevrouw Thijssen over het toerekenbaarheidsbeginsel. Excuus, die heb ik inderdaad niet meegenomen. Ik kan het

volgende doen. Ik wil het gesprek voeren met de ILT. Ik wil dan ook weten wat de noodzaak is om het te doen. Ik denk dat dat het juiste moment is om te bekijken: wat is er nog nodig om die capaciteit te regelen? Maar ik ga er gewoon van uit dat dat moet kunnen binnen de … Of ik ga die capaciteit regelen, of we moeten … Daar gaat dat gesprek natuurlijk precies over. Dat kan ik erbij betrekken als dat noodzakelijk is.
Dan over de grenswaarden. Daar zijn veel vragen over gesteld. Daar is het natuurlijk ook veel over gegaan in het publieke debat. Daarbij is het belangrijk om te formuleren dat die grenswaarden erop zijn geënt om die operatie mogelijk te maken. Er wordt niet voor niets een Balanced Approachprocedure gedaan. Daarbij is een geluidsdoel de input en vervolgens kom je uit op een aantal vliegbewegingen. Dat is dus een operatie. Die operatie moet wel mogelijk zijn binnen de grenswaarden. Omdat luchtvaart nou eenmaal te maken heeft met ontzettend veel omstandigheden, zoals in welke richting de wind waait, moet je rekening houden met die gevoeligheden. Vandaar de gevoeligheidsanalyse. Het is natuurlijk onredelijk om te zeggen … Deze operatie komt uit de belangenafweging, uit de Balanced Approachprocedure die drie jaar heeft geduurd, dus dan moet je de grenswaarden zetten -- vandaar het woord "grens" op die operatie. Maar omdat dat afhankelijk is van ontzettend veel factoren, zitten die dus aan de hoge kant, omdat er rekening moet worden gehouden met … Er is gewoon gekeken naar historische gegevens over waar de wind vandaan komt per jaar. Op die manier is dat dus gemaakt.
De vraag van mevrouw Thijssen is dan: hoe loop je dan alsnog tegen de lat aan, bijvoorbeeld als er veel meer op banen gevlogen gaat worden? Stel dat er in de nacht structureel veel meer op de Aalsmeerbaan wordt gevlogen. Dan loop je heel snel tegen een grenswaarde aan, want daar is die baan niet voor bedoeld in de nacht. Dat hebben we afgesproken. Dan loop je dus inderdaad tegen een grenswaarde aan. Als je op de Zwanenburgbaan veel meer vluchten gaat programmeren dan voorzien, loop je ook tegen een grenswaarde aan. Dat zouden oorzaken kunnen zijn van waarom emmertjes vol kunnen raken; in die termen praten ze er vaak over.
Mevrouw Thijssen had ook een vraag over Uithoorn, over handhavingspunt 25. Dat is bijna een beroemd handhavingspunt. Er zijn inderdaad 35 handhavingspunten, waarvan er … Ik ga nu een vergelijking maken. Dat is gevaarlijk, want ik kom zo op de conclusie dat je eigenlijk geen vergelijking zou moeten maken. Dat zal ik zo uitleggen. Van de 35 handhavingspunten gaan er een aantal omhoog, als je die vergelijking zou maken, maar in totaal gaan er 30 omlaag. Dus bij vijf handhavingspunten kan het het geval zijn dat je nieuwe grenswaarden krijgt, vanwege de nieuwe operatie, vanwege de nieuwe normen en het nieuwe handhavingsstelsel, dat er in 2008 nog niet was.
Bij Uithoorn is dat bijvoorbeeld het geval. Gaan ze erop achteruit ten opzichte van de operatie nu? Nee, want die operatie wordt al gevlogen. Met dat handhavingspunt wordt niks gedaan. Nogmaals -- dat is ook precies het punt van mevrouw Van Aelst en mevrouw Thijssen, denk ik -- er is veel te lang gedoogd; die handhavingspunten doen niks. Je kunt die vergelijking wel maken, wat op verzoek van omwonenden ook gedaan is, maar die betekent dus verder niks, omdat de huidige operatie daar al overheen gaat en het dus niet meer van waarde is in de huidige handhavingssystematiek.

Ik kom zo op artikel 8 van het EVRM. De Raad van State zegt niet: dit Luchthavenverkeerbesluit voldoet niet aan het EVRM; dat is niet de kritiek van de RvS. Die vraagt om een toelichting ten aanzien van de mensen die er daar op achteruitgaan, in tegenstelling tot een andere groep omwonenden die er wel op vooruitgaat met het preferentieel baangebruik. Ik kom daar zo op. Ik heb ook in de brief toegelicht dat hem dat zit in het volgende. Per saldo is een argument, maar het zit hem ook in isolatieprogramma's en het feit dat maatregelen in de nacht natuurlijk juist ook meer effect hebben rond die preferentiële banen, omdat daar juist gevlogen wordt in de nacht. Daarom vinden wij het te rechtvaardigen dat je daar dus een inbreuk maakt op het EVRM, of -- hoe noem je dat? -- op de leefomgeving. Dat is geloof ik waar het om gaat in artikel 8. Dat lichten we toe in de toelichting en het nader rapport, maar nu loop ik een beetje vooruit op de beantwoording. Dat heeft natuurlijk ook een relatie hiermee.
Ik denk dat dit ook het punt is over die grenswaarden, zeg ik richting de heer Nicolaï. Ik zeg ook: die operatie moet mogelijk zijn; binnen die grenswaarden zijn gevoeligheidsanalyses uitgevoerd. We kregen met het volgende te maken. Je komt als minister van IenW dat luchtvaartdossier binnenwandelen. Dat is een wondere wereld, kan ik de heer Nicolaï vertellen. Daarin spelen allerlei belangen een rol. Aan de ene kant hebben we de ILT, natuurlijk, die daar met de HUF-toets aan de slag is gegaan. Maar je hebt ook LVNL, die precies het tegenovergestelde vindt. Die vindt namelijk dat handhavingsnormen en de grenswaarden nu veel te strak zijn. Die kijken naar de vliegverkeersveiligheid. Ik heb dus aan beide instanties die daar iets van vonden om een second opinion gevraagd. We hebben van beide zijden ook een aantal feedbackpunten verwerkt, om het zo goed mogelijk te maken en te checken: is het zo nou in orde? Dat kwam inderdaad ook uit de second opinion. Dat is dus het antwoord daarop.
Wat betreft het punt over gedurende het gebruiksjaar ingrijpen, zeg ik: dat zou kunnen. De ILT kan dat. Het is een beetje de vraag wanneer de ILT ingrijpt. Een gebruiksjaar loopt van 1 november tot 1 november, dus als je op 31 oktober ingrijpt, gaat het niet meer lukken om dat binnen het gebruiksjaar te doen. Op het moment dat het redelijk aan het begin van het gebruiksjaar is, zou het zomaar kunnen betekenen dat er in dat gebruiksjaar een beperking van het aantal vluchten op zou kunnen zitten. Daar wordt maandelijks op gerapporteerd, dus we weten per maand gewoon wat er aan de hand is. Dan zou de ILT daar dus ook al op kunnen sturen en zou dat kunnen leiden tot een de-factobeperking van het aantal vluchten, als er geen andere maatregelen zijn om verder aan die beperking van het TVG of het behalen van die grenswaarden te voldoen. Dat was het dus daarover.
Dan is er een, denk ik, uitstekende vraag van de heer Kanis. Het zijn overigens allemaal uitstekende vragen, maar deze vraag had ik zelf ook. De vraag is namelijk hoe de beperking van het aantal vluchten gedurende een gebruiksjaar zich nou verhoudt tot de verplichte Europese Balanced Approachprocedure. Het verschil zit hem erin dat die Balanced Approachprocedure nodig is bij structurele capaciteitsverlaging. Daar zit het hem in. De luchthaven moet natuurlijk gewoon voldoen aan de vigerende milieunormen, die we hiermee natuurlijk ook invullen. Als er een overschrijding is, kan er dus in dat jaar minder gevlogen worden. In het

volgende jaar begin je dan natuurlijk weer met waar je recht op hebt vanuit de BA-procedure. De ILT kijkt dan wel mee -- dat is natuurlijk het punt van de heer Nicolaï -- en dan kan de ILT een maatregel opleggen, dus niet alleen in het beheersplan dat gevraagd wordt, gedurende het gebruiksjaar, maar ook richting het aankomende gebruiksjaar. Dan moet je bijvoorbeeld een maatregel nemen om iets te beperken. Het gaat erom dat de ILT dat dus eenmalig doet en niet structureel. Daar zit het hem in.
Dan ben ik bij de termijnen van de ILT. Er wordt dus per maand gerapporteerd. Welke termijn het is, is afhankelijk van waar we zitten in het jaar. De ILT zal vragen om een beheersplan en zal daar ook een termijn aan koppelen. Ik dacht dat dat gewoon aan de ILT was. Ik geloof niet dat wij in het LVB zelf die termijnen hebben opgenomen. Dat kunnen we zo voor de tweede termijn misschien nog even terugzoeken. Ik denk dat ze nu boven druk aan het opzoeken zijn of dat erin zit. Dan kan ik dat zo in de tweede termijn even melden.
Het laatste punt is van mevrouw Visseren-Hamakers en betreft het tempo. Dat zit er dus in. Het kan snel. We kunnen zo nagaan of daar iets over opgenomen is in het LVB. Als dat niet zo is, is dat gewoon aan de ILT. Ten aanzien van een structurele vermindering zal het altijd met een BA-procedure moeten. Ik zeg daar wel even eerlijk het volgende bij. Ik heb bijvoorbeeld net al het standpunt van de LVNL toegelicht. Stel, die grenswaarden kloppen niet. Ik zeg het maar even in de zin: stel dat die grenswaarden veel te strikt zijn en achteraf blijkt dat die operatie eigenlijk niet uitvoerbaar is binnen de grenswaarden. Dan is het natuurlijk onredelijk om te zeggen: dan moeten we een nieuwe Balanced Approachprocedure doen. Dan moet je kijken hoe je die grenswaarden beter kunt inrichten, moet je daar met elkaar een gesprek over hebben en moet je kijken wat daar de oorzaak van is. Komt het doordat, zeker als je naar die groeiverdiensystematiek gaat, de verstilling veel minder snel plaatsvindt dan verwacht? Ja, dan heb je weer een ander verhaal. Je moet dus altijd wel goed kijken wat de oorzaak van de overschrijding is. Dat zal de ILT ook doen. Die begint bij een probleemanalyse. Vervolgens wordt ernaar gekeken. Maar de Europese richtlijn zegt heel duidelijk: als je structureel capaciteit wilt verminderen, moet je altijd een Balanced Approachprocedure doorlopen. Daar zit gewoon geen enkele ruimte tussen.
Volgens mij waren dit alle vragen.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Er was een heel aantal vragen, en antwoorden. Ik kijk even naar de klok. We hebben ruim een halfuur over dit eerste blok gedaan. Er zijn er nog vier.

Minister **Karremans**:
Dit was het grootste blok.

De **voorzitter**:
Dat dacht ik. Ik wou dus oproepen om even te kijken hoe we dat gaan doen. O, we hebben nog vijf blokken. We hebben natuurlijk wat ruimte voor de vele antwoorden die we krijgen en de vragen die we stellen als we een heel korte tweede termijn hebben.

We hadden daar drie kwartier voor, maar dat gaat langzaam naar een halfuur. Ik kijk even naar de commissieleden om te zien of er ergens bezwaar ontstaat als we een kwartiertje langer nodig hebben. Ik kijk ook even naar de minister. Het is niet dat ik daarop aanstuur, maar ik kijk even naar de blokjes. Het belangrijkste blok hebben we hopelijk nu gehad. Dan volgen nu de overige vijf blokken.

