

Vergaderjaar 2025–2026

31 936

Luchtvaartbeleid

CA

VERSLAG VAN EEN DESKUNDIGENBIJEENKOMST

Vastgesteld 15 juni 2026

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening¹ heeft op 21 april 2026 gesprekken gevoerd over: **de voorhang van het ontwerpbesluit tot wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (EK 31 936, BV).**

Van deze gesprekken brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

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

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

¹ Samenstelling:

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

Voorzitter: Lieveense

Griffier: Dragstra

Aanwezig zijn dertien leden der Kamer, te weten: Van Aelst-den Uijl, Baumgarten, Dessing, Hartog, Jaspers, Kanis, Kemperman, Van Kesteren, Van Langen-Visbeek, Lieveense, Meijer, Thijssen en Visseren-Hamakers,

alsmede de heer Akkerman, de heer Arntzen, de heer Boomhouwer, de heer Bröring, de heer Molenaar, de heer Van Oord, mevrouw Ruigrok, mevrouw Vermeulen en de heer Wassenaar.

Aanvang 20.00 uur.

De voorzitter:

Het is precies 20.00 uur. Daarmee wil ik deze deskundigenbijeenkomst over het Luchthavenverkeerbesluit openen. Er staat twee uur voor gepland. Dat lijkt lang, maar hebben heel wat sprekers en er is heel wat informatie om met elkaar te delen. Deze deskundigenbijeenkomst is voorbereid door de leden Thijssen, Van Langen en Visseren-Hamakers, waarvoor dank namens onze commissie. U bent in groten getale op die uitnodiging afgekomen om uw deskundigheid met ons te delen.

We hebben deze avond in twee blokken verdeeld. We beginnen met een blok vanuit het bestuursrechtelijke perspectief, vanuit de ILT en Schiphol zelf. Dat is het eerste blok. Dan geef ik onze commissieleden even de gelegenheid om vragen te stellen. Ik zal straks heel even kijken hoe het gaat met de verhalen en of de commissieleden misschien al na ieders verhaal vragen moeten stellen. Steek dan gewoon uw hand op; daar heb ik geen moeite mee. Ik zie mijn griffier heel erg nee knikken, maar soms werkt dit sneller dan dat we drie sprekers moeten afwerken. Dat is soms minder effectief. Na het eerste blok is er een vervolgblok. De rest van de deskundigen – zo noemen wij u vandaag – komt dan aan het woord.

Blok 1

Gesprek met:

- de heer Herman Bröring, hoogleraar bestuursrecht
- de heer Mattheus Wassenaar, Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)
- mevrouw Maaïke Vermeulen, Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)
- de heer Pieter van Oord, president & CEO Royal Schiphol Group
- de heer Michael Arntzen, Head of Environmental Capacity, Schiphol

De voorzitter:

Ik wil gelijk beginnen met blok 1. Als eerste deskundige staat bij ons de heer Bröring genoteerd. U bent hoogleraar bestuursrecht. U heeft keurig een positionpaper ingeleverd, waarop u een toelichting kunt geven. Aan u het woord.

De heer Bröring:

Dank u wel, voorzitter. Ik ben hoogleraar bestuursrecht in Groningen. Ik houd mij met bepaalde overheidsdossiers bezig. Ik houd mij niet echt met Schiphol in het bijzonder bezig, maar zo af en toe wel. Als je er zo af en toe mee bezighoudt, dan blijf je je toch wel steeds verbazen. Ik ben een beetje een buitenstaander. Ik kijk ernaar en denk: wat een rare besluitvorming.

Vooropgesteld, de problematiek is buitengewoon ingewikkeld. Dan beperk ik mij tot geluid. Geluidsnormen zijn zeer ingewikkeld. Geurnormen zijn

ook heel ingewikkeld, maar geluidsnormen zijn écht heel ingewikkeld, gezien de soorten van normen waar je mee te maken hebt. Denk aan het totaalvolume geluid, grenswaarden en noem maar op. Dat het allemaal heel ingewikkeld is, is duidelijk. Het is ook helder dat er grote belangen op het spel staan. Wat je dan zou verwachten, is een brede belangenafweging. Als je het stuk leest, dan wordt keer op keer het economische belang van Schiphol vooropgesteld. Je zou daar graag een verdere onderbouwing van willen zien, omdat je ook weet dat er anders over wordt gedacht. Dat belang zou je willen zien. Je zou ook het belang van de omwonenden willen zien, hun gezondheidsbelangen. Onlangs verscheen het bericht dat een GGD-onderzoek laat zien dat een half miljoen mensen ernstige geluidhinder ondervinden. Je zou die belangen beide evenwichtig naast elkaar willen zien, in plaats van één belang voorop. Ik vind dat ook heel onhandig. Dat zou je echt willen zien.

Wat je ook veel terugleest in het stuk – dat viel me in de trein nog weer op – is dat er wordt gesproken over «herstel en versterking van de rechtsbescherming van de omwonenden». Bij rechtsbescherming denk je aan formele mogelijkheden van bezwaar en beroep. Maar het gaat natuurlijk primair om fundamentele rechten en de belangen van de bewoners. Stel die nou voorop. Vervolgens lees je ergens dat er meer handhavingspunten komen, waardoor je beter kunt handhaven. Er wordt heel formeel gedacht in de sfeer van rechtsbescherming. Ik zou juist denken: maak er een evenwichtige, brede belangenafweging van. Dat mis ik in het hele stuk. Dat vind ik als bestuursrechtjurist in termen van «evenredigheid» nogal onhandig.

Verder valt me op dat er gebruik wordt gemaakt van verhullend taalgebruik. Er is heel lang een illegale situatie geweest. Zeg dan ook dat je nu gaat legaliseren. Zo kan ik wel meer voorbeelden noemen. Ook valt mij op dat er onduidelijkheid is over de referentiesituatie.

Ik kom een beetje bij de hoofdconclusie, maar ik zal daar straks nog een verdere toelichting op geven. In de zin van zorgvuldigheid en motivering vind ik het een zwak besluit. Heel algemeen samengevat: als je het zo doet, is het in mijn ogen een zwak besluit. Ik las ergens dat de VVD in de Tweede Kamer heeft gevraagd of het nou robuust en rechtmatig is, en of het standhoudt. Daar kwam een héél kort antwoord op: jazeker. Ik denk dat het zo complex is en dat er zulke weeffouten in het hele verhaal zitten, dat er twijfels blijven.

Bij deze slide zal ik niet zo lang stilstaan. Dat het onrechtmatig is, wisten we al. De schending van artikel 8 EVRM kenden we al. Hier werd dus bevestigd wat we eigenlijk allemaal al wel wisten.

Artikel 8.17 Wlv is van groot belang. Wat je zou verwachten, weliswaar als jurist ... Ik weet dat er steeds minder juridisch wordt gedacht tegenwoordig. Ik wijs met name op het bepaalde in lid 7. Als je een volgend luchthavenverkeerbesluit neemt, dan mag dat, kort gezegd, niet slechter zijn dan het eerste luchthavenverkeerbesluit op een aantal punten, namelijk externe veiligheid, geluidbelasting enzovoorts. Als lezer, als buitenstaander en als je er eigenlijk niks van weet, verwacht je dan dat er eerst eens even wordt gekeken naar wat die situatie van toen was. Dat wordt dan beschreven en uitgewerkt. Gezien de wet is dat het vertrekpunt, dus je verwacht een apart hoofdstuk over wat toen de situatie was. Wat lees je? Er zijn intussen ontwikkelingen geweest en er is gedoogbeleid geweest – lees: handelen in strijd met de wet, dus gewoon onrechtmatig handelen – en dat betrekken wij ook bij die referentiesituatie. Als jurist denk ik: dat zouden mijn studenten niet zo moeten opschrijven, want in feite ben je daarmee aan het witwassen. Als het zo is bedoeld, dan kan dat natuurlijk niet. Dan weet ik wel dat het allemaal ingewikkelder is, ook uitgaande van die oude situatie; dan kun je een heel eind naar de situatie nu komen. Maar mijn punt is: dat zou je graag uitgelicht willen zien. Hier en daar gebeurt dat ook wel, maar er wordt soms gewoon ronduit gezegd: het is niet realistisch om nog zo ver terug te gaan. Maar ga dat dan ook

beter onderbouwen, want dit is gewoon wat de wet ervan zegt. De NNHS-situatie is een situatie nadien van gedoogbeleid; die valt niet onder het luchthavenverkeerbesluit van indertijd. Dat is dus deze situatie. De tekst op deze slide komt uit een rechterlijke uitspraak van de Raad van State van vrij recent over de vraag of het KB van 6 mei 2025 nou helemaal klopt. Ook hier had de Raad van State enorme twijfels bij. Ik ben er bang voor dat dat probleem ook meeloopt in dit ontwerpbesluit en dat het probleem nog niet is opgelost.

Waar ga ik dan van uit? Dat zou dus moeten worden uitgewerkt. Wat hier dus gebeurt, is dat ook die gedoogsituatie wordt meegenomen. Op dat punt vind ik het ook niet zo'n sterk verhaal.

Het volgende plaatje, over het ontwerp-LVB. Hier komen we dat dan tegen. Er zijn diverse externe ontwikkelingen geweest die van invloed zijn geweest. Ik vind er wel ingewikkeld aan dat het NNHS-beleid met de beste bedoelingen bedacht was. In totaal kom je beter uit. Dan heb je hier en daar wel wat nadelen voor mensen, voor individuen, maar op macro-niveau komt je beter uit. Dat is op zichzelf allemaal nog te verdedigen, ook als je een oud LVB als referentiekader neemt. Prima, maar als je vervolgens kijkt naar wat er met dat NNHS is gebeurd, dan zie je dat men ook herhaaldelijk dat preferentieel gebruik heeft moeten loslaten. De secundaire banen zijn toch vaker dan de bedoeling was gebruikt.