Minister **Karremans**:
Dank, voorzitter. Ik kom nu bij bescherming. Dat is ook een omvangrijk blok, moet ik zeggen. Ik ga mijn best doen om dat zo snel mogelijk te beantwoorden.
De allereerste vraag is, onder andere, van de BBB: als er niet wordt uitgegaan van de huidige situatie, komt er dan een nulmeting, want hoe kunnen omwonenden anders constateren dat de doelen ook gehaald zijn? De voortgang op het behalen van de doelen wordt gemonitord. Hierover wordt ook gerapporteerd. Onlangs is daarover een tweede monitoringsrapportage met de Tweede Kamer gedeeld. Daarmee is ook geborgd dat de beoogde hinderreductie wordt behaald. Het gaat dan om 15% op het etmaal. Daar zijn we bijna. In de nacht was het doel een -15% en daar zitten we nu op -34%. Dat wordt in de nacht dus ruimschoots gehaald. Als je bijvoorbeeld kijkt naar het aantal meldingen bij het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol in Q1 en Q2 van '26 ten opzichte van Q1 en Q2 van '25, zie je dat dat significant gedaald is sinds het nemen van die maatregelen. Uit mijn hoofd gezegd zie je in Q1 25% minder meldingen en in Q2 27% minder meldingen op het etmaal. Je ziet dus dat er ook daadwerkelijk minder meldingen komen van hinder van Schiphol in het eerste halfjaar van '26.
Dan is er de vraag of de gelijkwaardigheidscriteria op dit moment niet te ruim zijn en hoe die aangepast kunnen worden. De gelijkwaardigheidscriteria vormen het juridische kader waaraan het ontwerp-LVB volgens de Wet luchtvaart moet voldoen. Dat zit dus in die wet. Als daaraan iets gewijzigd zou moeten worden, moet dat dus in een wijziging van de Wet luchtvaart. Die gelijkwaardigheid zorgt ervoor dat ieder opvolgend LVB minimaal evenveel bescherming biedt als het eerste besluit, uit 2003. Met deze LVB-wijziging is er sprake van meer bescherming dan er juridisch nodig zou zijn volgens het gelijkwaardigheidsprincipe. Met andere woorden, de normen die we nu voorleggen zijn strenger dan die in het eerste LVB-besluit. Dat was in 2008 ook zo. Het is belangrijk om te zeggen dat je ook zonder aanpassing van dat gelijkwaardigheidscriterium als regering natuurlijk goed moet afwegen wat de balans is. We zitten nu ook niet aan de top van wat aan ernstige hinder toegestaan is volgens het gelijkwaardigheidscriterium. We blijven daar ruim binnen, omdat wij natuurlijk ook eigenstandig een afweging maken over wat een goede balans is.
Is het ook mogelijk om uit te gaan van echte hinder, zoals piekgeluiden en het aantal overvliegende toestellen per uur, en waarom is hier niet voor gekozen, werd gevraagd. Omdat de Wet luchtvaart hiervoor geen grondslag biedt. Vanuit de Wet luchtvaart kunnen we alleen sturen op het TVG, het Totaal Volume Geluid, als het gaat om vliegtuiggeluid. Daarbij is echter wel van belang dat ook het geluidsdoel in het LVB al gebaseerd is op hinder en dat studies en internationale richtlijnen aangeven dat de dB Lden de beste norm is om vliegtuiggeluid te reguleren. Desondanks kan een hinderfactor, bijvoorbeeld piekgeluid of het aantal passages, als aanvullende norm tegemoetkomen aan hinderbeleving. Daarom is het voornemen om dit

ook in het nieuwe stelsel mee te nemen. Dat is dus het nieuwe stelsel vliegtuiggeluid, waar nu aan gewerkt wordt.
Dan was er de vraag of ik bereid ben om de groeisystematiek aan te passen, zodat ook de beloofde bescherming geboden gaat worden. Het is natuurlijk veel over die groeiverdiensystematiek gegaan. Belangrijk om daarbij te vermelden is dat een hele strenge voorwaarde daarvan is dat het Totaal Volume Geluid ook daalt en dat daarmee 50% van de verstilling altijd ten gunste komt van de omgeving, zonder dat die wordt ingevuld door de luchtvaart. Dat zijn dus wel de zeer strikte voorwaarden waaronder dat plaatsvindt. Dat betekent dus ook dat het beschermingsniveau dan juist ook toeneemt. Dat gebeurt in drie stappen.
Dan ben ik bij het aanvaardbaar beschermingsniveau. De heer Nicolaï haalde daarbij ook even de Omgevingswet aan. Ik heb mij door mijn ambtenaren laten vertellen dat u inderdaad een groot fan bent van de Omgevingswet. Ik zie de heer Nicolaï al knikken.

De heer **Nicolaï** (PvdD):
Hebben ze weer niet goed geluisterd.

Minister **Karremans**:
Haha, ja. Dat kan gebeuren, natuurlijk. Maar goed, dit gaat natuurlijk ook over de vraag wat een aanvaardbaar beschermingsniveau is. De heer Nicolaï zegt, als ik het goed begrijp: je moet eigenlijk eerst beginnen met wat een aanvaardbaar beschermingsniveau is en dan moet je het pas gaan invullen. Ik hoop dat ik dan wel goed geluisterd heb. Als je bij wijze van spreken met een blank sheet zou beginnen, dus met een leeg weiland, zoals Schiphol ooit was, zou het natuurlijk op zich helemaal geen gek idee zijn om op die manier te beginnen. De realiteit is echter dat we te maken hebben met een internationale luchthaven die van groot belang is voor Nederland. Maar dat niet alleen: het is ook zo dat de Hoge Raad klip-en-klaar heeft gesteld dat we uit moeten gaan van de rechten die de luchtvaartsector heeft, ook de rechten op die 500.000 vliegbewegingen.
Wij hebben ons als Staat ook te houden aan uitspraken van de Hoge Raad. Dat vonden wij eerst niet, als Staat, want wij verloren die zaak juist van de luchtvaartsector. Dat was juist het punt. De Hoge Raad heeft heel duidelijk gesteld, in rechtsoverweging 3.3.4, als u het wilt nazoeken, dat er uitgegaan moet worden van die 500.000 bewegingen. Je kunt dus niet redeneren in de trant van: als er een weiland is en we gaan daar een vliegveld bouwen, aan welke normen zou je dan moeten voldoen? Dat was natuurlijk het punt dat de heer Nicolaï maakte. Je moet redeneren vanuit de situatie die er is. Dat is er een waaraan rechten worden ontleend, wat ook door de Hoge Raad is bevestigd. Of nou ja, laten we zeggen dat die duidelijk geformuleerd heeft dat dat het geval is. Je zal dus wel degelijk uit moeten gaan van reductie. Dat is ook precies wat we gedaan hebben.
Waarom kies ik bij dit LVB niet voor de omgekeerde benadering? Nou, eigenlijk heb ik zojuist uitgelegd waarom we dat dus niet doen, namelijk omdat we met die situatie zitten. Daarbij heb ik nog niet eens opgemerkt dat de luchtvaart streng gereguleerd wordt door zeer veel internationale regelgeving, waaronder dus Europese regelgeving.

De vraag van mevrouw Van Langen-Visbeek is of het geluid zich met dit LVB door het preferentieel baangebruik niet verplaatst van woonkernen naar buitengebieden. Het preferentieel baangebruik, dat met dit LVB eindelijk wettelijk wordt verankerd, geldt al sinds 2012. Dat is al staande praktijk. Er gaat daardoor ook niets veranderen in praktische zin. We verankeren het juridisch, maar het is niet zo dat er nu opeens veel meer gevlogen gaat worden over landelijk gebied, vergeleken met bijvoorbeeld dit jaar of vorig jaar. Het zorgt er wel voor dat de banen die worden ingezet, leiden tot de minste overlast. Daar wonen namelijk relatief de minste mensen of daar wonen zij verder van de baan af. In de praktijk zijn het gebieden waarin geen grote bebouwde kernen liggen.
De CDA-fractie wil bij dit mondeling overleg over het LVB Schiphol nogmaals aandacht vragen voor de belangen van omwonenden en voor een duidelijk voorspelbare koers voor de luchtvaart. Dat is precies wat wij beogen met het LVB, zeg ik tegen de heer Rietkerk.
Hoe kijk ik naar de uitvoering van het LVB Schiphol, ook in het licht van de reactie van de Raad van State? Ik denk dat dat laatste nog niet zozeer aan de orde is geweest in dit debat, maar ik kan u verzekeren dat als je een willekeurig kabinetslid vraagt naar een dictum b ... Ik was vroeger niet de allerbeste op school, maar dat is een goed rapportcijfer. Ik heb het in de pers dus ook een "opsteker" genoemd. Natuurlijk zitten er duidelijke punten in die de Raad van State nog mee wil geven aan de regering ter verbetering van het LVB. Die nemen wij ook dankbaar in ontvangst en die zullen wij natuurlijk ook allemaal verwerken in het nader rapport, nadat we hier vandaag met elkaar het debat hebben gehad en morgen het debat met de Tweede Kamer is geweest. Ik ben er hoopvol over dat we dit voor 1 november kunnen vaststellen en dat het een heel stevige juridische basis vormt, voor de luchtvaart en voor omwonenden, in de toekomst.
De heer Meijer vroeg of er met het preferentieel baangebruik meer over bebouwde woonkernen wordt gevlogen. Er zijn vier regels beschreven inzake het preferentieel baangebruik. De regels spelen met name een belangrijke rol in de beperking van de geluidsbelasting en daarmee in het voorkomen van overlast voor de omgeving. Het zorgt ervoor dat die banen die leiden tot de minste overlast, worden ingezet. Dat zijn dus de banen waar relatief minder mensen wonen of waar zij er verder vanaf wonen. In de praktijk zijn dat inderdaad de gebieden waar weinig grote gebouwde kernen liggen.
Dan is er de vraag van mevrouw Visseren-Hamakers of ik bereid ben om de verlaging van het maximumaantal bewegingen op te nemen. Nee, dat kan dus niet. Daar hebben we het net al over gehad. Daar zal dus altijd een Balanced Approachprocedure voor moeten worden doorlopen.
Hoe zorg ik ervoor dat het LVB wel standhoudt bij de rechter? Dat was geloof ik een vraag van de heer Baumgarten. Dat is natuurlijk een heel terechte vraag. Stelde u die niet, meneer Baumgarten? Nee? Oké, maar hij is gesteld, geloof ik. Dat is belangrijk. Er is alles aan gedaan om dit LVB juridisch houdbaar te maken. De MER is dus herzien en het advies van de Raad van State wordt opgevolgd. Het dictum b van de Raad van State geeft natuurlijk ook vertrouwen voor het vervolg, maar uiteindelijk

is het aan de rechter om de juridische houdbaarheid te toetsen. Daar gaan wij als regering simpelweg niet over.
Dan is er een vraag over de rechtsbescherming van omwonenden. Kan ik bevestigen dat een individuele omwonende die ernstige geluidshinder of slaapverstoring ondervindt, geen handhaving kan verlangen zolang de Lden- en de Lnight-grenswaarden en de overige voorschriften van het LVB worden nageleefd? Hoe verhoudt zich dit tot de opdracht van de rechtbank om voor alle ernstig gehinderden en slaapverstoorden praktische en effectieve rechtsbescherming te bieden? Door het vastleggen van de regels in het LVB wordt het anticiperend handhaven beëindigd en is er dus weer rechtsbescherming voor omwonenden. Dat is belangrijk, want die rechtsbescherming houdt in dat omwonenden verschillende stappen kunnen ondernemen als de regels in het LVB niet worden gehandhaafd.
In eerste instantie kunnen ze ook naar de rechter gaan om dit LVB, dat we vaststellen, te bestrijden. Bij overschrijding kunnen ze natuurlijk ook wat met die grenswaarden in die handhavingspunten. Dat zijn er veel meer dan in het verleden. Het zijn er 148 in plaats van 35 voor het etmaal en 59 in plaats van 25 voor de nacht. Mensen kunnen zich daar in een groter gebied rond Schiphol op beroepen. Dat is dus flink uitgebreid. Door die handhavingspunten juist in woonplaatsen te leggen, is het voor omwonenden duidelijk wat er is toegestaan. Volgens het kabinet bieden die grenswaarden in de handhavingspunten in het ontwerp voldoende bescherming aan omwonenden. Dat was dat punt.
Deze vragen gaan ook nog over bescherming. Dan rond ik het even af. Dit was wel een vraag van de heer Baumgarten. Hij vraagt wat ik op korte termijn ga doen om geluid in de nacht te realiseren. Volgens mij is die vraag wel door u gesteld, toch?

De heer **Baumgarten** (JA21):
Nee, ook niet.

(Hilariteit)

Minister **Karremans**:
O, ook niet. Doet u wel mee aan het debat? Dat is wel het geval, toch? Excuus, excuus. Dit durf ik nu niet meer; dat snapt u. Wat ga ik op korte termijn doen om het geluid in de nacht te reduceren? Dat ziet op een afspraak uit het coalitieakkoord over die 50% verstilling in de nacht ten opzichte van '24. Daar zijn we natuurlijk mee aan de slag. Daar werken we nu aan.
Dan is er de vraag of ik bereid ben om het LVB aan te passen aan de slaapverstoring conform de WHO-advieswaarden. Volgens mij heb ik daar in de schriftelijke ronde ook iets over gezegd. Wat betreft de begrenzing van de geluidsbelasting in de handhavingspunten in de nacht is aangesloten bij de richtlijnen van de WHO. De WHO adviseert het geluidsniveau door het vliegverkeer te beperken tot 40 dB Lnight. In het LVB is 40 dB Lnight de contour aan de hand waarvan de handhavingspunten, ook in de nacht, zijn bepaald.
Dan de vraag hoe ik ervoor zorg dat ... Nee, dit was het. Excuus.

De **voorzitter**:
Ja, ik had dat idee al.

Minister **Karremans**:
Ja, dit was het.

De **voorzitter**:
Dank u wel, minister. Ik kijk even rond om te zien of er een korte vraag is. Anders wil ik naar het volgende blokje. Ik zie mevrouw Visseren en de fracties van BBB, PRO en Partij voor de Dieren. Ik begin bij mevrouw Visseren.

Mevrouw **Visseren-Hamakers** (Fractie-Visseren-Hamakers):
Ik wil nog even terugkomen op wat de minister zei, namelijk dat er een BA nodig is als je het aantal vliegbewegingen structureel wilt veranderen. Dat heeft te maken met mijn opmerking over wat nou de relatie is tussen dit dossier en het stikstofdossier, of het natuurvergunningsdossier, met betrekking tot Schiphol. Als Schiphol namelijk niet voldoet aan de natuurvergunning, kan je volgens mij het aantal vliegbewegingen omlaag doen. De vraag aan de minister is dus: hoe ziet hij het Schipholdossier? Is dat voor de minister alleen maar -- dat zeg ik met heel veel respect voor mensen die geluidshinder hebben -- geluidshinder en het LVB, of hebben we het over Schiphol in het algemeen? Volgens mij kan het aantal vliegbewegingen dus wel degelijk omlaag zonder BA als je kijkt naar de bredere overlast van Schiphol. Dat is één.
Twee. Die vraag over preferentieel baangebruik ging er nou juist om dat het over andere omwonenden gaat. Verschillende sprekers hebben het daarover gehad. Het gaat er dus juist om dat door de berekening die is toegepast, een aantal omwonenden meer overlast krijgt door dat preferentiële baangebruik. Het merendeel van de slaapverstoorden woont dus ook in gebieden met een geluidshinder lager dan de WHO-
...

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

Mevrouw **Visseren-Hamakers** (Fractie-Visseren-Hamakers):
Nou ja, hoe er met die omwonenden en hun belangen wordt omgegaan.

Minister **Karremans**:
Dat zit in het volgende blokje.

Mevrouw **Visseren-Hamakers** (Fractie-Visseren-Hamakers):
Oké, prima.

De **voorzitter**:
Daar komen we straks op. De fractie van de BBB had ook nog een vraag.

Mevrouw **Visseren-Hamakers** (Fractie-Visseren-Hamakers):
Excuus voor de lange vraag, voorzitter.

De **voorzitter**:
Heeft u een vraag, mevrouw Van Langen? Ga uw gang.

Mevrouw **Van Langen-Visbeek** (BBB):
Ik heb een hele korte vraag over de monitoring. Die schijnt naar de Tweede Kamer te gaan, maar wij zijn hier nou ook heel erg mee bezig, dus misschien kunnen wij dat ook gedurende een bepaalde periode krijgen, een jaar of twee of een jaar. Dan kunnen we in ieder geval even volgen hoe dat voor de rest gaat lopen.
Dan had ik nog een vraag over de regio. Het geluid wordt dus naar de rustigere gebieden verplaatst. Dat gebeurde al, zegt u, alleen kunnen mensen nu naar de rechter. Dat is eigenlijk het verschil en het voordeel van het vaststellen van het LVB voor díé mensen. Daar zullen ze namelijk denk ik wel meer horen, omdat daar nu meer nachtelijke stilte is. Zo werkt dat met decibel: als het ergens stil is en er komt ineens een vliegtuig, dan veroorzaakt dat meer ellende dan in een gebied waar toch al veel geluiden zijn. Dat is dus wel de consequentie van dat preferentieel baangebruik, of zou het kunnen zijn.

De **voorzitter**:
Ik hoor de vraag: is dat een effect daarvan?

Mevrouw **Van Langen-Visbeek** (BBB):
Is dat daadwerkelijk zo?

De **voorzitter**:
Ja. Dan gaan we naar de fractie van PRO. Graag een vraag.

Mevrouw **Thijssen** (PRO):
Ja, de vraag is heel concreet. Die gelijkwaardigheidscriteria kun je niet los zien van de referentiesituatie. De referentiesituatie die genomen wordt, is 500.000, terwijl dat een illegale praktijk is. De Commissie mer zegt ook: eigenlijk moet je de legale praktijk als referentiesituatie nemen. Daar zou ik graag een reactie op willen ontvangen. Waarom zou je niet het LVB 2008 als referentiekader nemen?

De **voorzitter**:
Dat is een duidelijke vraag. Dan gaan we naar de Partij voor de Dieren. Ga uw gang.

De heer **Nicolaï** (PvdD):
Ik hoorde de minister op een vraag van iemand anders zeggen: er is wel degelijk de mogelijkheid om bijvoorbeeld ook voor piekbelasting, dus los van de Lden, de grenswaarden die nu gehanteerd worden, een afzonderlijke grenswaarde in te voeren. Ik hoorde hem zeggen dat die mogelijkheid bestaat. Dat zou de minister op een later moment gaan doen. Waarom zouden we dan moeten wachten? Waarom doet u dat niet zo

snel mogelijk? Dat is één. En als die mogelijkheid er is, dan is het naar mijn oordeel ook mogelijk dat die grondnorm waar ik het over had, namelijk dat je in je woning niet meer dan een aantal decibel geluidshinder mag ondervinden, ingevoerd zou kunnen worden als aparte norm. Waarom zouden we daarmee wachten? Dat zijn twee essentiële beschermende maatregelen.

De **voorzitter**:
De vraag is waarom we daarmee zouden wachten.

De heer **Nicolaï** (PvdD):
En dan voor beide.

Minister **Karremans**:
Het tweede waar u het over had, ziet natuurlijk op de Omgevingswet, die bescherming die daarvan uitgaat.

De heer **Nicolaï** (PvdD):
Nee, ik heb het over het volgende. Een grondbeginsel in het geluidshinderrecht is dat er ergens een grens is, waarvan u zelf in de antwoorden heeft gezegd dat die ook wetenschappelijk vastgesteld is. Ik geloof dat die grens ergens bij 25 dBa ligt. In je woning moet je daar altijd rekening mee houden, ook al is er buiten zo veel lawaai als ik weet niet wat, op gevels enzovoort. Die grens is er gewoon. Die grens is er hier nu niet, terwijl die wel in acht genomen moet worden als het gaat om geluidshinder van spoorwegen enzovoort enzovoort, wat ook een Lden-grenswaarde heeft. Waarom betrek je dat niet ook op de geluidhinder van vliegtuigen?

Minister **Karremans**:
Dat zit er wel in. Daarom zijn er ook isolatieprogramma's. Daarom wordt het isolatieprogramma ook uitgebreid met dit LVB. Dat wordt betaald door de luchtvaartsector. Dat gaat om de geluidsgrens, de waarde, de hoogte van het geluid, in de woning. Dat zegt de heer Nicolaï terecht. Het zegt dus niks over de veroorzaker van het geluid. Dat wordt geregeld via de Wet luchtvaart. Daar ziet zijn eerste vraag op. Het is nu niet mogelijk om op die piekbelasting te sturen conform de Wet luchtvaart. De enige factor waarop gestuurd kan worden is TVG, Totaal Volume Geluid. Ik heb aangegeven dat wij op het ministerie werken aan een herziening van het stelsel vliegtuiggeluid, waarbij we dus ook kijken of we daar bijvoorbeeld de piekbelasting in mee kunnen nemen. Alleen is dat er nog niet. Het is een nogal ingewikkeld en vrij complex vraagstuk, dus het ligt ook niet binnen een jaar in de Kamer, kan ik zeggen. Vandaar natuurlijk ook de vragen van mevrouw Thijssen, mevrouw Van Aelst en mevrouw Visseren-Hamakers om die bestuurlijke boete los te trekken, zodat je in ieder geval daar niet van dat proces afhankelijk bent. Maar het is natuurlijk wel de wens om meer te gaan doen dan alleen naar het Totaal Volume Geluid te kijken.

De heer **Nicolaï** (PvdD):

Het isolatieprogramma staat los van de norm, hè? Het isolatieprogramma geldt ook alleen maar voor mensen die wonen in een bepaalde contour, niet in alle andere contouren.

De **voorzitter**:
Ik denk dat het goed is om het via de voorzitter te doen. Ik kan nu zeggen dat de minister daar in de tweede termijn op ingaat, omdat ik zie dat het antwoord niet direct te geven is. Of ik vraag aan de Partij voor de Dieren om er in de tweede termijn even op terug te komen als het belangrijk is.

Minister **Karremans**:
Dat kan ook, maar volgens mij … Nou ja, goed. Ik denk dat er wat verschil van inzicht is, maar dat zullen we dan zo nog eventjes uitlopen met elkaar.
Even kijken. Er waren nog een aantal andere …

De **voorzitter**:
Drie fracties hebben vragen gesteld.

Minister **Karremans**:
Ja. Over het referentiekader had mevrouw Thijssen een vraag gesteld. Ze zei: die 500.000 is illegaal en wordt nu eigenlijk als referentiekader gebruikt. Ik heb daar ook een aantal dingen over gezegd in de brief. In alle oprechtheid wil ik het volgende zeggen. Ik kom het luchtvaartdossier binnenlopen en krijg te maken met een ILT en een LVNL en natuurlijk met heel veel verschillende stakeholders rond dat dossier. Ik heb het debat natuurlijk ook gevolgd, maar ik vind het ingewikkeld om in mijn hoofd bij elkaar te krijgen dat een daadwerkelijk gevlogen operatie van 500.000 in 2019, een situatie waarvan de Hoge Raad bij uitstek zegt dat je daarvan uit moet gaan, wordt bestempeld als illegaal. Dat krijg ik gewoon niet bij elkaar in mijn hoofd, want de Hoge Raad heeft heel duidelijk gezegd dat je van die 500.000 moet uitgaan.
In die MER zijn we niet alleen uitgegaan van de situatie van anticiperend handhaven. Er zitten nu twee referentiesituaties in de herziene MER. De eerste is de maximale operatie die je zou kunnen vliegen conform het LVB van 2008, waar de 35 handhavingspunten de meest knellende situatie vormen, gegeven het huidige aantal vliegbewegingen. Daar heb je dan je referentiesituatie. Je gaat dus wel degelijk uit van 2008. Aan de andere kant heb je de situatie van het anticiperend handhaven. Daarom denk ik dus dat het een logische uitgangspositie is.
Daarbij moet ook de keuze daarvoor gezien worden in het licht van de RBV-zaak, waarin de rechter de Staat heeft opgelegd zo snel mogelijk te komen tot rechtsbescherming van omwonenden en daar een termijn van een jaar op gesteld heeft. Ik denk dat mevrouw Thijssen weet dat het maken van een MER ontzettend veel tijd kost. De heer Nicolaï weet dat zeker. Ook in de huidige MER zitten meer dan 30.000 gevoeligheidsanalyses, waarin wordt gekeken wat er in welke situatie met de omgeving gebeurt, dus er wordt héél gedetailleerd gekeken naar allerlei verschillende scenario's.

Bij het vaststellen van de voorgenomen activiteit is een bandbreedte genomen van tussen 460.000 en 500.000 vluchten, ook omdat op dat moment -- om het op de manier van Van Kooten en De Bie te zeggen: voor mijn tijd -- de uitkomst van de Balanced Approachprocedure, die 478.000, nog niet bekend was. Toen dat eenmaal bekend was, is er getoetst, omdat je natuurlijk bij elk ander aantal vliegbewegingen weer verschillende operaties krijgt, of die 478.000 past binnen die bandbreedte van 460.000 tot 500.000. Dat was het geval. Daarmee heb je dus alle relevante informatie die je nodig hebt om op basis van de MER een LVB te nemen. Dat is -- ik zou willen zeggen "kort gezegd", maar het is niet kort gezegd; het is een lang antwoord -- de reden waarom de referentie op die manier gekozen is. Er zitten dus twee referentiepunten in de MER.
Dan over, even kijken … Ik probeer heel erg hard mijn eigen handschrift te lezen. Ja, de impact. Excuus. Op het landelijke gebied is de impact groter, want als je bij wijze van spreken naast een tramlijn woont in een bocht, zoals ik, dan kan dat meer decibel geluid opleveren dan bijvoorbeeld een overvliegend vliegtuig. Die komen ook over mijn huis, want ik woon vlak bij Rotterdam The Hague Airport. Dus dat klopt. Dat is inderdaad het geval. Maar als je in een weiland staat en er verder geen omgevingsgeluid is, dan valt het natuurlijk meer op, laat ik het zo zeggen. Dat is absoluut het geval.
Dan had ik nog de vraag over de natuurvergunning. Ik kom daar zo op terug. Belangrijk is wel om het volgende te zeggen over de natuurvergunning. Er is ook een brief van de minister van LVVN van 3 maart uitgehaald. De gamechanger, om het in politieke termen te zeggen, na 3 maart is dat er -- hoe noem je dat? -- een vonnis van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State is over de vernietiging van het versneld LVB. Daarbij heeft de rechter in rechtsoverweging 13.5, als ik het goed heb, gesteld dat de procedure rond het LVB en de natuurvergunning twee losstaande trajecten zijn. Die moet je dus los van elkaar zien. Daarna is er ook een kabinetsbrief gestuurd, waar dus ook de minister van LVVN achter staat. Dat is het standpunt van het kabinet en dus ook van de minister van LVVN. Dat is ook terug te lezen in de herziene MER, of zelfs in de reactienota, denk ik. Het oude standpunt van LVVN is dus niet meer het standpunt van vandaag, door de uitspraak van de rechter, die gekomen is na de brief van de minister van LVVN.