De voorzitter:

U zit inmiddels ruim over de zes minuten. Ik geef u even een seintje.

De heer Bröring:

Ja, dan ga ik heel snel door. Uitvoerbaarheid. Dan verwijst ik ook maar gewoon naar mijn paper.

De handhaafbaarheid. Ik heb het verhaal van ILT gelezen. Dat kan ik volkomen onderschrijven, want die handhavingsmogelijkheden zijn buitengewoon beperkt. Dat heeft ook met het type normering te maken, namelijk op jaarbasis. Dan blijkt het achteraf allemaal niet goed te zijn. Dan kun je misschien een sanctie opleggen of een maatregel treffen. Een maatregel treffen is ook niet eens echte handhaving, zou ik denken. Dus ook qua handhavingsmogelijkheden is het allemaal buitengewoon beperkt.

Tot slot misschien nog dit. Het gaat hier uiteindelijk om een brede evenredige belangenafweging. Er zijn wel mensen geweest die dachten: er is nu nieuwe jurisprudentie over het evenredigheidsbeginsel en dan zou er meer ruimte kunnen zijn om te gedogen. Dat is gewoon niet zo, blijkens latere jurisprudentie. Als het gaat om stikstof en Schiphol kun je als rechter nog wel zeggen: vooruit, structureel overtreden gedurende vijf jaar kan nog, want ik snap ook wel hoe ingewikkeld de problematiek is. Maar ik kan me geen rechter voorstellen die dat na vijf jaar ook nog zegt. Men zit hier dus in een heel lastig parket. Het moet nu ook wel echt goedkomen, want het gaat al te lang op onrechtmatige wijze.

Samenvattend: er liggen hier grote risico's. Er is nog veel nader uit te leggen. Ik laat het daarbij.

De voorzitter:

Ik dank u voor uw toelichting op uw positionpaper. Ik stap over naar de inbreng van de Inspectie Leefomgeving en Transport. Wie van u mag ik het woord geven? De heer Wassenaar.

De heer Wassenaar:

Voorzitter, dank voor de gelegenheid om bij deze bijeenkomst een bijdrage te mogen leveren aan de besluitvorming over het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol. Ik doe dat vanuit mijn hoedanigheid als inspecteur-generaal van de ILT. Ik zal een korte presentatie verzorgen. Nadien zal ik

met mijn collega Maaike Vermeulen proberen uw vragen zo goed mogelijk te beantwoorden.

Onderdeel van de Inspectie Leefomgeving en Transport is de ILT-Luchtvaartautoriteit. Wij voeren een aantal wettelijke taken uit die relevant zijn voor het besluit dat voorligt. Het betreft in eerste instantie het toezicht op en de handhaving van de wet- en regelgeving met betrekking tot de luchtvaartveiligheid, dit alles met het doel luchtvaartongevallen te voorkomen en daarmee passagiers zo veel mogelijk te beschermen. Daarnaast zijn we verantwoordelijk voor het toezicht op en de handhaving van de wet- en regelgeving met betrekking tot geluid en emissies afkomstig van de luchtvaart, dit alles met als doel schade aan de leefomgeving en de gezondheid te voorkomen en daarmee omwonenden en medewerkers van Schiphol te beschermen. Deze wetgeving is grotendeels internationaal georiënteerd en met name op ICAO- en EASA-verordeningen gebaseerd. Geluids- en emissiegrenzen voor luchtvaart zijn meer nationaal en vinden hun grondslag in de Wet luchtvaart.

Naast de taken van toezichthouder en handhaver hebben wij ook een signalerende rol. In het dossier geluidshinder Schiphol hebben wij de afgelopen jaren in de Staat van de luchtvaart ook herhaaldelijk gewezen op de juridische kwetsbaarheid van het anticiperend handhaven, de beperkingen op de uitvoering van onze wettelijke taken die dit oplevert en de negatieve gevolgen daarvan voor onder meer de inwoners van de gemeenten Aalsmeer en Uithoorn.

Een vast onderdeel van het wetgevingsproces is de uitvoering van de toets op handhaafbaarheid, fraudebestendigheid en uitvoerbaarheid; het kwam net al aan de orde. Het LVB is door ons in meerdere rondes beoordeeld, waarbij het perspectief van de burgers, de omwonenden, een belangrijk aandachtspunt vormde. Deze toetsen zijn openbaar en zijn gedeeld met uw Kamer. We zijn positief dat met de wijziging van het LVB na al die jaren eindelijk een einde wordt gemaakt aan het anticiperend handhaven en dat de individuele bescherming tegen geluidsoverlast wordt versterkt, onder meer door de uitbreiding van het aantal handhavingpunten. Tegelijkertijd is de huidige vliegoperatie leidend geweest bij het vaststellen van de grenswaarden voor geluid en emissies. Dit kan ertoe leiden dat situaties die onder het huidige LVB als overschrijdend golden in het nieuwe LVB niet langer als zodanig worden aangemerkt, met name in de zuidoostelijke hoek. Het omgekeerde is ook het geval, maar in andere regio's. Daarnaast leidt de combinatie van grenswaarden en baanregels tot meer complexe wet- en regelgeving.

Tot slot is in deze wetgeving lik-op-stukhandhaving nog niet mogelijk. Dat is voor een toezichthouder heel belangrijk. Op dit moment kunnen wij slechts eenmaal per jaar, na afloop van het gebruiksjaar, handhaven op geluidsoverschrijding door het treffen van operationele maatregelen. Al lang geven wij aan dat het vanuit toezicht wenselijk is sancties te kunnen opleggen die effectief zijn en die direct na het plegen van de overtreding kunnen worden opgelegd.

Het ontwerp-LVB bevat een eerste stap in die versterking van het handavingsinstrumentarium doordat we de mogelijkheid krijgen bij een dreigende overschrijding gedurende het gebruiksjaar een beheersplan voor te schrijven. Door het ontbreken van een direct handavingsinstrument – lik-op-stuk – is de effectiviteit hiervan echter beperkt, waardoor de uitvoerbaarheid van het toezicht maar zeer beperkt verbetert. Mogelijkheden om gedurende het gebruiksjaar te handhaven door het instrumentarium uit te breiden vereisen een aanpassing van de Wet luchtvaart. Een dergelijk wetgevingstraject is nog niet gestart.

Het LVB is gebaseerd op relatieve emissiegrenswaarden per ton startgewicht. We hebben eerder, in onze signalerende rapportages, al aangegeven dat deze systematiek in de praktijk maar heel beperkt sturend is en geen directe begrenzing stelt aan de totale uitstoot. Hierdoor dragen de

huidige emissienormen op dit moment nog onvoldoende bij aan het begrenzen van schadelijke stoffen. Absolute emissiegrenswaarden kunnen bijdragen aan een meer sturend en toetsbaar normenkader. Dit zou een plek moeten krijgen in toekomstige wetgeving. De Balanced Approach draagt bij aan vermindering van de geluidsbelasting. De sturing vindt in praktische zin plaats in verschillende systemen, zoals het totaalvolume van de geluidsbelasting, de grenswaarden in L_{den} -handhavingspunten en het systeem van preferentieel baangebruik. Eerder gaven we in onze rapportages al aan dat deze systematieken in sturende zin een waarde hebben, maar beperkt aansluiten bij de hinderbeleving van omwonenden. Bij een dreigende overschrijding kan de ILT-Luchtvaartautoriteit een beheersplan voorschrijven, waarin wordt voorgeschreven hoe de dreiging wordt gemitigeerd. Criteria voor het vaststellen van een dreigende overschrijding zijn echter nog onvoldoende uitgewerkt, waardoor onduidelijk is wanneer en op basis waarvan er kan worden ingegrepen. Daarnaast ontbreekt in het LVB een effectief lik-op-stukhandavingsinstrument, zoals ik al aangaf. Het bestaande instrumentarium, waaronder het opleggen van een last onder dwangsom, biedt daardoor onvoldoende mogelijkheden voor tijdig en doeltreffend optreden, wat de effectiviteit van de handhaving zeer beperkt. Het Ministerie van IenW is momenteel bezig met de aanpassing van het LVB, mede naar aanleiding van onze HUF-toetsen, onze uitvoerings-toetsen. Een deel van onze aandachtspunten is overgenomen in de voorhangversie van dit LVB. Over een ander deel van onze aandachtspunten vinden nog gesprekken plaats, waarna het ministerie naar verwachting een deel van deze punten zal overnemen en een deel niet. Samenvattend. Het ontwerp-LVB voorziet in een beëindiging van het anticiperend handhaven en in een uitbreiding en een duidelijke verschuiving van handhavingspunten. Dat is positief. Tegelijkertijd ontbreekt er in het ontwerp een aantal elementen die nodig zijn voor effectieve handhaving, waarmee zal worden bijgedragen aan rechtszekerheid voor omwonenden.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Mevrouw Vermeulen, wilt u nog iets aanvullen?

Mevrouw Vermeulen:

Nee.

De voorzitter:

Nee? Goed. Het was netjes om dat even aan u te vragen. U zit hier ook ter ondersteuning. Dan gaan we naar de heer Van Oord, president en CEO van de Royal Schiphol Group. Aan u het woord.

De heer Van Oord:

Dank u wel. Naast mij zit Michael Arntzen, een van de weinige mensen in Nederland die echt verstand heeft van geluid. Hij is gepromoveerd in vliegtuiggeluid.

Voorzitter. Dank aan de leden van deze Kamer voor deze uitnodiging. Deze deskundigenbijeenkomst helpt bij de beoordeling van het ontwerp-Luchthavenverkeerbesluit Schiphol. Dat besluit moet uiteindelijk zorgen voor rechtszekerheid, niet alleen voor omwonenden, maar ook voor Schiphol en de overheid. Schiphol is heel nadrukkelijk exploitant en uitvoeringsorganisatie. Wij bepalen geen beleid. Beleid wordt bepaald door het Ministerie van IenW. Wij zien dagelijks wél wat wel werkt en wat niet werkt. Vanuit die verantwoordelijkheid richten wij ons vandaag op één kernpunt: een juridisch houdbaar en uitvoerbaar stelstel.