De **voorzitter**:
Ik zou willen vragen of de minister bij het blokje overig terug kan komen op een aantal vragen die rondom dit thema zitten. Dit is even een zijweg.

Minister **Karremans**:
Ja. Ik denk dat ik al heel veel meepak.

De **voorzitter**:
Eigenlijk is de vraag nu of de extra vragen of de vragen van mevrouw Visseren beantwoord zijn.

Minister **Karremans**:

Nee, nog niet, nee. Nog even over de natuurnormen. Het LVB bevat vele onderwerpen en ook milieunormen, maar de meest beperkende is geluid. De Balanced Approachprocedure geldt inderdaad alleen voor geluid; dat klopt. Maar Schiphol moet voldoen aan alle wet- en regelgeving, dus ook aan de natuurwetgeving. Daarvoor is dus ook een natuurvergunning nodig. Dit kabinet heeft ook een stikstofpakket gepresenteerd waarbij het land weer van het slot moet komen. Dat geldt niet alleen voor huizenbouw en het beschermen van de natuur, wat natuurlijk in beginsel de reden is waarom we dit doen. Het moet ook zorgen dat de luchtvaart uiteindelijk gewoon weer perspectief heeft. Ik zei net al even dat die loskoppeling door de rechter is vastgesteld, maar dat wil niet zeggen dat Schiphol er niet meer aan moet voldoen; dat is natuurlijk iets anders. Er is nu een gedoogbeschikking, maar uiteindelijk moet er ook nog gewoon een natuurvergunning komen voor Schiphol. Daar heeft mevrouw Visseren absoluut gelijk in.

De **voorzitter**:
Mevrouw Visseren, als het een hele korte vraag is. Dan wil ik naar het derde blokje van de zes.

Mevrouw **Visseren-Hamakers** (Fractie-Visseren-Hamakers):
Dan zou het dus in theorie mogelijk zijn dat het aantal vliegbewegingen op Schiphol omlaag moet om andere redenen dan geluidsnormen.

Minister **Karremans**:
Dat klopt.

De **voorzitter**:
Als mevrouw Visseren een vraag mag stellen, dan mag de BBB-fractie dat ook. Ga je gang.

Mevrouw **Van Langen-Visbeek** (BBB):
Die had ik al gesteld. De vraag was of wij het monitoringrapport ook konden krijgen.

Minister **Karremans**:
Misschien stelt de Eerste Kamer het op prijs als wij een voorstel maken van hoe we die monitoring kunnen vormgeven, of een paar opties. Dan kan de Eerste Kamer kijken wat de gewenste voorkeur heeft.

Mevrouw **Van Langen-Visbeek** (BBB):
Dat is prima. Als u daarmee komt, prima.

De **voorzitter**:
Dat lijkt me een gericht antwoord. Dan gaan we naar blokje drie, belangenafweging.

Minister **Karremans**:

Dank, voorzitter. Een vraag van mevrouw Thijssen ging over motivering toetsen aan het preferentieel baangebruik, aan artikel 8 EVRM. Daar is het net ook al even over gegaan. Hoe rechtvaardig je dat nou? Voor de preferente banen is dus gezorgd voor een betere balans. Het maatregelenpakket uit de Balanced Approach biedt ook omwonenden rond de preferente banen voordelen. Met name de maatregelen in de nacht hebben in hoge mate effect op de preferente banen. Ik geloof zelfs dat rond de Kaagbaan de grootste daling van meldingen was bij het BAS. Ik had het er net al even over. Die 25% tot 27% ging over alle banen, maar de Kaagbaan had zelfs meer dan 40% daling van het aantal meldingen per etmaal bij het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol. Dat komt ook doordat heel veel maatregelen rond de preferente banen … Als je maatregelen voor de nacht neemt en ziet dat het doel daar ruimschoots wordt behaald, dan zit het meeste effect natuurlijk rond de banen waar juist in de nacht meer op wordt gevlogen dan op andere banen.
Daarnaast is het zo dat omwonenden in de meeste geluidsbelaste gebieden een beroep kunnen doen op de isolatieprogramma's. Inmiddels zijn ruim 13.000 woningen geïsoleerd. Daar komen met de isolatieregeling nog ongeveer 800 woningen bij. Dat zei ik net ook al in antwoord op de heer Nicolaï. Dus in feite hebben we drie argumenten waarom wij het gerechtvaardigd vinden, namelijk dat er over het hele gebied bekeken met het preferentieel baangebruik per saldo de minste hinder is, dat juist de maatregelen in het LVB boven evenredig veel effect hebben rond de preferente banen en dat er omvangrijke isolatieprogramma's zijn voor mensen die juist in die gebieden wonen. Dat daarover.
Mevrouw Thijssen zei: volgens de Raad van State voldoet het LVB niet aan het EVRM; waarom gaat de minister ervan uit dat de toepassing van het persaldobeginsel verenigbaar is met het EVRM als specifieke bewoners erop achteruitgaan? De Raad van State heeft niet geoordeeld dat het LVB voldoet aan het EVRM. Ook heeft de Raad van State niet geoordeeld dat het persaldobeginsel onverenigbaar is met het EVRM. De Raad van State adviseert alleen om toe te lichten hoe de positie van omwonenden onder de preferente banen is meegewogen. Dat heb ik net ook uitgelegd. Dat staat ook verwoord in een brief die we naar de Kamer hebben gestuurd.
Dat is het punt belangenafweging.

De **voorzitter**:
Dat was het derde blokje. Ik kijk even links en rechts. Ik zie de fractie van PRO.

Mevrouw **Thijssen** (PRO):
De minister hoeft de vraag niet nu te beantwoorden; het is misschien een informatieverzoek. Dit was het blokje over belangenafweging, geloof ik. Ik heb gevraagd om eens op papier te laten zien hoe die eruitziet. Uit het antwoord begrijp ik dat het een continue belangenafweging is, want de minister is altijd met alle belangen bezig. Het hele beleid is daarop gericht. Hij vindt dat het voldoet. Mijn vraag is of er misschien een keer echt inzage of een document zou kunnen komen over hoe die weging dan precies is gedaan. Dan mag over twee maanden of zo, maar ik zou daar echt inzage in willen krijgen.

Minister **Karremans**:
Ik ben inderdaad ingegaan op het advies van de Raad van State en op wat daar gezegd is over de belangenafweging. Een belangenafweging is in grote mate natuurlijk gewoon aan de politiek, ook ten aanzien van inbreuk en ten opzichte van eventuele rechten uit het EVRM; dat wordt ook erkend door het Europees Hof voor de Rechten van de Mens. Uiteindelijk is de afweging tussen enerzijds economische belangen, in de zin van welvaartsgroei, werkgelegenheid en alles wat daaraan vasthangt, en anderzijds natuurlijk de onmiskenbare hinder en milieuschade door Schiphol. Dat ontken ik dus ook niet.
Het is in grote mate een politieke afweging; daar is geen model voor waarin je dat kan kwantificeren of iets dergelijks. Op ons ministerie is er niet iets van een Excelsheet belangenafweging.xlsx waarin dat allemaal gekwantificeerd is. De regering heeft in 2022 gezegd: we willen naar een nieuwe balans rond Schiphol. Dat staat ook verwoord in de hoofdlijnenbrief over Schiphol. Dat is niet zonder slag of stoot gegaan, want iedereen gaat zich daar vervolgens mee bemoeien: andere landen, de luchtvaartsector, omwonenden hebben daar natuurlijk een belangrijke say in. Er zijn ontzettend veel rechtszaken over gevoerd. Er zijn rechtszaken gewonnen door de luchtvaartsector, er zijn rechtszaken gewonnen door omwonenden.
Dat slepen we allemaal mee in dit dossier, maar in de hoofdlijnenbrief staat in eerste instantie dat we een nieuwe balans willen, waarbij we significante geluidshinderreductie willen gaan realiseren terwijl de verbondenheid van Nederland behouden blijft, in het nationale en algemene belang. Dat is in grote lijnen de belangenafweging die plaatsvindt. De inschatting van het kabinet was dat dat kan met 15% à 20% geluidshinderreductie. Daarmee is uiteindelijk een Balanced Approachprocedure gestart. Die Balanced Approachprocedure heeft geleid tot die 478.000 vluchten. Dat leidt weer tot de invulling van de grenswaarde, tot de borging van de operatie en dus uiteindelijk ook dit LVB.
In grote lijnen is dat dus de belangenafweging. Daar is natuurlijk continu over gesproken met stakeholders en met de MRS, met ontzettend veel partijen. Daarin zijn allerlei zaken meegewogen door de regering, ook de internationale context waarmee je te maken hebt. Dat is het uiteindelijk, maar het is geen Excelsheet waarbij je een soort kwantitatieve benadering hebt; het is in grote mate een politieke afweging.

De **voorzitter**:
Dan hebben we daarmee dit rondje afgerond, denk ik. Ja, er is ruimte voor nog een vraag.

Mevrouw **Visseren-Hamakers** (Fractie-Visseren-Hamakers):
Mijn vraag gaat over de afweging tussen de belangen van verschillende groepen omwonenden. Door het preferentieel baangebruik worden sommige omwonenden extra benadeeld en -- ik val in herhaling omdat ik geen scherp antwoord krijg -- het merendeel van de slaapverstoorden woont in gebieden waar het geluidsniveau lager is dan de WHO-advieswaarden. Hun belangen zijn dus niet voldoende meegenomen. De Raad van State adviseert het ontwerpbesluit zo nodig aan te passen door ook buiten deze contour handhavingspunten toe te voegen. Wat gebeurt er met de belangen van

omwonenden die door het preferentieel baangebruik benadeeld worden? Dat is de vraag van de Raad van State, en dus ook van mij.

De **voorzitter**:
U verwijst dus naar het rapport van de Raad van State, waarin het eventueel nader verwoord staat. Ik kijk naar de minister.

Minister **Karremans**:
Volgens mij ging dat over de WHO-advieswaarden. Als je die daadwerkelijk toepast op heel Nederland, kan je geen spoorlijn meer aanleggen. Sterker nog, dan mag je elke spoorlijn, snelweg en metrolijn sluiten. Dat heb ik net al gezegd over die advieswaarden. Dat is één. In die context moet dat ook bezien worden. Twee. Volgens mij heeft mevrouw Visseren-Hamakers het over dat punt in de nacht waar de Raad van State over adviseert. Dat hebben wij in de brief toegelicht. Dat heeft ermee te maken -- ik dacht dat dat ook door het RIVM bekeken is -- dat je na een bepaalde grens omgevingsgeluid niet meer kan scheiden van vliegtuiggeluid. Het heeft dus een heel praktische reden dat we de huidige grenswaarden hebben gekozen.
De rechten in artikel 8 van het EVRM zijn niet absoluut. Niet iedere inmenging of inbreuk op deze rechten leidt dus tot een onrechtmatige inbreuk. Dat wordt ook erkend door het Hof. Maar de essentiële vraag daarbij is of de hinder die het kabinet toestaat, gestoeld is op een redelijke belangenafweging. Daar heb ik net al wat over gezegd en daarop ben ik ingegaan in mijn brief aan de Kamer om daar van tevoren wat uitleg over te geven. Er moet ook een fair balance worden gevonden. Is het een afweging van alle belangen? Daarbij gaat het dus om het economische belang van de luchthaven, werkgelegenheid, verbondenheid en welvaart, en het belang van de kwaliteit van de leefomgeving en de bescherming van omwonenden. Dat is uiteindelijk wat van ons wordt gevraagd en dat is ook precies wat we gedaan hebben. Evident vindt het kabinet dat er sprake is van een fair balance en een goede belangenafweging.

De heer **Nicolaï** (PvdD):
Voorzitter, mag ik daar nog één korte vraag aan toevoegen?

De **voorzitter**:
Ja, dat kan. Ga uw gang.

De heer **Nicolaï** (PvdD):
Dat was eigenlijk niet de vraag. Ik dacht: misschien komt het nog. Ik had hem erop gewezen dat er in de brief naar aanleiding van de Raad van State staat: "Daarbij geldt uiteraard wel als ondergrens dat uiteindelijk iedereen aanspraak houdt op een aanvaardbaar woon- en leefklimaat." Daarin heb ik het woord "iedereen", "aanvaardbaar woon- en leefklimaat" en "ondergrens" onderstreept. Er is dus in het hart of in weet ik veel wat, het moreel bewustzijn van de minister, iets waardoor hij zegt: er is wel een ondergrens. Wat is dan die ondergrens? Waarom wordt die dan niet overschreden in alle gevallen waarin die 30.000 slaapgestoorden daar gek van worden?

De **voorzitter**:
Ik denk dat de vraag helder is.

Minister **Karremans**:
Ik heb ook weleens het woord "slaapgestoorden" gehoord. Toen kreeg ik gelijk de kritiek dat dat … Ik denk niet dat u dat bewust doet, maar het is "slaapgehinderden", want die mensen zijn natuurlijk niet gestoord. Dat bedoel ik even.

De heer **Nicolaï** (PvdD):
Ja, ze worden gestoord!

Minister **Karremans**:
Ja, maar het punt is in hoeverre dat aanvaardbaar is. Natuurlijk heb je te maken met …

De heer **Nicolaï** (PvdD):
Ik vraag niet …

Minister **Karremans**:
Mag ik het afmaken of niet? Ik ben de vraag aan het beantwoorden.

De **voorzitter**:
De minister gaat nu antwoord geven op de vraag wat nou de ondergrens is.

Minister **Karremans**:
In tweede termijn komen we even terug op het punt van de Omgevingswet. Dat zullen we ook even doen. Het RIVM zegt, en in goed Rotterdams wordt er door het Hof ook gezegd: je hebt een large margin of appreciation, ook ten aanzien hiervan.

De heer **Nicolaï** (PvdD):
Nee!

Minister **Karremans**:
Jawel, dat is wel het geval. De heer Nicolaï schudt zijn hoofd, maar ik ga over mijn eigen antwoorden. Dat is wel degelijk het geval. We zullen in tweede termijn ook even terugkomen op de vraag die gesteld is.

De **voorzitter**:
Als er hierover nog een korte vraag is van de heer Nicolaï in de tweede termijn, dan kan hij die stellen. Dan komt er als het goed is een kort antwoord.
Dan stel ik toch voor om naar het vierde blokje te gaan. Dat had te maken met de grens van 500.000.

Minister **Karremans**:
Ja, de grens van 500.000. Mevrouw Thijssen vroeg: is er een nieuwe passende beoordeling vereist bij de groei naar 500.000? De natuurvergunning voor Schiphol is vernietigd; iedereen weet dat volgens mij. Dat betekent dat de minister van LVVN als bevoegd gezag een nieuw besluit moet nemen over de aanvraag van Schiphol. Bij deze aanvraag moet Schiphol een passende beoordeling opstellen waaruit blijkt dat de aangevraagde situatie voldoet aan de wetgeving voor natuur. Er is dus sowieso een nieuwe passende beoordeling vereist. De minister van LVVN zal dat beoordelen.
Dan de vraag of ik kan toelichten waarom dit LVB niet een juridische grondslag is om iets illegaals rechtmatig te maken. Volgens mij heb ik dat net al gezegd en heb ik uitgelegd waarom uitgegaan is van de 500.000. Volgens mij was de vraag zelfs waarom 478.000 niet het legaal maken is van iets wat illegaal is. Die 478.000 is de uitkomst van de Balanced Approachprocedure. Daarbij is precies de procedure gevolgd die de Europese Commissie voorschrijft. Dat is natuurlijk ook wat we graag willen verankeren.
Dan nog een vraag van mevrouw Thijssen. Bij iedere groeistap wordt achteraf bekeken of de geluidswinst duurzaam is gerealiseerd. Daar moet je van tevoren duidelijkheid over krijgen conform advies van de Raad van State. Hoe gaan we dit borgen? Bij de voorhang, die wij overigens voorzien in beide Kamers -- dat is niet per se alleen in de Tweede Kamer -- kan inzichtelijk worden gemaakt wat de verwachte geluidsbelasting zal zijn. Dan kan daar dus meer inzicht in worden gegeven. Daarbij komt ook dat voldoende verzekerd moet zijn dat voldaan zal kunnen worden aan de strenge geluidsnorm die bij het hogere aantal vluchten hoort. Daar heb je namelijk nog steeds te maken met de driedubbele … Ja, het TVG gaat natuurlijk gewoon omlaag bij die groeiverdiensystematiek. Daar zal Schiphol zich dus ook aan moeten houden.
Dan de capaciteit van de ILT. Die zit hier verkeerd. Die vraag hoort niet in dit blokje.
De heer Van Rooijen vroeg of ik bereid ben om voor iedere groeistap onafhankelijk te laten toetsen of ook met de extra vluchten aan de geldende geluidsgrenzen kan worden voldaan. Hoe borg ik juridisch dat de stap uitblijft als dit onvoldoende is aangetoond? Ontvangen beide Kamers de beoordeling voor de vaststelling van extra capaciteit? Het besluit over de systematiek met gefaseerd herstel zal pas ingaan nadat de 20% geluidsreductie is gerealiseerd. Daarna pas kan groei worden verdiend. Voordat het besluit wordt genomen, zal dat voor een voorhangprocedure naar beide Kamers worden gestuurd. Op deze manier is de Kamer betrokken voorafgaand aan het feitelijk aanzetten van de systematiek. Die kan de regering dus niet aanzetten voordat -- het is een KB, dacht ik -- het KB wordt geslagen. Die wordt daarvoor dus voorgehangen aan beide Kamers.
Ik weet bijna zeker dat deze van de heer Baumgarten was. Ik ga het voor de derde keer proberen. Dat was namelijk een compliment voor het LVB.

(Hilariteit)

Minister **Karremans**:

Dat klopt, hè? Dan hebben we het over hetzelfde. Hij zei: er lijkt een einde te komen aan de al jaren slepende LVB-discussie; hoeveel groei biedt dit voor het LVB? Het LVB maakt een gefaseerde terugkeer naar 500.000 vliegbewegingen mogelijk onder strenge voorwaarden. Er moet dus wel verstilling plaatsvinden. Fiftyfifty is dan de regel.
Waar is de 500.000 op gebaseerd? Dat is het aantal dat jarenlang als maximum heeft gegolden voor het aantal toegestane bewegingen als uitkomst van de Alderstafel. Dat is doorvertaald in de capaciteitsdeclaratie waarop slots werden verdeeld. Ook in de internationale context wordt daar bovendien sterk aan gehecht. Vandaar dus de 500.000.
In het verlengde van dit onderwerp was er de vraag of ik kan aangeven hoe het groeipad naar 500.000 vliegbewegingen precies verloopt. De systematiek kan dus in werking treden als de 20% is behaald. Hiervoor wordt een voorhang doorlopen. Die terugkeer bestaat uit drie stappen, die in opvolgende jaren vrijgegeven worden vanaf het eerstvolgende gebruiksjaar. Ik geloof dat de eerste stap gaat naar 481.000, dan 493.000 en daarna naar 493.100, dacht ik zelfs. We kunnen het zo nog even nazoeken. Zo gaat dat dan. Die groeistappen gaan dan ook gepaard met een dalende geluidsruimte. Daar zit dat slot dus op de deur. Dat TVG gaat dus gewoon omlaag. De ILT kan daar dus ook op handhaven. De stappen zijn zo bepaald dat verdere verstilling na de 20% voor de helft ten goede komt aan de sector en voor de helft aan de omgeving. Iedere stap omhoog in aantal vliegbewegingen gaat dus gepaard met een strengere norm.
Dan de onderbouwing van de 500.000. De Raad van State is kritisch en voor omwonenden is er weer onzekerheid; welke extra borging is na het advies van de RvS aangebracht om te zorgen dat het LVB blijft staan? De Raad van State is niet kritisch op het ontwerp-LVB. Het was een dictum b. Elk kabinetslid tekent van tevoren voor een dictum b. Dat betekent dat de Raad van State vooral adviseert om een nadere toelichting te geven op een aantal aspecten. Die extra toelichting zal ook helpen om het ontwerp-LVB te verdedigen in de procedures die mogelijk zullen volgen nadat het LVB is vastgesteld. Daarna, herhaal ik, is het aan de rechter om daar een oordeel over te vellen. Daar gaan wij als regering niet over.
Dat was dat blokje.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Ik heb ruimte gegeven voor vragen. Ik kijk even rond. Ik denk dat de fractie van JA21 een vraag heeft, en ook de Fractie-Visseren.

De heer **Baumgarten** (JA21):
Mijn vraag is vrij kort, meneer de voorzitter. Ik vraag even via u aan de minister of hij denkt dat de groei naar 500.000 vliegbewegingen voldoende is voor een blijvende concurrerende positie voor Schiphol en voor het vestigingsklimaat in Nederland. Dat was eigenlijk mijn achterliggende vraag in eerste termijn.

De **voorzitter**:

Dank u wel. We nemen de vraag van mevrouw Visseren ook meteen mee om te beantwoorden.

Mevrouw **Visseren-Hamakers** (Fractie-Visseren-Hamakers):
Het is eigenlijk een vraag die nog niet is beantwoord, namelijk of de minister bereid is het gedeelte van het LVB dat de verhoging tot maximaal 500.000 vluchten regelt, pas in werking te laten treden nadat Schiphol een geldende natuurvergunning heeft. Die twee hebben namelijk met elkaar te maken, misschien niet in het beleid van deze minister, maar wel voor Schiphol en de omwonenden. De vraag is dus de volgende. We lopen het risico dat Schiphol met 500.000 vliegbewegingen geen geldende natuurvergunning kan krijgen. Kunnen we die groeiparagraaf uit het LVB even parkeren totdat we zeker weten dat Schiphol een natuurvergunning heeft? Dan kan die groeiparagraaf alsnog in werking treden. Wat vindt de minister van gedifferentieerde inwerkingtreding van het LVB? Die heb ik vrij creatief verzonnen, al zeg ik het zelf.

De **voorzitter**:
De vraag is nu gesteld. We weten dat bij het blokje overige ook alles rondom natuur komt, dus ik laat even aan de minister of hij die vraag nu beantwoordt of straks bij het blokje overige. Dan is er ook nog een vraag gesteld door meneer Baumgarten van de fractie van JA21. Ga uw gang.

Minister **Karremans**:
Om met de laatste vraag te beginnen: de gedoogbeschikking is afgegeven door de minister van LVVN. Dat was destijds door de staatssecretaris van LVVN, maar die bevoegdheid is nu overgegaan naar de minister van LVVN. Die ziet op 500.000 vluchten. Het is dus niet nodig om dat te differentiëren, om te wachten op die groei, als die al zal plaatsvinden. Dat is dus één.
Twee, over de concurrentiepositie. Ja, eigenlijk is het antwoord hierop een beetje hetzelfde. Ik snap de vraag. Die snap ik zelfs heel goed. Het is belangrijk om de context te schetsen. Schiphol wordt straks, als wij dit LVB met elkaar vastklikken, de eerste luchthaven ooit ter wereld die gaat krimpen vanwege door overheid opgelegd beleid. Dat is nog nooit eerder gebeurd in de geschiedenis van de wereld.

Mevrouw **Visseren-Hamakers** (Fractie-Visseren-Hamakers):
Schiphol gaat niet krimpen.

Minister **Karremans**:
Ja, Schiphol gaat krimpen, ook omdat de Hoge Raad heeft gezegd: je moet uitgaan van die 500.000. We kunnen de Hoge Raad niet negeren. Daar hebben we ons gewoon aan te houden. In 2019 waren er die 500.000 vluchten. Dat is dus het uitgangspunt. Dat is ook die visie van het kabinet daarop. Dat is één.
Ten tweede groeit de luchtvaart jaar na jaar met ongeveer 3%. Dat betekent dus dat Schiphol naar beneden gaat ten opzichte van 2019 terwijl de luchtvaart stijgt. Het is logisch, vandaar die groeiverdiensystematiek, dat je op een gegeven moment

perspectief biedt voor de verbondenheid van Nederland. Anders verlies je het namelijk ook op dat terrein. Of dit voldoende is om tot in de lengte van dagen alles te doen, kan ik niet kwantificeren. Ik vind het heel moeilijk om dat te beantwoorden, maar dat Schiphol van ontzettend groot belang is voor ons vestigingsklimaat, kan ik beamen.
Het is eigenlijk een eeuwenoude economische wet: waar is welvaart ontstaan als je kijkt naar de geschiedenis? Nabij handelsknooppunten. Schiphol is een van de grote handelsknooppunten in de huidige wereldeconomie. Het is een luchthaven van waaruit je binnen 24 uur in elk economisch centrum van de wereld kan zijn. Dat geldt trouwens maar voor een handjevol luchthavens, maar voor vijf of zes ter wereld, geloof ik. Wat is de reden waarom er biotechbedrijven bij Hoofddorp zitten? De toekomst van medicijnen zijn gepersonaliseerde medicijnen. Dan wordt je DNA opgestuurd. Dat wordt dan nabij Schiphol onderzocht; daar zitten ontzettend veel slimme koppen en machines die dat doen en noem maar op. Dat creëert werkgelegenheid, innovatie, spin-offs en inkomsten voor het Rijk. Vervolgens wordt het teruggestuurd naar Canada, Zuid-Amerika, Azië. Dat is allemaal mogelijk vanwege Schiphol.
Toen Eli Lilly naar Nederland kwam en ik als minister van Economische Zaken die presentatie deed, vroeg ik voor die tijd aan de CEO: wat is nou de echte reden waarom je naar Nederland bent gekomen? Zijn antwoord was … Hij kon het trouwens niet zo goed uitspreken, net zoals hij het woord Katwijk ook niet goed kon uitspreken; dat werd een soort "Catwike".