In dit LVB is gekozen voor een luchthaven die capacity-constrained is. Dat is een mooie Engelse term en betekent: wij handelen minder vluchten af

dan waar we daadwerkelijk de capaciteit voor hebben. In 2019 zaten wij nog op 500.000 vluchten. In dit coalitieakkoord is een keuze gemaakt voor 478.000 vluchten. Dat was eigenlijk al besloten door het vorige kabinet. Ik wil benadrukken dat we daarmee de eerste luchthaven in de wereld zijn die kiest voor vrijwillige krimp. Dat hebben we gedaan op basis van een Europese procedure, de Balanced Approach, waar mijn voorgangers het net over hadden.

Tegelijkertijd kan ik u melden dat Schiphol de afgelopen jaren aantoonbaar stiller is geworden. Dat is het resultaat van een aantal gerichte keuzes in beleid en uitvoering. Dat is allereerst preferentieel baangebruik en ten tweede tariefdifferentiatie van Schiphol zelf. Stillere vliegtuigen krijgen korting en duurdere vliegtuigen betalen meer geld. We differentiëren met name tussen de dag en de nacht. We maken het buitengewoon kostbaar om nog in de nacht te vliegen.

De effecten hiervan zijn meetbaar. Het aandeel vliegtuigen in de stilste categorie is in één jaar tijd gestegen van 23% naar meer dan 30%. Met name in de nacht zagen wij het afgelopen jaar al een spectaculaire verstilling van meer dan 30%. Wij zien dit ook terug in het aantal meldingen bij Bewoners Aanspreekpunt Schiphol. In hun net gerapporteerde rapportage, welke afliep op 1 november, zien we dat het aantal geluidsklachten is gedaald met 15%. U zult misschien zeggen «bijzonder, dat is niet echt veel», maar het is wel een trendbreuk die we zien. Wij leggen echt een verband tussen de keuze voor stillere vliegtuigen en deze trendbreuk.

Wij vinden dat dit debat zou moeten gaan over feiten, gemeten effecten en uitvoerbaarheid, niet over aannames. Er wordt bij Schiphol heel vaak gesproken over aannames. Dit dossier laat zien hoe nauw beleid en uitvoering met elkaar verweven zijn. Daarom vind ik het jammer dat niet alle partijen die dagelijks een rol spelen in de uitvoering hier vandaag vertegenwoordigd zijn. We missen met name de luchtverkeersleiders, die op het gebied van geluid een grote rol spelen.

Laat mij kort de achtergrond schetsen van dit LVB. Ruim vijftien jaar geleden is na breed maatschappelijk overleg en op advies van de Alderstafel, waarin ongeveer iedereen op Schiphol bij elkaar kwam – het was echt polderen – gekozen voor het Nieuw Normen- en Handhavingsstelsel voor Schiphol, het NNHS. Dat stelsel werd breed gedragen. Dat had uiteindelijk één kern: Schiphol stiller maken met preferentieel baangebruik als basis van het geluidsbeleid.

In de praktijk wordt op Schiphol inmiddels al ongeveer vijftien jaar volgens dit NNHS-systeem gevlogen en hinder beperkt. Echter, dit is nooit wettelijk verankerd. Het voorliggend LVB biedt nu de kans om deze langdurige situatie te beëindigen en wetgeving en praktijk weer bij elkaar te brengen. Kortgezegd: de praktijk loopt al vijftien jaar voor op de wet. Voor omwonenden en voor de sector heeft dit geleid tot langdurige onduidelijkheid en onzekerheid over geldende normen en juridische aanspreekbaarheid. Die onduidelijkheid moet wat Schiphol betreft stoppen.

Het LVB verankert bovendien de uitkomsten van de Balanced Approach-procedure. Dat is een complexe procedure die in Brussel gevolgd moet worden. Daarbij is er door de Nederlandse overheid beleid bepaald om 20% stiller te worden in twee stappen, eerst 15% en daarna 5%.

Vervolgens moet je op basis van dat beleid maatregelen bedenken die tot die geluidsreductie komen, zonder dat het schade doet aan de connectiviteit in Europa. Daarmee is krimp een measure of last resort. Daar is hier wel voor gekozen: van 500.000 naar 478.000 en in de nacht van 32.000 naar 27.000. Deze uiteindelijke balans is een politieke afweging geweest. Die afweging ligt bij het kabinet en bij beide Kamers.

Wel is het essentieel dat de uitkomst consistent, handhaafbaar en juridisch robuust wordt vastgelegd. Daarbij vragen we nadrukkelijk aandacht voor de uitvoerbaarheid. Te knellende vastgestelde grens-

waarden en beperkte sturingsmogelijkheden gedurende het gebruiksjaar kunnen er paradoxaal genoeg toe leiden dat de overlast voor omwonenden toeneemt. Als wij te krappe handhavingspunten hebben onder onze preferente banen, gaan we op de andere banen vliegen. Dat leidt per saldo tot extra geluidsoverlast. Meneer Wassenaar weet precies waar deze problematiek over gaat.

Tot slot het bredere perspectief. Het gesprek over Schiphol raakt niet één regio en niet alleen omwonenden, maar meerdere gebieden. Denk aan werknemers, reizigers, het brede maatschappelijke en economische belang van onze nationale luchthaven en de internationale handelspolitiek. Schiphol is trots op de stappen die al zijn gezet om stiller te worden en te kunnen volgen. Schiphol blijft zich inzetten voor verdere verstillings, met name in de nacht. Na ruim vijftien jaar werken met een stelsel dat in de praktijk functioneert maar onvoldoende is verankerd, is dit het moment om te zorgen voor duidelijke en houdbare spelregels. Verder uitstel vergroot juridische kwetsbaarheid en verlengt de onzekerheid voor omwonenden, sector en overheid. Onze oproep aan uw Kamer is dan ook: zorg nú voor deze bestuurlijke en juridische duidelijkheid, zodat wij een streep kunnen zetten achter een te lange periode van bestuurlijke stilstand en er rechtszekerheid ontstaat voor iedereen.

Voorzitter, dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Van Oord. De heer Arntzen heeft aangegeven dat u uw verhaal ook keurig namens hem heeft gedaan. Daarmee zijn we dus aan het einde van het eerste blok. Ik wil overgaan tot de vragen die dit heeft doen rijzen bij u als commissie. Ik kijk even naar mijn linkerzijde: zijn er vragen? Ja, dat is het geval. Als eerste de heer Meijer namens de VVD.

De heer Meijer (VVD):

Drie deskundigen met strakke verhalen. Wie ben ik om daar iets van te zeggen? U kunt misschien wel op elkaar reageren, want de verhalen hadden niet allemaal dezelfde conclusie. Kan Schiphol misschien aangeven waar in de twee eerdere verhalen een zwak punt zit, en kunt u dat omgekeerd ook doen? Dan kan ik het namelijk een beetje wegen.

De voorzitter:

Ik kijk even naar de heer Van Oord.

De heer Van Oord:

Als het gaat om bestuursrecht, zult u mij hier geen uitspraken horen doen die verband houden met het betoog van de heer Bröring. Ik laat het graag over aan de deskundigen van lenW om bestuursrechtelijk een goed LVB te maken. Als het gaat om de handhaafbaarheid van de rol van de ILT, dan is één ding duidelijk: in de huidige constellatie kan de ILT helemaal niet handhaven. Wij hebben op dit moment 35 handhavingspunten. We gaan in de nieuwe context doorgroeien naar ongeveer 150 handhavingspunten. Daar zitten handhavingspunten bij die verder van Schiphol liggen dan nu het geval is. Het goede nieuws is dat er in het nieuwe systeem wél gehandhaafd kan worden. Dat is pure winst. Vanuit het perspectief van de ILT is het dus pure winst dat er wél gehandhaafd kan worden, terwijl dat nu niet het geval is.

De voorzitter:

Ik kijk nog heel even naar de heer Wassenaar.

De heer Wassenaar:

Ik waag me ook niet aan een juridische reflectie. Mijn buurman heeft een aantal keren naar de uitvoeringstoets van de ILT verwezen. Wat de heer Van Oord zegt, is natuurlijk terecht: de mate waarin geluidsoverlast

mogelijk wordt gemaakt in verhouding tot de hoeveelheid vluchten bij Schiphol is een politieke afweging. Die weging is aan de politiek. Daar zal vast nog een gesprek met mijn Minister over worden gevoerd. Ik ben iets minder positief dan de heer Van Oord over het handhavingsinstrumentarium, maar dat gaf ik in mijn bijdrage al aan. Ik denk dat de uitbreiding van het aantal punten – de heer Van Oord refereerde daar ook aan – gaat helpen om uiteindelijk de begrenzing van geluid concreet te maken. Ik denk wel dat – dat zit ook in onze uitvoeringstoetsen – die handhavingpunten zodanig ruim gemaakt zijn dat... We moeten nog zien in hoeverre die echt knellend en beperkend zijn op de operatie. Wat we in onze uitvoeringstoets ook hebben aangegeven, is dat de operatie vrij leidend is geweest in het vaststellen van de handhavingpunten.

De voorzitter:

Gaat uw gang, meneer Bröring.

De heer Bröring:

Heel kort, want het is inderdaad een politieke afweging. Mijn bestuursrechtelijk ingestoken verhaal is dat het van belang is om alle belangen evenwichtig in kaart te brengen en ook de juiste referentiesituatie te nemen. Dan heb je uit te leggen hoe het zit, als de praktijk, waar zojuist over werd gesproken, daar ook een plek in heeft. Dat moet je goed uitleggen. Dat is namelijk wat de wet eist en wat qua belangenafweging ook juridisch wordt geëist. Als je als Schiphol verder wilt, heb je weinig aan een besluit waarvan de rechter nog gaat zeggen: dat en dat en dat had je nog beter moeten uitzoeken en motiveren. Dan gaat het terug en dan sleept het nog jaren door. Het zou ook niet goed zijn als het niet langs bestuursrechtelijke weg kan, maar zelfs de civiele rechter steeds moet inspringen. Dat geeft niet de rechtszekerheid waar iedereen behoefte aan heeft.