De heer **Van Rooijen** (50PLUS):
Leiden!

Minister **Karremans**:
"Leiden" ging beter, ja.
Het antwoord was maar één woord: "Skiphol". Dat is de reden waarom bedrijven hier komen. Maar het is nu moeilijk te zeggen of die verbondenheid in de toekomst voldoende zal zijn. We weten wel dat de concurrentie groot is. Kopenhagen wil graag uitbreiden. De Deense regering heeft een groot belang genomen in de luchthaven, bijna een 100%-belang, om die hubfunctie te kunnen uitbreiden. Zoals de Kamer weet, loopt er nu een proces bij de Europese Commissie om SAS te laten toetreden tot de Air France-KLM Group, wat overigens weer concurrentie kan bieden voor Schiphol. Ik wil hiermee alleen even de context schetsen waarin wij opereren. Dat was de vraag, geloof ik.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan stel ik voor dat we naar het vijfde blokje gaan: de milieueffectrapportage. Daarna hebben we nog een zesde blokje: overig. Gaat uw gang.

Minister **Karremans**:
Ik denk dat we de milieueffectrapportage al voor een groot deel gehad hebben. Ik zal even kijken welke vragen er nog zijn.

Er werd gevraagd of ik bereid ben om de herziene MER, waarin we dus die twee referentiesituaties hebben opgenomen, opnieuw voor te leggen aan de Commissie mer. Overigens is het niet gebruikelijk om de MER helemaal te herzien, want normaal gesproken vul je aan; we hebben nu gezegd dat we het wel terecht vinden, ook gezien de punten van de Commissie mer, om 'm te herzien. Het antwoord dat ik hier in de Eerste Kamer op deze vraag geef, heb ik ook in de Tweede Kamer gegeven: nee, dat is niet nodig en ook niet gebruikelijk. De adviezen van de Commissie mer zijn duidelijk en zo goed als mogelijk verwerkt in de herziening van de MER. In de Tweede Kamer is er een motie ingediend met precies dat verzoek. Die is met meer dan 120 stemmen verworpen. Als ik dit zou doen, zou ik dus ook geen recht doen aan die uitspraak van de Tweede Kamer.
Dan de vraag waarom er in de MER uitgegaan is van die 500.000; die heb ik al beantwoord.
Dan de vraag of ik bereid ben de adviezen van LVVN over stikstof te verwerken in de MER. Ja, die zijn dus verwerkt. Ik heb net ook al iets gezegd over de brief van de minister van LVVN en welk standpunt daarin staat.
Dat waren de vragen over de MER.

De **voorzitter**:
Ik kijk rond. We gaan door naar het blokje overig. Gaat uw gang.

Minister **Karremans**:
Dank. Allereerst de vraag van de heer Van Kesteren: als die 20% reductie niet gehaald wordt, worden er dan zaken overgeplaatst naar bijvoorbeeld Maastricht? Die geluidsreductie is een harde eis; die zit ook in het LVB. Maar het Rijk stuurt niet actief tussen luchthavens. Het eventueel verplaatsen van verkeer tussen luchthavens is aan de ondernemingen, dus aan de luchthavens en de luchtvaartmaatschappijen zelf. Schiphol participeert in Maastricht. Ook Lelystad Airport is eigendom en onderdeel van Schiphol Group. Dat gaat hier uiteindelijk zelf over. Maar dat zouden ze natuurlijk wel kunnen doen. Daar kunnen ze voor kiezen.
Ik kijk even naar de voorzitter.

De heer **Van Kesteren** (PVV):
Maar kan Schiphol ertoe worden verleid om contact op te nemen met die regionale luchthavens en een verzoek in te dienen om als overloop te fungeren? Dat is mijn vraag. Ik heb uit de antwoorden van de minister ook begrepen dat het Rijk daar niet het initiatief toe kan nemen, maar Schiphol wel. De vraag is hoe Schiphol kan worden verleid om die regionale luchthavens te gaan verleiden om extra vrachtvervoervluchten en civiele luchthavenvluchten over te nemen.

Minister **Karremans**:
Ik snap de vraag heel goed. Ik denk dat het een heel logische vraag is. Daarbij geldt wel dat natuurlijk voor elke luchthaven, ook regionale luchthavens, milieunormen gelden. Als je nu kijkt naar de luchthavens van Rotterdam, Eindhoven, Groningen en Maastricht, zie je dat die allemaal vol zitten. Er is dus niet heel

veel ruimte meer. Sterker nog, die ruimte is er niet en dan zou je dus andere vluchten moeten schrappen. Lelystad is natuurlijk nog nieuw. Daar werkt het kabinet aan voor die 10.000 vluchten. Schiphol kijkt natuurlijk ook naar zijn netwerk om te zien wat logisch is om op Lelystad te plaatsen. Lelystad heeft an sich geen netwerkfunctie en zou dus meer geschikt zijn voor bijvoorbeeld vakantievluchten. Het zou inderdaad kunnen dat Schiphol vluchten daarnaartoe verplaatst, maar de capaciteit van Schiphol blijft dezelfde. Schiphol is een luchthaven die erg in trek is bij luchtvaartmaatschappijen. Ook voor de netwerkkwaliteit van Schiphol is het dus goed als er bijvoorbeeld meer luchtvaartmaatschappijen bij komen. Maar nogmaals, het moet wel passen binnen de geldende normen.

De **voorzitter**:
Ik zie dat er nog een laatste, aanvullende vraag is.

De heer **Van Kesteren** (PVV):
Ik heb van de directie van Groningen Airport Eelde vernomen dat er daar binnen de vergunning nog voldoende ruimte is. Dat biedt dus perspectief.

Minister **Karremans**:
Dat snap ik. Tegelijkertijd is Schiphol natuurlijk een netwerkluchthaven, een hubluchthaven. Juist de vluchten die belangrijk zijn voor dat netwerk zijn heel moeilijk te verplaatsen naar Groningen, want dan heb je de netwerkfunctie niet meer. Dan moeten we eerst de Lelylijn aanleggen om dat goed te doen. Maar goed, dat ga ik hier vanavond niet toezeggen.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan stel ik voor om verder te gaan naar het blokje overig.

Minister **Karremans**:
Zeker. Mevrouw Van Langen-Visbeek vroeg: hoe kan een grote nationale speler als Schiphol ruim vijftien jaar wegkomen met een gedoogsituatie zonder wettelijke basis? En: wat zegt dit over gelijke behandeling? Schiphol wordt niet zozeer anders behandeld dan andere bedrijven, want ook Schiphol moet voldoen aan de eisen van de Wet natuurbescherming. Daarnaast moeten ze voldoen aan de Wet luchtvaart. Daar is dit natuurlijk wel een stap in, maar mevrouw Van Langen-Visbeek heeft natuurlijk absoluut een punt. Die situatie van gedogen moet echt eindigen. Er moet een juridisch goed fundament komen onder Schiphol, voor zowel de luchthaven als de omwonenden. Dat is precies wat we hiermee willen bereiken. Er moet ook nog een natuurvergunning komen, want Schiphol opereert nu onder een gedoogbeschikking ten aanzien van de Wet natuurbescherming.
Wat gebeurt er ondertussen met de PAS-melders? Dat is ook een terechte vraag. Het kabinet voelt zich verantwoordelijk voor het in een legale situatie brengen van alle PAS-melders. Aan het legaliseren van PAS-melders wordt gewerkt binnen het Programma Maatwerk PAS-melders, dat eind juni 2026 is vastgesteld.

Waarom heeft de minister niet gekozen voor een Balanced Approach voor de agrarische sector? Ik ben natuurlijk geen minister van LVVN.

Mevrouw **Van Langen-Visbeek** (BBB):
Maar u praat misschien weleens met hem.

Minister **Karremans**:
Jaja, precies! Ik spreek hem wel af en toe. Dat is wel waar. Die Balanced Approachprocedure bestaat voor het aanpakken van geluid. Daarmee kunnen eventueel exploitatiebeperkingen worden opgelegd aan luchthavens met meer dan 50.000 vliegbewegingen. Ik kan die in die zin niet toepassen op de agrarische sector, maar ik snap natuurlijk wel het punt dat er gemaakt wordt. Dat begrijp ik heel goed.
De heer Baumgarten zei ook: de concurrent staat ook niet stil; van Istanbul tot Dubai wordt er geïnvesteerd. Hij vroeg of dit LVB voldoende is voor ons vestigingsklimaat. Ik denk dat we die vraag net met elkaar behandeld hebben.
"Er zijn geen AERIUS-berekeningen voor 478.000 uitgevoerd." In de MER zijn de effecten bij een ondergrens van 460.000 en een bovengrens van 500.000 in beeld gebracht met AERIUS. Ten behoeve van het LVB zijn de resultaten van de AERIUS Calculator-berekeningen voor het MER-scenario met 460.000 vliegbewegingen geschaald op basis van conservatieve aannames. De gekozen aanpak van 478.000 vliegbewegingen kan worden beschouwd als een robuuste, realistische worstcasebenadering die voldoet aan de eisen van de MER. Dit is in de MER uitgebreid onderbouwd.
Ben ik bereid het pas in werking te laten treden na een geldige natuurvergunning? Volgens mij hebben we die vraag net ook behandeld.
Dan de reflectie op het NRC-stuk van vanochtend. Ik ga niet de media recenseren. Ik denk dat dat niet mijn taak is. Maar goed, wat betreft die gelijkwaardigheidscriteria: we blijven binnen de gelijkwaardigheidscriteria, maar we doen natuurlijk veel meer om de hinder terug te dringen. We beperken het totale aantal vluchten op Schiphol in de nacht, breiden het aantal handhavingspunten uit en stellen een maximumhoeveelheid geluid vast. We zien dat er sinds november een stuk minder klachten binnen zijn gekomen. Dat is echt een significant minder aantal klachten over de hinder, ook in de nacht, bij het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol. Volgens mij hebben we de rest allemaal behandeld vandaag, van grenswaarden tot en met gelijkwaardigheidscriteria.
Tot slot, en daarna heb ik nog één vraag. Voor de activiteiten van Schiphol waarvoor op grond van de natuurwetgeving een vergunning is vereist, moet toch een natuurvergunning worden verkregen? Hoe zie ik dit voor me? Ja, dat heb ik net ook behandeld. Die natuurvergunning moet er uiteindelijk komen, want die gedoogbeschikking was voor twee jaar, dacht ik. Dat is dus het geval.
Dan nog de volgende vraag van mevrouw Van Langen-Visbeek. Schiphol is onze nationale trots en wordt ook zo gepositioneerd. Tegelijkertijd spelen hier ook het ontbreken van vergunningen en gedoogsituaties, net zoals bij de boeren. Waarom worden boeren anders behandeld dan Schiphol? Ik kan me goed voorstellen dat best veel boerengezinnen zich dat afvragen. Het is belangrijk dat Schiphol ook gaat voldoen aan de wet, zowel aan de Wet luchtvaart als aan alle andere relevante wetten waaraan

ook boeren moeten voldoen. Daarom wordt dus toegewerkt naar de implementatie van het LVB, waar nu het positieve -- laten we het zo zeggen -- advies van de RvS over is verschenen.
Daarnaast heeft Schiphol een aanvraag gedaan voor natuurvergunningen. Om te zorgen dat er geen extra belasting van de natuur is, heeft Schiphol stikstofruimte opgekocht van boerderijen. De overheid heeft hier verder geen rol in gehad. Dit is dus niet een actie geweest vanuit de overheid; dit heeft Schiphol zelf gedaan. Dat is op vrijwillige basis gebeurd en gaat niet over boerderijen die nodig zijn voor de legalisatie van de PAS-melders. Dat zit elkaar dus gelukkig niet in de weg. De natuurvergunning is primair vernietigd doordat Schiphol buiten zijn eigen schuld, zoals ontzettend veel aanvragers van een natuurvergunning -- daar horen natuurlijk ook een aantal boeren bij -- additionaliteit niet kon onderbouwen. Daarvoor is actie van de overheid nodig. Dat kan Schiphol dus niet worden aangerekend, maar de overheid wel. Dit staat beschreven in de stikstofplannen die het kabinet aan de Kamer heeft gestuurd. Zoals ik al zei, is in 2025 besloten om een gedoogbeschikking voor Schiphol af te geven omdat Schiphol ook bij de rechter kan aantonen dat de natuur niet extra belast wordt.
Dat was de laatste vraag, voorzitter.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Ik kijk of er nog vragen zijn over het laatste blok. Ja, ik zie dat de fractie van de BBB een vraag heeft. Het CDA heeft er ook nog een vraag over, maar eerst de BBB.