Mevrouw Visseren-Hamakers (Fractie-Visseren-Hamakers):

Dank voor de stukken en de introducties. Ik ga misschien een retorische en/of domme vraag stellen.

De voorzitter:

Die bestaan niet.

Mevrouw Visseren-Hamakers (Fractie-Visseren-Hamakers):

Zeker, die bestaan wel; ik stel ze regelmatig. Hoe kan het nou zijn dat Schiphol, dat voor 100% in publieke handen is, al decennialang onrechtmatig handelt? Hoe kan dat?

De voorzitter:

Is dit een vraag aan de heer Bröring? Ik zie de heer Bröring namelijk naar zijn microfoon gaan.

Mevrouw Visseren-Hamakers (Fractie-Visseren-Hamakers):

Of de heer Wassenaar misschien, namens de ILT. Kan iemand me uitleggen hoe dit mogelijk is? We zouden dit probleem toch vandaag nog kunnen oplossen als Rijksoverheid?

De voorzitter:

Uw vraag is helder. Ik wil graag het woord geven aan de heer Bröring.

De heer Bröring:

Ik kan een heel helder antwoord geven: niet iedereen vindt de wet even belangrijk. Politiek kan er van alles, maar dan moet je je wel aan het recht houden. Heb je een wet die niet goed past, dan ga je die wet wijzigen. Politiek kan alles; dat is alleen niet altijd de houding hier in Den Haag, en

elders ook niet. Dan zegt men «we hebben een praktijk en een andere belangenafweging» en dan gaan we gedogen. Dat zien we op het terrein van PAS en stikstof en op andere terreinen. Dan maak je, ook hier in de Eerste Kamer, een wet die je dan kennelijk zelf ook weer niet al te serieus neemt. Dat is wel een probleem, want als je jurist bent, geloof je wel in de wet en ook in de juridische oplossingsmogelijkheden. Wat er precies achter zit? Het recht wordt niet altijd gerespecteerd op de wijze die ik graag zou zien. Dat is wat ik erover kan zeggen. Ik kan er nog veel meer over zeggen. Je zit hier in een bepaalde fuik; je begint ergens met de beste bedoelingen aan, met veel wensdenken, want dat het NNHS binnen afzienbare tijd gelegaliseerd gaat worden, is ook wensdenken. De praktijk is altijd veel weerbarstiger en dan zit je in een heel lang spoor van illegale praktijk. Uiteindelijk kun je je daar niet meer goed uit losmaken, maar dat is meer bestuurskunde en dat is mijn vak niet.

De heer **Arntzen**:

Ik ga toch proberen een technisch antwoord te geven. Ik vind het overigens een goede vraag. Ik ga u meenemen naar een tijd terug. In 2008 liepen we in het oude stelsel vast. Er is toen een brede afspraak gemaakt omdat er een oplossing moest komen, en dat is die zogenaamde Alderstafel. Sindsdien hebben we vanaf 2011 eigenlijk met dit nieuwe systeem, het Nieuw Normen- en Handhavingsstelsel, gewerkt. Het was ook de afspraak dat we dat zouden doen. Daar is twee jaar mee geëxperimenteerd en daarna is aangegeven: dat gaan we continueren, dat is de wens van allen en dat wordt dan uiteindelijk in de wet verankerd. Dat heeft een tijd op zich laten wachten. Daar kwamen verschillende technische issues doorheen, een nieuw rekenmodel, stikstof – dat hoeft ik hier, denk ik, niet uit te leggen – en covid. Verschillende redenen hebben ervoor gezorgd dat het continu niet in de wet werd verankerd, hoewel dat breed werd gedragen. Nu zitten we vandaag dus hier, vijftien jaar nadat we deze afspraken met zijn allen hebben gemaakt. Die hebben we nageleefd, maar die zijn die niet in de wet verankerd. Dat is jammer.

De **voorzitter**:

Ik kijk heel kort naar de ILT; heeft u behoefte om te antwoorden?

Mevrouw **Visseren-Hamakers** (Fractie-Visseren-Hamakers):
Heel graag.

De heer **Wassenaar**:

Ik heb er niet heel veel aan toe te voegen. Het is belangrijk en positief dat er een LVB ligt; daar ben ik ook mee begonnen. Even los van hoe je de keuzes die erin gemaakt zijn waardeert, is het heel goed dat er een keer een einde komt aan de situatie dat er gewacht wordt op een wettelijk kader dat er nog niet is en de toezichthouder de opdracht krijgt, in alle openheid, om te gedogen.

De **voorzitter**:

Goed. Dan wil ik naar de volgende vraag. Ik kijk even naar mevrouw Van Aelst namens de SP.

Mevrouw **Van Aelst-den Uijl** (SP):

Dank voor de verschillende inbrengen. Ik heb in eerste instantie een vraag voor de ILT. Begrijp ik het goed dat jarenlange structurele en toch ook wel bewuste overtredingen nu gaan leiden tot legalisatie van die bewuste overtredingen van de geluidsruimte? Hoelang is bij de ILT al bekend dat handhaven binnen de huidige situatie eigenlijk niet kan of niet lukt? Voor de context: ik ben zeventien jaar Statenlid geweest in Zuid-Holland en kan me niet anders herinneren dan dat er geen handhaving was en dat er elk

jaar opnieuw discussie was over de geluidsruijnte die, zoals bij rupsje-nooit-geuog, nooit groot geuog was.
Dan heb ik nog een vraag aan de heer Bröring. Is er naar uw beste weten ooit wél sprake geweest van handhaving van eventuele overtredingen? Wat zijn de implicaties van de rechtszekerheid voor omwonenden als er niet gehandhaafd wordt?

De **voorzitter**:

Ik begin bij de heer Wassenaar.

De heer **Wassenaar**:

Dank u wel voor deze twee duidelijke vragen. Het kwam net al aan de orde: er is allang discussie over dit LVB en er wordt allang gevlogen langs de lijnen van het NNHS. Wij hebben de opdracht gekregen om anticiperend te handhaven en het te gedogen. Niet voor niets hebben wij als toezichthouder daar vijf à zes jaar geleden een vrij stevig signaal over afgegeven aan de politiek, namelijk dat dit een hele onwenselijke situatie is. Dit duurt nu al jaren. Er is nog geen zicht op het beschikbaar komen van een wet die hier een einde aan gaat maken. We zijn zes jaar verder en er ligt nu een wetsvoorstel. Daarmee heeft die periode echter wel te lang geduurd. Dat is mijn antwoord op uw vraag.

Dan uw punt van legalisatie. Ik zou dat woord niet willen gebruiken. Wat er gebeurt, is dat het vliegen volgens het NNHS in de afgelopen jaren het uitgangspunt is geworden. Als de geluidspunten die er waren overschreden werden, maar verklaarbaar waren vanuit het NNHS en het anticiperend handhaven, dan hadden wij de opdracht dat te gedogen, en mocht het. Als het niet verklaarbaar was vanuit het NNHS, dan konden wij handhaven. Dat laatste is amper gebeurd. De punten werden overschreden, maar dat was verklaarbaar vanuit het vliegen volgens het NNHS. Wat er nu feitelijk in het LVB gebeurt, is dat het NNHS vertaald wordt in een wetgevend kader. Dat betekent dat de geluidspunten weliswaar veranderen ten opzichte van de huidige situatie, maar dat ze het mogelijk maken om te vliegen volgens de systematiek van de afgelopen jaren.

De **voorzitter**:

Een korte vervolgvraag. We moeten namelijk nog een hele ronde.

Mevrouw **Van Aelst-den Uijl** (SP):

Ik snap het helemaal.

Nu hoor ik u met name over de laatste paar jaar. Ik vertelde net al dat mijn perspectief in ieder geval de afgelopen negentien jaar beslaat. Is er in die periode bij overschrijdingen ooit gehandhaafd? Is er ooit een moment geweest dat wanneer de emmer van de geluidsruijnte overliep, de ILT op de stoep stond en zei: u mag nu niet meer vliegen, want u bent over uw geluidsruijnte heen gegaan?

De heer **Wassenaar**:

Ik moet even putten uit mijn herinnering. Volgens mij is er één moment geweest dat er een overschrijding was die niet verklaard kon worden vanuit het NNHS. Dan kun je gaan handhaven. Maar er zijn natuurlijk – mijn buurman weet het nog veel beter dan ik – een aantal stappen. Er komt eerst een waarschuwing, een verbeterplan en dergelijke voordat je echt bij lik-op-stukbeleid komt. Dit is dus voorgekomen, maar niet veel, omdat juist heel veel overschrijdingen verklaarbaar waren vanuit het vliegen volgens het NNHS.

De **voorzitter**:

Goed. Ik kijk even naar de heer Kanis van de fractie van D66.

O, meneer Bröring wil ook nog wat zeggen, maar dan wel heel kort. We zijn namelijk nog maar drie leden verder. We moeten ons dus beperken, want we zitten ook nog met andere Kamerleden die graag vragen willen stellen.

De heer **Bröring**:
Ik kan heel kort zijn.

De **voorzitter**:
Meneer Bröring, ik geef u even heel kort het woord.

De heer **Bröring**:
Heel kort. Juridisch is het zo dat een overtreding waarop je kunt reageren met een sanctie, een gedraging is «in strijd met bepaalde bij of krachtens wettelijk voorschrift», zoals het mooi is gedefinieerd. Het NNHS is beleid. Als je je niet houdt aan beleid, dan is dat gewoon geen overtreding en kun je als ILT helemaal niks. Je kon dus alleen maar wat als er tegelijkertijd ook een wettelijk voorschrift werd geschonden, maar het schenden van gedoogbeleid leidt niet tot een sanctiemogelijkheid. Er waren dus heel weinig mogelijkheden.

De heer **Kanis** (D66):
Ik heb een vraag aan de heer Van Oord. Aan het eind van zijn pleidooi geeft hij aan dat dit besluit vooral rechtszekerheid moet bieden aan Schiphol zelf, maar ook aan de omwonenden. Tegelijkertijd geeft de heer Bröring aan dat het besluit zwak is qua zorgvuldigheid en motivering. Laat dat nou net het punt zijn waar het Luchthavenverkeersbesluit vorige maand op is gesneuveld bij de Raad van State. Dat roept bij mij in ieder geval toch het gevoel en de vraag op: biedt dit besluit nou daadwerkelijk rechtszekerheid, of toch vooral de hoop dat het dan maar standhoudt bij de rechter? Straks zitten we dan weer hier en heeft het niet die rechtszekerheid geboden.

De heer **Van Oord**:
Met betrekking tot rechtszekerheid focus ik mij primair op het feit dat overschrijdingen op handhavingspunten nu eindelijk zijn aan te pakken. Dat levert rechtszekerheid op die in het huidige systeem niet aanwezig is.

De **voorzitter**:
De heer Kanis? Niet? Dan ga ik naar mevrouw Thijssen namens de fractie van GroenLinks-Partij van de Arbeid.

Mevrouw **Thijssen** (GroenLinks-PvdA):
Ik had eigenlijk dezelfde vraag, maar ik wil hem graag aan de heer Bröring stellen. Hoe groot acht u de kans dat we over een aantal jaar in dezelfde situatie zitten, omdat het onderhavige nieuwe LVB niet standhoudt bij de rechter? Hoe groot is dus de kans dat dit verhaal nog niet ten einde is?

De heer **Bröring**:
Het is altijd lastig om in termen van procenten te spreken, dus dat ga ik niet doen. Iedereen heeft behoefte aan rechtszekerheid; dat staat voorop. Het gaat erom dat je een zorgvuldige, begrijpelijke belangenafweging moet maken. Je moet de belangen dus evenwichtig in kaart brengen, ook vanuit artikel 8 van het EVRM, privacy en het recht op een privéleven. Je moet dus niet te veel één belang vooropzetten. In die zin vind ik het heel onhandig opgeschreven. Je kunt namelijk onderuitgaan op inhoudelijke gronden, maar ook op zorgvuldigheid en de manier waarop je afweegt. De manier van afwegen vind ik hier in dit opzicht dus niet handig benaderd. Ook mis ik meer uitleg over de referentiesituatie. De wet is daar namelijk helder over. Je zou dus meer uitleg willen over hoe het NNHS zich daartoe

dan verhoudt. In hoeverre past het nog bij de oude situatie? Nemen we niet te veel de nieuwe situatie mee, terwijl de wet zegt dat we naar de oude situatie moeten kijken? Als je dat niet goed uitlegt en de rechter het ook niet kan volgen, dan zegt de rechter: er moet een streep door en leg het nog maar eens opnieuw uit. Dan ben je weer zo veel tijd verder. In dat opzicht ben ik er niet van overtuigd dat het een fijn besluit is.

De heer **Arntzen**:

Mag ik hier nog op aanvullen vanuit het Schipholperspectief?

De **voorzitter**:

Zeker. Dat mag u zeker.

De heer **Arntzen**:

Ik ben geen jurist, dus ik ga mij niet op glad ijs wagen. Wel wil ik nog een paar toevoegingen doen in deze discussie die net is gevoerd. De nieuwe grenswaarden die bijvoorbeeld voorliggen – ze staan in de bijlagen die is bijgevoegd in het LVB en in de MER – laten zien dat er een forse vermindering van die grenswaarde plaatsvindt ten opzichte van het huidige LVB. Voor de meerderheid van de handhavingspunten gaat de norm omlaag. Ik denk dat dat een positieve ontwikkeling is, die ook welkom is voor omwonenden. Een ander punt dat gesneuveld is bij de Raad van State betrof het tijdelijke LVB. Dit LVB is op een andere leest geschoeid. Hierin worden ook de handreikingen die vanuit het civiele recht zijn meegegeven ter hand genomen. Wat mij betreft zitten daar meer handreikingen in om dit stand te laten houden. Het is dus echt iets anders dan het tijdelijke LVB waar de Raad van State net over heeft geoordeeld.

De **voorzitter**:

Goed. Dan kijk ik wie ik namens de fractie van Forum het woord kan geven. Het woord is aan de heer Dessing.

De heer **Dessing** (FVD):

Als u mij toestaat, wil allereerst beginnen met het corrigeren van de heer Van Oord, omdat hier toch iemand aan tafel zit die verstand heeft van luchtverkeersleiding. Ik ben namelijk in mijn dagelijks leven al meer dan 30 jaar assistent-luchtverkeersleider. Ik wil daarbij wel een disclaimer aangeven. Ik zit hier vanuit mijn expertise en pleit hier niet voor het behoud van mijn eigen baan. Het aantal vluchtbewegingen op Schiphol is niet afhankelijk van het al dan niet bestaan van mijn baan. Voor alle helderheid wil ik dat hier wel gezegd hebben. Ik heb wel een vraag die ik eigenlijk aan zowel de heer Van Oord als de ILT wil stellen. Het werd al genoemd dat wanneer de geluidspunten in normatieve waarde omlaaggaan, dat wel een druk legt op de operatie. Op het moment dat er een overschrijding plaats gaat vinden, kan er gestuurd worden op het baangebruikspreferentiesysteem. Hoe schat met name de ILT het volgende in? Ik weet uit de praktijk dat het ook een veiligheidsrisico kan opleveren, omdat de operatie daardoor complexer wordt en omdat het de omgeving per saldo meer geluid oplevert. Dat lijkt me dus in twee opzichten geen goede keuze. Hoe schatten beide heren dat in?

De heer **Wassenaar**:

Daar heb ik de afgelopen tijd regelmatig over gesproken, ook met mijn collega's van Luchtverkeersleiding Nederland. Ik denk eerlijk gezegd dat een paar zaken daar een rol spelen. Ik denk dat er in de bepaling van de handhavingspunten best veel ruimte is genomen om rekening te houden met bijvoorbeeld tegenvallende weersomstandigheden. Dat betekent dat de handhavingspunten best heel ruim zijn vastgesteld. Daar komt nog bij dat weliswaar het totale volume aan geluid de komende jaren met 20% gereduceerd wordt, maar dat dit niet betekent dat al die geluidspunten

ook 20% naar beneden gaan. We zien zelfs in de zuidoosthoek van Schiphol dat een aantal punten een hogere waarde krijgen dan ze op dit moment hebben. Wat mij toch heeft overtuigd, en dat wordt ook beaamd door mijn collega van Luchtverkeersleiding Nederland, is dat de kans heel klein is dat deze handhavingspunten in de praktijk van invloed zijn op keuzes die daar gemaakt worden. Dan geldt altijd dat de veiligheid van de vliegbeweging vooropstaat. Het kan dus nooit zo zijn dat Luchtverkeersleiding Nederland omwille van het vliegen binnen de grenzen keuzes maakt die ten koste gaan van de verkeersveiligheid.

De heer **Arntzen**:

Als ik hierop mag aanvullen, wil ik het volgende zeggen. Ik denk dat veiligheid een belang is dat we met z'n allen, en de luchtverkeersleiding bovenal, zien in de luchtvaart. Tegelijkertijd zien wij in onze analyses dat als wij bijvoorbeeld de afgelopen gebruiksjaren, de operationele jaren, rondom Schiphol beschouwen, we toch best veel van de zogenaamde marge die in die geluidsemmers zit in de praktijk gebruiken. Dat leidt ertoe dat we verwachten dat er rondom de primaire banen wel een issue kan ontstaan, ondanks de variabele weersomstandigheden. Dat betekent dat je het geluid van een geluidspreferente baan, de baan die de omgeving het minst belast, moet gaan verplaatsen naar een baan die de omgeving meer belast. In dat geval zijn dat de secundaire banen, bijvoorbeeld de zuidoosthoek, die net al werd aangehaald. Dat vinden wij eigenlijk heel moeilijk te verkroppen. Dat zijn namelijk situaties die je wilt voorkomen. Daardoor willen wij juist zo blijven vasthouden aan het zo veel mogelijk kunnen inzetten van die geluidspreferente banen. Dat is ook gunstig voor de verkeersafhandeling.

De heer **Baumgarten** (JA21):

Heel veel dank voor jullie aanwezigheid, voorbereiding en inbreng. Ik draag Schiphol als belangrijke economische motor een warm hart toe. Ik heb wel een paar vragen. De eerste is voor meneer Van Oord, met uw permissie, meneer de voorzitter. Heeft de vermindering van het aantal vliegbewegingen van 500.000 naar 478.000 nou geleid tot minder economische activiteit op of rondom Schiphol? Dat is de vraag die ik als eerste heb. De tweede sluit aan op een vraag van de heer Kanis. Zegt u, meneer Van Oord, dat we dit Luchthavenverkeerbesluit maar moeten accorderen als opmaat naar een beter besluit, of zegt u dat we daarmee voor, give or take, tien jaar uit kunnen? Of durft u zich daar niet over uit te laten?