Mevrouw **Van Langen-Visbeek** (BBB):
Dank voor de beantwoording en ook voor het begrip voor de boeren. Ik snap dat de Balanced Approach met de vliegtuigbewegingen te maken heeft, maar het belang van de sector wordt afgewogen ten opzichte van een norm waar discussie over is; laten we het zo zeggen. Die stikstofnorm is in Nederland strenger dan in alle omringende landen. Wordt er weleens wat met die belangenafweging gedaan? Wordt niet eens gedacht: joh, we hebben Schiphol, dat heel belangrijk is voor Nederland, en we hebben de agrarische sector, die ook heel belangrijk is voor Nederland; hoe moeten we nou met die norm omgaan? Moeten we die heel strikt interpreteren, zoals nu, of moeten we kijken en een belangenafweging maken? Ik noem het dan maar Balanced Approach of fair balance. Is het eerlijk? U zegt "ik begrijp wat je zegt", maar wat kunnen de boeren daarmee?

De **voorzitter**:
De CDA-fractie heeft daarover aanvullend nog een vraag. Op welke wijze krijgt de legalisatie van Schiphol een plek in de plannen van het perspectief voor de landbouw, natuurherstel en vergunningverlening voor infrastructuur en woningbouw, dus eigenlijk in de verwerking van de kabinetsbrief die er komt? Mijn aanvullende vraag is hoe het kabinet, dus niet deze minister maar het kabinet, denkt te voldoen aan de additionaliteitsvereiste voor natuurherstel. Dat is een voorwaarde. Dit sluit volgens mij aan bij de vraag: in hoeverre gaat de aanpak van Schiphol direct of

indirect invloed hebben op de beschikbare stikstofruimte voor de agrarische sector? Als die vraag nu niet beantwoord kan worden, waar komt dit dan wel terug? Het is namelijk de vraag, niet zozeer direct van de omwonenden maar meer in algemene zin, hoe we daarmee omgaan.

Minister **Karremans**:
Het antwoord is nee. Dat heeft geen invloed op elkaar. Het is dus belangrijk om dat misverstand, dat er weleens is, uit de weg te helpen. Het kabinet is natuurlijk bezig met een omvangrijk stikstofpakket, waarmee uiteindelijk ook weer vergunningverlening op gang komt. Dat is uiteindelijk het doel. Dat geldt voor boerenbedrijven als die willen uitbreiden en ambities hebben, voor de industrie, voor de infrastructuur en voor de luchtvaart. Nu heb je een natuurvergunning nodig voor ontzettend veel van dat soort activiteiten. Op het moment dat er een natuurvergunning wordt aangevraagd, zal LVVN toetsen of er additionaliteit kan worden aangetoond in een gebied. Daar wordt breed in het stikstofpakket aan gewerkt. Ik geloof dat Schiphol raakt aan twaalf Natura 2000-gebieden. Het is allemaal relatief weinig stikstofdepositie. Er is het beeld dat de luchtvaart veel stikstof zou uitstoten, maar dat is niet het geval. Dat is relatief weinig, maar het raakt wel veel gebieden en elke overschrijding is er één te veel vanwege het additionaliteitsbeginsel. Maar dat zit elkaar niet in de weg. De rechter heeft natuurlijk ook bevestigd dat door de opkoop door Schiphol geen extra natuurbelasting plaatsvindt, maar vanwege de additionaliteit kan die vergunning niet worden afgegeven.
Het punt dat mevrouw Van Langen-Visbeek maakte, snap ik heel goed. Tegelijkertijd heeft het kabinet het stikstofpakket voorgelegd. Daar is natuurlijk ook een belangenafweging aan voorafgegaan. Zij vergelijkt Schiphol en de agrisector. Ik denk ook dat die twee in elkaars verlengde liggen. Die twee horen ook bij elkaar. In de glastuinbouw worden heel veel van de bloemen die worden gekweekt in Nederland, niet verkocht in Nederland. Die gaan de hele wereld over. Daar speelt Schiphol natuurlijk een belangrijke rol in. Ook ten aanzien van zaadveredeling zit Nederland echt in de top van de top. Daar wordt wereldwijd ontzettend veel geld mee verdiend. We vergeten soms dat wij een derde van al ons geld in het buitenland verdienen. Er zijn weinig landen die zo'n grote open economie hebben. Daar heb je wel verbondenheid bij nodig. Ook juist voor de agrisector, die op zo veel fronten de rankings aanvoert in de wereld, is dat van groot belang. Ik zie het dus niet als iets tegenstrijdigs -- het zit elkaar dus ook niet in de weg -- maar juist als iets wat elkaar versterkt. Ik denk dat dat het antwoord is dat ik kan geven op die vraag.

De **voorzitter**:
Dank u wel. We hebben elkaar de ruimte gegeven om tussendoor veel vragen te stellen. Ik ga even peilen of er überhaupt behoefte is aan een tweede termijn. Welke fractie heeft behoefte aan een tweede termijn? Ik zie dat drie fracties daar behoefte aan hebben. Dat betekent dat drie fracties in tweede termijn … Nee, vier fracties. Als dat zo rond de minuut kan, kunnen we nog afronden op het moment dat we in de agenda's hebben staan, zo rond 21.00 uur. Sorry, 22.00 uur.

De heer **Van Rooijen** (50PLUS):
Voorzitter, wilt u mij excuseren?

De **voorzitter**:
Zeker. Ik wens u wijsheid toe bij de Europese Beschouwingen. Dan geef ik nu het woord aan de fractie van PRO.

Mevrouw **Thijssen** (PRO):
Dank u wel. Toch nog even over die politieke belangenafweging, want daarover heb ik vanavond geleerd. Zou de minister kunnen reflecteren op een uitspraak van zijn voorganger? Dat was de heer Harbers. Hij stelde dat 440.000 vliegtuigbewegingen ook nog heel erg goed zijn voor de economie. CE Delft heeft in december vorig jaar een rapport uitgebracht en spreekt er zelfs van dat 375.000 vliegtuigbewegingen goed zijn voor de economie. Dat is mijn eerste vraag.
Dan over de Hoge Raad en de 500.000 vliegtuigbewegingen, waarover ik een aantal keer heb gehoord. Het lijkt er eigenlijk op dat de minister zegt dat de Hoge Raad die 500.000 toestaat, maar als ik kijk naar het vernietigde LVB, lees ik juist dat de Raad van State zegt dat die 500.000 helemaal geen wettelijke status heeft. Daar heb ik de minister nog niet over gehoord, terwijl niet de Hoge Raad maar de Raad van State gaat over de houdbaarheid van het LVB waar we nu over spreken. Ik ben dus toch benieuwd hoe de minister aankijkt tegen het oordeel van de Raad van State op dat punt.
Dan nog een vraag over de nachtpunten. Daar is het even over gegaan. Ik heb nog naar een tabel gekeken. Toen zag ik dat bij minimaal twee keer zoveel geluidspunten de WHO-advieswaarden worden overschreden. Dat vond ik toch best wel veel. Mijn concrete vraag hierbij is de volgende. Als het kabinet 50% minder geluid beoogt in 2030, hoe kan het dan dat die grenswaarden voor de nacht constant zijn gebleven in het groeimodel? Ik kan dat niet goed met elkaar rijmen.
Tot slot heb ik een toezegging gehoord over het gesprek dat gaat plaatsvinden over de capaciteit van de ILT. Ontvangen wij dan een brief over de uitkomsten daarvan, waarin ook expliciet ingegaan wordt op het voorstel van de toezichtsheffing op basis van het profijtbeginsel?

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dat was de fractie van PRO. Dan gaan we naar de fractie van BBB voor uw vragen in de tweede termijn. Gaat uw gang.

Mevrouw **Van Langen-Visbeek** (BBB):
Dank u wel. Dank voor de beantwoording. Wij zijn blij met de trots op de agrarische sector, net als op Schiphol. We zouden wel graag zien dat het niet alleen bij woorden blijft, maar dat het ook gaat leiden tot daden. Er is heel veel zorg in de sector naar aanleiding van de brief die uw collega gestuurd heeft. Ik hoop dat nog eens nagedacht wordt over een Balanced Approach, misschien niet helemaal letterlijk, maar in ieder geval figuurlijk.

Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dat was de inbreng van de fractie van BBB. Dan gaan we naar de Fractie-Visseren-Hamakers. Gaat uw gang.

Mevrouw **Visseren-Hamakers** (Fractie-Visseren-Hamakers):
Dank, voorzitter. Dank voor de beantwoording. Het is helder dat de minister kiest voor een andere economische ontwikkeling dan de Partij voor de Dieren. De minister heeft het over bloemen die de hele wereld over vliegen. De minister vindt dat iets positiefs. Ik denk dat ik daar een ander oordeel over heb. We zitten echt met een ander idee over wat goed is voor Nederland in dit debat. Mevrouw Thijssen zei het ook al: het is uiteindelijk een politieke afweging. In alle antwoorden van de minister hoor ik dat hij ruimte zoekt voor groei. Ik zou een andere ruimte kiezen, juist voor omwonenden, milieu, natuur en klimaat. Uiteindelijk is het dus een politieke afweging. De minister weegt ook de adviezen en de kritiek van de Commissie mer, de Raad van State en de ILT anders dan mijn fractie en mijn partij.
Ik maak me ernstig zorgen over de natuurvergunning bij het huidige aantal vliegbewegingen en ik hoor toch graag nog een keer van de minister of het niet verstandig is om de groeiparagraaf in het LVB even te parkeren totdat we weten hoe de natuurvergunning eruitziet. Het is van groot belang voor álle belangen dat de natuurvergunning van Schiphol rechtsgeldig wordt, zowel die waar de minister voor staat als die waar de Partij voor de Dieren voor staat.

De **voorzitter**:
Volgens mij zit de vraag aan het eind. Dan gaan we naar de Partij voor de Dieren. Gaat uw gang.

De heer **Nicolaï** (PvdD):
Dank u wel, voorzitter. Er werd al even gerefereerd aan nachtvluchten. Dat is een onderwerp waar we het nog niet over gehad hebben. De BBB had daar een vraag over gesteld en een aantal luchthavens in Europa genoemd waarmee je kon vergelijken. Frankfurt is typisch een luchthaven die je een-op-een kunt vergelijken met Schiphol, qua hubfunctie. Frankfurt heeft een verbod op nachtvluchten. Daar is een vraag over gesteld. Daarop heeft de minister gezegd: ja, maar zij hebben dat verbod ingevoerd nog voor de Balanced Approachprocedure er was; wij zitten sowieso aan die Balanced Approachprocedure vast. Ik snap dat, maar ik zou aan de minister willen vragen wat erop tegen is om nou eens te overwegen of we die nachtvluchten niet kunnen verminderen of zelfs helemaal terug kunnen brengen, wetende hoeveel mensen we storen en hoeveel mensen daar gestoord van raken. Nogmaals, wat is er eigenlijk op tegen om die nachtvluchten te verminderen? In de eindrapportage wordt ook genoemd dat het verminderen van die nachtvluchten een goed middel zou zijn. Dat is mijn vraag.
Dan mijn tweede vraag.

De **voorzitter**:

Ik zou kort uw tweede vraag willen horen.

De heer **Nicolaï** (PvdD):
We hebben het uitgebreid gehad over de handhaving. Er moet dan wel wat te handhaven zijn. De minister heeft uitgelegd waarom die grenswaarden zo ruim geworden zijn, omdat je met windrichtingen enzovoort te maken hebt. Ik kom dan toch weer terug op het verhaal van de inspecteur-generaal van de ILT die zegt dat ze zo ruim zijn vastgesteld dat je er niks mee kan. We hebben daar nog steeds geen antwoord op. Als je er niks mee kan, is er dus helemaal niks te handhaven en hebben we helemaal geen boetes nodig. Ik wil daar toch nog een duidelijk antwoord op.

De **voorzitter**:
Twee slotvragen. Het woord is aan de minister.