De heer **Van Oord**:

Is er een relatie tussen het aantal vluchten en de economische activiteit op een luchthaven? Het antwoord daarop is ja. Een krimp van 500.000 naar 478.000 leidt dus tot minder economische activiteit en tot verlies van werkgelegenheid. Hoe kijk ik naar het huidige luchtverkeersbeleid? Ik denk dat als wij dit zouden goedkeuren, we in ieder geval voor een periode van een jaar of tien een stukje rechtszekerheid creëren. De vraag hoe wij naar de toekomst kijken, is interessant. Er doet zich namelijk iets voor, en daar wordt in dit luchtverkeersbeleid niet echt veel aandacht aan besteed. Dat is: de verstilling van de luchtvaart houdt niet op bij 20%. Mijn collega hier kan u precies vertellen hoe die verstilling doorgaat. Ik kan u vertellen dat op basis van de laatste inzichten met betrekking tot motorgeluid van vliegtuigen, we het gaan hebben over een verdere verstilling na dit decennium van misschien nog wel enkele tientallen procenten. Dit Luchthavenverkeerbesluit gaat slechts over de eerste 20%, die we waarschijnlijk dit decennium al gaan halen. Er doet zich een kans voor om naar maatregelen te kijken, maar wederom: het is een politiek besluit en niet aan Schiphol om iets te doen met de verdere verstilling in de toekomst.

De heer **Baumgarten** (JA21):
Duidelijk, dank.

De **voorzitter**:

Is uw vraag zo voldoende beantwoord, meneer Baumgarten? Hij knikt.
Wie van uw tweeën mag ik het woord geven? Het woord is aan mevrouw Van Langen namens de fractie van BBB.

Mevrouw **Van Langen-Visbeek** (BBB):

U heeft me eigenlijk wel getriggerd met de vraag wat wij als politiek zouden kunnen doen om de verdere verstillings te stimuleren. Over de meetpunten wil ik het volgende zeggen. Ik ben een beetje bang voor de verplaatsing van geluidshinder. Met het LVB gaan we nu het aantal vluchten laten krimpen. Ik krijg ook de indruk dat Schiphol vooral inzet op bepaalde functies. Vakantievluchten zouden misschien verplaatst kunnen worden naar andere luchthavens. Is dat ook echte krimp of gaan die naar andere luchthavens? Hebben andere gebieden dan last? Kan daar goed op gehandhaafd worden? Dat zijn eigenlijk de twee vragen die ik heb. Hoe zit het met het spreiden van geluidshinder over andere gebieden hierdoor?

De **voorzitter**:

Wie van u mag ik daarover het woord geven?

De heer **Van Oord**:

Wij hebben in Nederland geen vervoersverdeelregeling, waarbij wij vluchten kunnen verspreiden over luchthavens. Die wetgeving hebben we dus niet. Dat betekent dat wij niet de vrijheid hebben om bijvoorbeeld vakantievluchten weg te halen op Schiphol en die te verplaatsen naar Lelystad. Dat kan op dit moment juridisch niet. Er is een Europese slotverordening. Degene die boven op het stapeltje ligt, die het langst geleden de aanvraag heeft gedaan, krijgt als eerste een vlucht toegewezen als er capaciteit vrijkomt.

Mevrouw **Van Langen-Visbeek** (BBB):

Wat nu naar Lelystad gaat, is groei?

De heer **Van Oord**:

Nee, nee, nee, nee. In het huidige bestand hebben we een capaciteitsreductie, die leidt tot 478.000. De slotcoördinator krijgt de opdracht om geen slots uit te geven boven de 478.000.

Mevrouw **Van Langen-Visbeek** (BBB):

Dus degene die het laatst vraagt, gaat naar een ander? Dat zou kunnen? Zegt u dat degene die het langst loopt, voorgaat?

De heer **Van Oord**:

Degene die de oudste aanvraag heeft gedaan, krijgt een vlucht toegewezen. Ik heb u net nog iets gezegd over extra verstillings boven de 20%. Aan de Alderstafel was er al een afspraak over gemaakt. 50% van de verstillings zou naar de omgeving gaan. De andere 50% zou naar de sector gaan, in de vorm van groei. Dat is nooit in wetgeving vastgelegd.

De **voorzitter**:

Is uw vraag zo voldoende beantwoord? Ja? De heer Van Kesteren wil nog het woord namens de fractie van de PVV.

De heer **Van Kesteren** (PVV):

Dank voor uw komst en voor uw toelichting op het LVB. We horen dat connectiviteit en geluidsoverlast met elkaar in balans moeten zijn. Mijn vraag aan de sprekers is de volgende. Het maakt mij niet uit wie die vraag

beantwoordt. Wanneer zijn, in alle redelijkheid en billijkheid, ecologie, grenswaarden van natuur en milieu en economie – u had het over de Europese connectiviteit – met elkaar in balans, met name in de juridische en wettelijke kaderstelling? Dat is de vraag.

De voorzitter:

Ik kijk even naar het gezelschap om te kijken wie de vraag wenst te beantwoorden. Wie durft het?

De heer Bröring:

Of ik de vraag durf te beantwoorden? Het is wel een heel moeilijke vraag als u die zo stelt. Juridisch zijn een aantal belangen gewoon benoemd, tot en met artikel 8 EVRM, waar ook die civiele zaak in de rechtbank over gaat. Het komt er dus op aan dat je dat belang goed in kaart brengt en dat je goed uiteenzet wat de impact is van het vliegen, niet alleen de totale impact, maar ook de lokale. Je moet bijvoorbeeld ook meenemen dat het niet alleen gaat om minder geluid, maar ook om het aantal vliegbewegingen. Dat kan ook weer invloed hebben. Denk aan de Aldersparadox en dat soort dingen. Je moet die goed in kaart brengen. Ook moet goed worden aangegeven wat het economisch belang inhoudt. Ik heb daar zelf geen verstand van, maar ik hoor verschillende geluiden en dat maakt het ook ingewikkeld.

Wat is dan waar? Dat weten we vaak niet. Omdat we dat niet weten, willen we wel dat alle onderzoeken en verschillende geluiden daarover worden ingebracht. Als je dan de boel goed hebt geïnventariseerd ... Nogmaals, ik vind het onhandig dat hier het belang van Schiphol zo voorop gesteld wordt. Ik heb heel veel waardering voor Schiphol. Ik vind het een geweldig bedrijf, maar ik vind het onhandig dat het hier zo preponderant is neergezet. Juridisch moet je namelijk juist alle belangen beschrijven en in kaart brengen. Dat is wat je juridisch verlangt. Uiteindelijk is het aan de politiek om de afweging te maken. Daar kan juridisch verder niets over gezegd worden, maar dus wel in de zin van het goed in kaart brengen, ook wat je niet weet en waarover je twijfel hebt. Er worden namelijk vaak dingen met grote stelligheid beweerd, maar een andere deskundige beweert wat anders.

Als je meningsverschillen wilt hebben, zet dan deskundigen, echte specialisten, op hetzelfde gebied bij elkaar. Je moet dat ook in zo'n afwegingsproces zichtbaar maken. Je moet niet gaan shoppen. Dat is wat je er juridisch van kunt zeggen. Als je dat zorgvuldig hebt gedaan, kun je ook goed motiveren en heeft de politiek per saldo nog heel veel keuzeruimte.

De voorzitter:

Goed. U gelooft het niet, maar we lopen compleet binnen de tijd en gaan over naar blok 2.

Blok 2

Gesprek met:

- mevrouw Marja Ruigrok, wethouder gemeente Haarlemmermeer
- de heer Sijas Akkerman, Natuur & Milieu
- de heer Jan Boomhouwer, Stichting Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder (RBV)
- de heer Stefan Molenaar, Stichting Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder (RBV)

De voorzitter:

We beginnen bij wethouder Ruigrok namens de gemeente Haarlemmermeer.

Mevrouw **Ruigrok**:

Dank u wel. Voorzitter, leden van de commissie: dank voor de uitnodiging. Het is al eerder gezegd, maar fijn dat we in ieder geval bezig zijn met het Luchthavenverkeerbesluit. We zitten daar namelijk allemaal op te wachten. Ik ben hier uitgenodigd als wethouder van de gemeente Haarlemmermeer. Ik ben ook nog vicevoorzitter van de BRS, de Bestuurlijke Regie Schiphol, met 53 gemeenten en vier provincies. Dat is dus ook altijd een gezellig samenzijn. Als wethouder van Haarlemmermeer zou ik in een andere setting eigenlijk graag beginnen met een quiz, zo van: hoeveel inwoners, hoeveel kernen, hoeveel bedrijven? Dit lijkt me niet de setting daarvoor, dus ik zal de antwoorden op de vragen zelf geven. We hebben 165.000 inwoners, 31 kernen, 20.000 bedrijven en meer dan 750 internationale hoofdkantoren die juist voor die connectiviteit komen. Van onze beroepsbevolking werkt 37% op of rond Schiphol. We zien dit dus ook als belangrijk voor het vestigingsklimaat. Er heerst ook trots op de luchthaven. Die is goed voor de economie. Maar ik hoorde het de laatste vraagsteller al zeggen: we zijn op zoek naar balans. Die balans tussen de gezonde leefomgeving en een duurzame economie hebben wij, samen met de raad van Haarlemmermeer, opgenomen in onze strategische inzet. Dat gezegd hebbende, zijn we blij dat dit voorligt, maar we zien wel kansen voor verbetering van dit besluit. Wij missen als gemeente echt heel erg de samenhang tussen wonen en vliegen. Ik zei net al dat we met 165.000 inwoners zijn, maar we hebben ook plannen om tot 2040 nog 20.000 woningen toe te voegen. Ik begrijp dat velen van u ook woordvoerder VRO zijn. Ik denk dat het goed is om dit soort besluitvorming integraal met elkaar af te wegen. Het is namelijk superbelangrijk dat je zowel de ruimtelijke aspecten meeneemt als hetgeen wat hier nu op tafel ligt, dit besluit. Ik doel dan met name op het LIB, het Luchthavenindelingbesluit. Nu is het namelijk voor ons nog heel onduidelijk of dit dan uiteindelijk nog verdere beperkingen gaat opleveren. Als we het LVB samenstellen, wat doet dat dan voor het LIB? Biedt het nog mogelijkheden om tot die 20.000 woningen te komen? We hebben juist die afweging nodig voor dat integrale besluit tussen VRO en lenW. Dat zie ik ook wel op het mobiliteitsvlak, met bijvoorbeeld de Noord/Zuidlijn. Dat zijn voorbeelden waarbij het belangrijk is dat beide departementen goed met elkaar afstemmen. Dat is dus één: de samenhang tussen wonen, vliegen, LVB en LIB.

Het tweede punt van verbetering zien we in het aantoonbaar verbeteren van de leefomgeving, dus niet het verdelen van hinder, maar echt minder hinderervaring. Daarin speelt voor ons ook grondgeluid mee. Dat wordt nu niet meegenomen. Het gaat ook om andere aspecten, zoals stikstof. Dus krimpemde milieufactoren en verdere hinderreductie zouden wellicht ruimte kunnen bieden voor meer hindervermindering en «meer verstillings», zoals meneer Van Oord het noemt, en die daadwerkelijk verdelen tussen omwonenden en de sector. In Haarlemmermeer is ook het belang van de nacht heel nadrukkelijk besproken met de raad. Wij streven naar een aaneengesloten periode van rust zonder dat dat meteen invloed heeft op de randen van de nacht, want dan help je eigenlijk niemand. Denk aan de nacht van het kind of juist in de ochtend. Ik pleit dus voor een verbeterd besluit in samenhang met het LIB: handhaafbaar, en duidelijk voor inwoners, voor ondernemers en voor de woningzoekenden.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel, wethouder Ruigrok. We zijn aankomen bij de heer Akkerman van Natuur & Milieu. De klikker voor uw presentatie komt eraan.

De heer **Akkerman**:

O, wauw.

De voorzitter:

Aan u het woord, meneer Akkerman.

De heer Akkerman:

Dank u wel. Laten we even beginnen bij de praktijk van de omwonenden. Ik heb hier op mijn powerpointpresentatie een plaatje van Schiphol. Dit zijn alle vliegbewegingen van een maand. Ik denk dat dit heel goed illustreert wat er op Schiphol aan de hand is. Het is een systeem dat gewoon te vol is en dat eigenlijk niet meer past op die plek. Als je reduceert op de ene baan, krijg je meer vliegbewegingen op de andere baan en krijg je, als het gaat om geluidshinder, het zogenaamde «waterbedeffect». Binnen het systeem is er dus eigenlijk geen mogelijkheid om de geluidsproblematiek op te lossen. Dit systeem functioneert al heel lang illegaal en wordt dus gedoogd.

In de powerpointpresentatie kunt u zien waar dat toe leidt in de praktijk. Als je in Assendelft woont en de Polderbaan en de Zwanenburgbaan in gebruik zijn, krijg je dus 700 vliegtuigen per dag over je hoofd. Stefan kan daarover meepraten, want die woont daar. Dat is ongezond en eigenlijk ook ondraaglijk. Een ander voorbeeld wordt gevormd door Uithoorn en Aalsmeer. Als je startend verkeer hebt, krijg je ook de hele dag lang vliegtuigen over je hoofd die een geluidswaarde hebben van boven de 80 dB. Dat is zo veel geluid dat het objectief gezien ongezond is. Dit is een situatie die dus door al dat gedogen is ontstaan. Het is ook heel duidelijk dat de toename van de geluidsbelasting direct gekoppeld is aan het aantal vluchten op een luchthaven. Dat kan ik zo meteen nog wat toelichten. Je zou denken: oké, er komt een nieuwe LVB aan en we gaan een illegale situatie legaal maken, dus we gaan nu zorgen voor voldoende rechtsbescherming voor omwonenden. Helaas is dat niet gelukt. Er is geen fair balance tussen de omwonenden enerzijds en de economische belangen van de luchtvaart anderzijds gemaakt. Eigenlijk is de huidige situatie in het model gestopt en daarvan zijn de grenswaarden afgeleid. De illegale situatie is daarmee gelegaliseerd of «witgewassen», zoals al eerder werd gezegd. Er is ook geen objectieve minimale bescherming tegen geluidsoverlast noodzakelijk voor omwonenden vastgelegd. Ik zei al dat die 478.000 vliegbewegingen zijn gebaseerd op modelmatige berekeningen. Dat normaliseert ook een illegale referentiesituatie. Die referentiesituatie kent forse overschrijdingen van een aantal handhavingpunten, onder andere bij Uithoorn, waar al 15 jaar niet tegen opgetreden is. De invoering van dat groeiverdienmodel, dat ook in het LVB zit – er is nog een mogelijkheid om van 478.000 naar 500.000 vliegbewegingen te groeien – doet de iets betere bescherming, zou je misschien kunnen zeggen, van omwonenden eigenlijk weer helemaal teniet. In onze ogen is het dus echt heel bijzonder dat dat groeiverdienmodel in het LVB is opgenomen. Daar komt nog bij dat de normen voor luchtverontreiniging zijn verruimd in plaats van verminderd. Als het gaat om fijnstof, SO₂ of andere vieze stoffen, is de bescherming van omwonenden minder dan die in 2008 was. Het is ook gebaseerd op modelberekeningen – dat wil ik later graag nog toelichten als dat nodig is – en het sprookje van stillere vliegtuigen, zoals wij het noemen. Daar zit een heel ingewikkeld technisch verhaal aan vast, maar het komt, ter illustratie, eigenlijk op het volgende neer. Als je in een vliegperiode van drie uur vier hele lawaaiige toestellen uit de operatie haalt, vier Boeing 747's bijvoorbeeld, kan Schiphol in die drie uur 200 stillere vliegtuigen daarvoor terugplaatsen. In plaats van 4 keer een lawaaiig toestel over je hoofd krijg je dus 200 keer een iets minder lawaaiig toestel over je hoofd. Dat verschil is ongeveer 1 dB tot 3 dB – dat zal onze deskundige hier kunnen beamen – maar dat verschil kun je op de grond eigenlijk niet waarnemen. Het probleem met dit model is dus dat frequentie, het aantal keren dat een vliegtuig overkomt, niet in het model is verwerkt.

Wat is er nodig? Ik zou zeggen: eerst maar eens terug naar een legale situatie. Dat is het LVB 2008. Als je daar berekeningen op loslaat – dat heeft het ministerie gedaan – kom je erop uit dat er maximaal 410.000 vliegbewegingen mogelijk zijn. Als het gaat om de fair balance: het ministerie heeft zelf onderzoek laten doen en heeft zelf gezegd dat we met 440.000 vliegbewegingen op Schiphol de maatschappelijke en economische waarde van Schiphol prima kunnen waarborgen. Eigenlijk is er, vanuit de fair balance geredeneerd, dus geen rechtsgeldigheid om de inbreuk op de privacy en gezondheid van omwonenden te vergroten. Wij vinden het heel belangrijk dat je objectief vaststelt – dat kun je bijvoorbeeld laten doen door de GGD en het RIVM – wat de minimale bescherming is die omwonenden nodig hebben tegen vliegtuiggeluid en dat je van daaruit redeneert hoeveel vliegbewegingen op Schiphol mogelijk zijn. Uiteindelijk willen we ... Het heet de persaldobenadering, ook wel de Aldersparadox genoemd, want die Alderstafel wás er en het NNHS wás er. Er zijn allemaal beloftes aan bewoners gedaan over minder geluidshinder, maar daar is niks van terechtgekomen. Ook over het secundair baangebruik was een belofte gedaan. Dat was wat minder, maar is ontzettend toegenomen de afgelopen jaren. De persaldobenadering biedt dus onvoldoende bescherming voor bewoners. Je zou in het model ook regels moeten opnemen voor de frequentie, dus voor hoe vaak een vliegtuig overvliegt. Je zou regels voor perioden met rust moeten opnemen. Dat is voor omwonenden en voor het herstel van hun gezondheid heel belangrijk. Ook zou je regels moeten opnemen voor het piekgeluid, dus voor het maximumgeluid dat overvliegende vliegtuigen maken. Voor de gezondheid zou het ook heel goed zijn – daar is iedereen het over eens – om te stoppen met de nachtvluchten.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Akkerman. Dan zijn we aangekomen bij de laatste deskundige en dat is de heer Molenaar. De heer Molenaar is van Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder, voor een luchtvaart die ons past.

De heer Boomhouwer:

In dit verband wordt de woordvoering gedaan door meneer Boomhouwer.

De voorzitter:

Helemaal prima. U bent van dezelfde stichting.

De heer Boomhouwer:

Ja, van de Stichting Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder. Doet de microfoon het? Ja.

Op 20 maart 2024 heeft de rechtbank van Den Haag vonnis gewezen in onze bodemprocedure tegen de Staat. In die bodemprocedure zijn wij opgekomen voor, bij benadering, 1,4 miljoen omwonenden van de luchthaven Schiphol. De kern van het vonnis is dat de Staat al jarenlang onrechtmatig handelt jegens omwonenden door bij het opstellen en uitvoeren van wet- en regelgeving structureel en consequent de belangen van de luchtvaart – lees: de hubfunctie en de groei van Schiphol – voorop te stellen. De facto zijn de omwonenden de sluitpost van het luchtvaartbeleid. Deze manier van belangen afwegen is volgens de rechtbank onrechtmatig, want deze is in strijd met het vereiste van de fair balance uit artikel 8 EVRM.

In onze positionpaper hebben wij toegelicht hoe de Minister, ondanks deze gerechtelijke uitspraak van twee jaar geleden, volhardt in het onrechtmatige beleidsuitgangspunt van eerst de luchtvaart, dan de omwonenden. Met het ontwerpbesluit wordt namelijk eerst en vooral de bovenmatige capaciteit die de afgelopen jaren onrechtmatig is opgebouwd, wettelijk vastgelegd. «Bovenmatig», want in weerwil van eerdere analyses van de Minister – mijn buurman noemde dat al – dat

400.000 tot 440.000 vluchten voor de Nederlandse economie voldoende zijn, wordt de luchtvaart in dit besluit bediend met een voorlopig plafond van 478.000 vluchten, met een optie om door te groeien naar 500.000 vluchten.