Minister **Karremans**:
Ik heb er wat moeite mee als er wordt gezegd: die vraag is niet beantwoord. Het kan zijn dat ik de vraag niet naar tevredenheid heb beantwoord, maar ik ben wel degelijk ingegaan op het punt van de grenswaarde en de kritiek dat die te ruim zou zijn. Dat heb ik uitgebreid behandeld. Dat geldt ook voor het punt van de HUF-toets, de ILT en dat daar nog een second opinion op is gekomen; ik heb dat allemaal besproken. Dat is dus ook weer hetzelfde antwoord op dezelfde vraag, namelijk dat dat allemaal verwerkt is. Ik heb namelijk ook gezegd dat LVNL het allemaal te knellend vindt. Daar is ook naar gekeken. Er is een second opinion uitgevoerd en uiteindelijk is daarmee dus ook vastgesteld dat dit de grenswaarden zouden moeten zijn die we nu moeten gaan hanteren. Daarbij moet de operatie natuurlijk wel mogelijk gemaakt kunnen worden. Het zou unfair zijn om wel een aantal vliegbewegingen vast te stellen om dat vervolgens via de grenswaarden onmogelijk te maken. Dat moet je doen gegeven alle wisselende omstandigheden rond een luchthaven.
Ten aanzien van de vergelijking tussen Frankfurt en Schiphol zeg ik dat het altijd gevaarlijk is om luchthavens met elkaar te vergelijken, omdat die gewoon een andere operatie hebben. Luchthavens proberen zich ook te differentiëren op een aantal punten, bijvoorbeeld op de bediening van bepaalde delen van de wereld. Dat heeft een heel groot effect op je operatie. Je kan dus niet alle hubluchthavens zonder meer een-op-een met elkaar vergelijken. Dus met andere woorden: als je zegt dat een nachtsluiting in Frankfurt kan, dan wil dat niet zeggen dat dat automatisch om dezelfde redenen een goed idee zou zijn voor Schiphol. We hebben ook impactanalyses gemaakt ten aanzien van die potentiële nachtsluiting, bijvoorbeeld tussen 0.00 uur en 5.00 uur 's nachts. Omdat het totaal aantal vluchten natuurlijk gelijk blijft -- dat is nu eenmaal de uitkomst van de Balanced Approachprocedure -- betekent dat dat je een verplaatsing krijgt naar meer vluchten aan de randen van de dag, de "kindernacht", zoals dat ook wel genoemd wordt. Ik heb letterlijk omwonenden gesproken die mij met klem vragen: alsjeblieft geen nachtsluiting. Dus omwónenden vragen mij met klem geen nachtsluiting in te voeren, omdat zij de gevolgen daarvan in de randen van de nacht moeten opvangen. Ja, dan kunt u nee schudden, maar dit is wel letterlijk waarvan er sprake is.

De heer **Nicolaï** (PvdD):
Maar dat is in de regeling in Frankfurt opgenomen, ook die randen. Die zitten daarin. Dat is ook gereguleerd.

Minister **Karremans**:
Ja, maar je moet uitgaan van de situatie die er nu is, hè? Dus in de situatie op Schiphol heb je nu met dit aantal vluchten te maken en de situatie van nu moet je dan gaan verdelen over de randen van de nacht. Dat is in feite waar je dan op komt. Twee. In de buurt van Frankfurt zijn er nog een aantal luchthavens open. Op het moment dat wij Schiphol zouden sluiten voor de nacht, is er geen enkele luchthaven in Nederland meer open in de nacht. Nul. Alle andere luchthavens zijn namelijk gesloten. Ja, dat vindt u een goed idee, mevrouw Visseren, maar ik denk niet dat dat een goed idee is. Laat ik dat zeggen.

De **voorzitter**:
Ga verder met de antwoorden op de andere vragen.

Minister **Karremans**:
Dan het punt van uitspraken van voorgangers. Daarvoor geldt hetzelfde als voor uitspraken over krantenartikelen: ik vind er heel veel van, ook van uitspraken van voorgangers. Iedereen heeft een mening. Ik ook, over bijna alles. Maar ik ga geen voorgangers recenseren, ook niet de heer Madlener. Dat is mij weleens eerder gevraagd. De heer Harbers, die ik overigens goed ken maar dat terzijde, heeft in de hoofdlijnenbrief het getal 440.000 genoemd. Later is natuurlijk gebleken dat wij niet middels het noemen van een aantal "het handdoekje bij de finish kunnen leggen"; zo noem ik het maar even. Je moet beginnen met een geluidsdoel. Dat is gesteld. Vervolgens gaat er volgens de regels die op Europees gebied gelden, bekeken worden welke maatregelen je moet nemen om dat geluidsdoel dan te realiseren. Dan moet je beginnen met de meest kosteneffectieve maatregelen. Uiteindelijk kom je pas tot een capaciteitsbeperking. Zo is het ook precies gegaan. Dat is wat het kabinet uiteindelijk heeft gedaan. Op een gegeven moment is de hoofdlijnenbrief er gekomen. Er kwam natuurlijk heel veel rumoer. Iedereen vond daar wat van. Er zijn dus ook rechtszaken over gevoerd. Vandaar dat er dus ook is uitgegaan van die 500.000. Dat stond namelijk in het arrest van de Hoge Raad. Het punt is dat die hoofdlijnenbrief, waarover mevrouw Thijssen het heeft, uiteindelijk heeft geleid tot het stellen van een geluidsdoel. Dat heeft weer geleid tot die 478.000 vluchten conform Europese regelgeving. Daarbij is dus eerst gekeken naar maatregelen die minder ingrijpend zijn dan een capaciteitsbeperking, maar uiteindelijk is het dus wel gekomen tot een capaciteitsbeperking.
Dan over het verschil tussen de Hoge Raad en de Raad van State, waarover mevrouw Thijssen sprak. De Hoge Raad is de hoogste civiele rechter, zoals mevrouw Thijssen weet. Ook de Raad van State heeft niet gezegd dat 500.000 niet wettelijk … Nee, ik moet het goed zeggen. De Raad van State heeft gezegd: 500.000 is niet wettelijk vastgelegd. Ja, dat klopt. Maar de Raad van State spreekt daarmee de Hoge Raad dus

niet tegen. Die zegt: je moet bij een Balanced Approachprocedure uitgaan van die 500.000. Dus vanaf een afstandje lijkt het tegenstrijdig, maar als je er goed naar kijkt, is dat het dus niet. De geschetste tegenstelling ziet het kabinet dus ook niet.
Dan de vraag waarom de 50%-doelstelling in de nacht niet nu al wordt verwerkt in de handhavingspunten. Dat is omdat daarvoor een aparte Balanced Approachprocedure nodig is. Dat staat ook in het coalitieakkoord. Dat zit dus niet in deze Balanced Approachprocedure, want die heeft drie jaar geduurd. We willen nu echt door naar het regelen van de rechtsbescherming per 1 november. Daar is ook alles op gericht vanuit mijn kant. Dan heb je een nieuwe basis. Dat zeg ik ook tegen omwonenden als ik daar ben. En dan gaan we voortbouwen. Dan staat het niet stil. Dan gaan we voortbouwen, ook met de ambities die we in de nacht hebben. Dat gaan we ook doen met betrekking tot die coalitieafspraak.
Dan over dat "groei parkeren". Ik wil mevrouw Visseren-Hamakers meegeven dat ik het een mooie term vind. Ik geloof dat het "de gedifferentieerde groeiparagraaf" was of zoiets dergelijks.

Mevrouw **Visseren-Hamakers** (Fractie-Visseren-Hamakers):
Wat u wilt.

(Hilariteit)

Minister **Karremans**:
Ik geef u mee: het is inderdaad een prachtige term. Ik verwijs even naar de eerste termijn waarin ik daarop al heb geantwoord en ik blijf bij mijn antwoord daarover.
Over de brief en de uitkomst van het overleg over de ILT: ik kan mevrouw Thijssen toezeggen dat we daarop schriftelijk terugkomen richting de Eerste Kamer.
Ik had ook nog beloofd om in de tweede termijn terug te komen op het punt van de heer Nicolaï, waar we even niet uitkwamen in de eerste termijn. Daarover geef ik graag het woord aan mevrouw Heleen Groot, die daar nog veel meer van weet dan ik.

De **voorzitter**:
Gaat uw gang namens de minister.

De **ambtenaar**:
Dank u wel. Dat is ook de reden dat een aantal van u misschien denkt: waar ken ik deze mevrouw toch ook alweer van? Dat is van de Omgevingswet, waarvoor ik heel veel in deze Kamer ben geweest om met u te praten, onder andere over het Digitaal Stelsel Omgevingswet, en om demonstraties door te voeren.
Misschien even twee dingen over de vraag waar nou het omgevingsrecht geldt bij luchtvaart en waar niet. Meneer Nicolaï, u weet als geen ander dat er onder Omgevingswet drie besluiten liggen, namelijk het Bal, het Bkl en het Bbl. Dat zijn afkortingen voor het Besluit activiteiten leefomgeving, het Besluit kwaliteit leefomgeving en het Besluit bouwwerken leefomgeving. De eisen die in het Bal en het Bkl staan, zijn nog niet van toepassing op luchtvaart. Ik kom zo op wat dat woordje

"nog" dan betekent. Vliegtuiggeluid is geregeld onder de Wet luchtvaart in dit LVB en niet onder de Omgevingswet. In het Bbl zitten de eisen die worden gesteld aan woningen, aan aanvaardbare geluidsniveaus in binnenruimtes. Dat gaat dus niet over de bronsoort van het geluid. Het gaat dus niet over welke bron dat geluid uitstoot, maar wel over de vraag of de ontvangende partij het huis mag hebben, met betrekking tot de binnenruimtes. Die gelden ook voor geluid dat van vliegtuigen komt. Laat daar geen misverstand over bestaan. Dat is ook de reden dat de minister net heeft gezegd dat er isolatieprogramma's zijn om ervoor te zorgen dat alle huizen voldoen aan die binnenwaardes.
De minister heeft ook al een aantal keer aangegeven dat er gewerkt wordt aan een nieuw stelsel voor vliegtuiggeluid. Het voornemen daarbij is om het vliegtuiggeluid, zoals dat nu is geregeld onder de Wet luchtvaart, onder te brengen in hetzelfde regime als andere bronsoorten, en dus onder de Omgevingswet of in ieder geval in de systematiek van de Omgevingswet. Daarbij ga je dus ook werken met standaardwaardes, met geluidproductieplafonds. Alle instrumenten uit de Omgevingswet zullen daar dan op van toepassing zijn. Dat is best ingewikkeld, omdat als je bij een weg of bij een spoor aan te hoge waardes komt, je er een geluidsscherm naast zet en als dat nog meer geluid oplevert, je het geluidsscherm dikker, hoger of weet ik veel wat maakt. Dan blijf je onder die waarden. Dat gaat bij vliegtuiggeluid helemaal niet. Dat is een van de redenen waarom het best ingewikkeld is om dit om te zetten naar de Omgevingswet. Een andere reden is dus ook dat het tijd kost. Er is al langer de roep om bij vliegtuiggeluid een aanvullende hinderindicator in te voeren, zoals een LAmax bijvoorbeeld. Denk aan piekgeluid of a number above. Nou, bedenk ze. Er zijn heel veel aanvullende hinderindicatoren mogelijk. Dat kan niet onder de huidige Wet luchtvaart. Daar ontbreekt een grondslag voor. Dat betekent dat daarvoor een wetswijziging nodig is. Dat is iets wat we meenemen. Die grondslag zullen we creëren in het nieuwe stelsel voor vliegtuiggeluid, maar die kan dus niet gerealiseerd worden in dit LVB. Dat als toelichting, en hopelijk als deel van het antwoord, op de vraag van de heer Nicolaï.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Het moet nog even indalen, maar dank voor de antwoorden. Minister, ook bedankt voor de antwoorden.

Minister **Karremans**:
Nu vindt hij het wel goed, hè?

(Hilariteit)

De **voorzitter**:
Dit is uitlokking.

De heer **Nicolaï** (PvdD):
Ik vind het zonde om deze vergadering te belasten met een uur technisch-juridische discussie.

De **voorzitter**:
Ik herhaal nog even wat ik net zei: dank voor de antwoorden op de vragen van de commissie, zowel die van de minister als die van mevrouw Groot aan het einde namens de minister. De commissie heeft een vervolg in gedachten. Het is 22.05 uur of 22.10 uur, dus we hebben het redelijk binnen de termijn gehouden die we gepland hadden, dankzij de medewerking van eenieder. Het is de bedoeling om, onder voorwaarden, morgen een plenair debatje te houden om 9.30 uur om moties te kunnen indienen. Ik kijk even naar de commissie, want onder voorwaarden -- dat hangt van de commissie af, heb ik van de griffier geleerd -- kunnen we het plannen om 9.30 uur. Of zegt de commissie: het is niet meer nodig? Dat ligt dus nog even in ons midden. Ik kijk even rond. Het is nodig. Ja, dan is de conclusie dat morgen om 9.30 uur dat debat plaatsvindt in de vorm van het indienen van moties. Zo hebben we het volgens mij afgesproken. Hoe de route verdergaat met betrekking tot het stemmen over de moties, zullen we met de dan fungerend voorzitter afspreken, zodat we het ordentelijk kunnen organiseren met elkaar.
Dan sluit ik de vergadering, met dank aan eenieder.

Sluiting 22.08 uur.