Desalniettemin durft de Minister dit besluit te presenteren als een verbetering van de rechtspositie en rechtsbescherming van omwonenden. Dat is het niet, want er is geen deugdelijk sluitend verhaal waarom de omwonenden met minstens 478.000 vluchten beter af zijn dan met de ruim 300.000 vluchten die volgens de MER van dezelfde Minister met het huidige LVB 2008 mogelijk zijn. De conclusie moet zijn dat het voorgenomen LVB in rechte onhoudbaar is en dat de Minister zich ten koste van de omwonenden nog verder het juridisch moeras in werkt.

Kan het ook anders? Wat zit er achter de weg uit het juridisch moeras? Drie stappen zijn voldoende. Het vonnis van de rechtbank Den Haag biedt daarvoor de grondslag, op weg naar een EVRM-proof LVB. Handhaaf het geldende LVB 2008. Maak alsnog een deugdelijke belangenafweging, die fair balance, die tot op heden en al decennia wordt gemist. En actualiseer het geldende LVB 2008; dat laatste is ook een opdracht van de rechtbank Den Haag.

De stappen 2 en 3 spreken denk ik voor zich; over stap 1 is er nog wel wat te zeggen. Twee overwegingen van de rechtbank zijn daarbij leidend. Ten eerste: het niet handhaven van het LVB 2008 is een schending van grondrechten – lees: artikel 8 EVRM – die al anderhalf decennium voortduurt. Ten tweede: het beëindigen van een schending van een grondrecht, zoals artikel 8 EVRM, heeft voorrang boven het toepassen van een EU-verordening, zoals de Balanced Approachprocedure. De conclusie is dus dat de Minister over de band van het ongedaan maken van een schending van artikel 8 EVRM, het LVB 2008 per direct kan handhaven, zonder toepassing van de Balanced Approachprocedure. Desalniettemin houden we er rekening mee dat de Minister veel, zo niet alles, in het werk stelt om te voorkomen dat hij het LVB 2008 kan en moet handhaven. Tot slot roept RBV uw Kamer daarom op om in de meest krachtige en dwingende bewoordingen de Minister op te roepen om dit ontwerpbesluit niet te nemen, het geldende LVB 2008 daadwerkelijk te handhaven en tegelijkertijd werk te maken van een EVRM-proof LVB.

Ik dank u voor uw aandacht.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Boomhouwer. Mevrouw Van Aelst, u moet iets eerder weg. Dat had u mij keurig gemeld aan het begin. Ik wil u dus even in de gelegenheid stellen om uw vragen te stellen, zodat u na afloop daarvan kunt vertrekken en naar huis kunt. Aan u het woord.

Mevrouw **Van Aelst-den Uijl** (SP):

Waarvoor dank. Er is kennelijk onderhoud op de spoorlijn op weg naar huis.

Ik heb een vraag aan de heer Akkerman. Er werd net in de eerdere ronde verteld dat bij de Alderstafel de afspraak is gemaakt dat de helft van de geluidswinst ten behoeve van omwonenden moet zijn, zodat er dus minder overlast is, en dat de andere helft vol gevlogen mag worden. Klopt het dat ik u hoorde zeggen dat dit uiteindelijk heeft geleid tot meer uitstoot, omdat stillere vliegtuigen niet automatisch schonere vliegtuigen zijn? Ik dacht dat ik u dat hoorde zeggen.

Ik weet niet helemaal aan wie ik de vraag zou moeten stellen, maar ik stel hem wel: is er iets bekend over de economische en ecologische schade die Schiphol oplevert bij omwonenden en hoe zich dat verhoudt tot de eventuele economische waarde? Ik heb het dus over de strijd tussen wat het oplevert en wat het kost. Is daar überhaupt iets over bekend?

De heer **Akkerman**:

Dank u wel voor de vraag. Als het gaat over de Alderstafel en de afspraken die daar zijn gemaakt, komen we bij een heel technisch onderwerp terecht, waar de Aldersparadox geldt. Dat houdt in dat modelmatig gezien de hinder afneemt, maar in de praktijk de hinder toeneemt. Er zijn een heel aantal beloftes gedaan tijdens die Alderstafel, onder andere dat er veel minder vliegbewegingen zouden plaatsvinden op de secundaire banen. Dat zijn dus de banen die over de dichtstbevolkte gebieden zouden gaan. Maar ik heb een plaatje waarop ik kan laten zien dat eigenlijk bij al die banen de stijging evenredig is. Er wordt inderdaad veel meer gevlogen op de primaire banen, maar het gebruik van de secundaire banen gaat in dezelfde mate omhoog. Al die beloftes die bij de Alderstafel aan bewoners zijn gedaan over dat het minder zou worden, zijn in de praktijk niet uitgekomen. Dat is ook onderkend door Alders en in het advies van Pieter van Geel opgenomen. Dat is ook wel overgenomen door het ministerie. Ook Harbers heeft gezegd: oké, dan moeten we terug naar 440.000 vliegbewegingen. Recent – ik geloof dat dat vandaag of gisteren was – is nog door de GGD een onderzoek naar buiten gebracht waarin je ook ziet dat rondom Schiphol nog ongeveer een half miljoen mensen ernstige hinder ervaren van vliegtuiggeluid.

Is er een goede afweging gemaakt tussen de economische en andere belangen? Schiphol en KLM hebben ooit een keer een MKBA gemaakt. Ik weet niet of ze die hebben gepubliceerd. Eerst hebben ze die heel lang onder de pet gehouden. Daar kwam uit dat je prima met 440.000 vliegbewegingen uit de voeten kunt om het economisch belang in stand te houden. Decisio heeft ook net een rapport geschreven; dat zit ook bij de stukken bij het LVB. Ik weet niet precies de getallen uit mijn hoofd, maar die zeggen eigenlijk dat je bij 460.000 vliegbewegingen – zijn dit de goede getallen? – meer economische winst hebt dan bij 500.000 vliegbewegingen. Dat raakt ook heel mooi aan wat de buurvrouw zegt. Als je meer woningen rondom Schiphol wil bouwen, dan moet je de consequenties trekken en ervoor zorgen dat de geluidsoverlast van Schiphol minder wordt.

De **voorzitter**:

Ja, wethouder Ruigrok, u mag wat aanvullen. Ga uw gang.

Mevrouw **Ruigrok**:

Ja, mag ik ook nog wat toevoegen? Ik weet niet precies wat u bedoelt met «economische schade», maar ik haak even aan bij wat mijn buurman zegt. Als je wilt bouwen in een gebied waar veel gevlogen wordt, kan je daar ook op de grond wat aan doen. Je hoeft daar niet altijd per se in de lucht dingen voor te doen. Wij hebben bijvoorbeeld een traject met geluids-adaptief bouwen. Dat hebben we eerst met containers gedaan en dat gaan we nu in een living lab doen in mijn eigen dorp Rijsenhout. Dat ligt onder de Kaagbaan, dus ik weet er alles van. Er zijn natuurlijk mogelijkheden om wel tot die woningbouwopgave te komen, want dat is ook een opgave die we in heel Nederland hebben.

De **voorzitter**:

Mevrouw Van Aelst, ik geef u nog de gelegenheid, want u moet zo weg.

Mevrouw **Van Aelst-den Uijl** (SP):

Mijn vragen zijn niet helemaal beantwoord, maar wellicht waren het ook vragen die niet helemaal te beantwoorden waren. In ieder geval dank.

De **voorzitter**:

U houdt het hierbij? Dan begin ik nu aan mijn rechterzijde bij de heer Van Kesteren namens de fractie van de PVV.

De heer **Van Kesteren** (PVV):

We hoorden dat de gemeente Haarlemmermeer circa 165.000 inwoners telt. We hoorden en konden in de schriftelijke toelichtingen van de insprekers ook lezen dat tussen de 500.000 en 1,4 miljoen mensen zich gedupeerd voelen of hinder ondervinden door geluid dan wel uitstoot van Schiphol. Welke nuancering kunnen we hierbij toepassen, is de vraag aan de insprekers, rekening houdend met Schiphol als economisch fundament en werkgever van veel inwoners van de gemeente Haarlemmermeer en met het feit dat de gemeente Haarlemmermeer voornemens is om 20.000 woningen te gaan bouwen. U heeft al deels antwoord gegeven – dat voldoet al een beetje aan de antwoorden die ik verwachtte – maar daar zou ik graag antwoord op willen. Ik vraag naar de nuancering in dit geheel.

Mevrouw **Ruigrok**:

Het totaal aantal gehinderden is natuurlijk veel breder dan de gemeente Haarlemmermeer. Het werd net al gezegd: in Aalsmeer en Uithoorn hebben we meer hinderbeleving dan in Haarlemmermeer zelf. Wij hebben bijvoorbeeld meer last van grondgeluid. De grote aantallen komen uit de 53 gemeenten en de vier provincies die de omgeving zijn. Zoals ik u al zei, betreft het verbeteren van de leefomgeving niet alleen de lucht. Ik noemde net het voorbeeld van het geluidsadaptief bouwen, maar rond de luchthaven elektrificeren we bijvoorbeeld ook de hotelshuttles. Daarmee zetten we dieselkilometers om naar elektrische kilometers. Ik noem ook het instellen van een zero-emissiezone. Op die manier doen we als gemeente waar we wel over gaan. Wij gaan namelijk niet over de aantallen vluchten; daar gaat u met elkaar over. Wat wij kunnen doen om de leefomgeving te verbeteren, dat doen we.

De **voorzitter**:

Is dat zo voldoende beantwoord? Ja, zie ik.

Mevrouw **Van Langen-Visbeek** (BBB):

Ik hoor aan de ene kant dat de situatie van 2008 niet goed te handhaven is en dat we dus naar de Balanced Approach moeten, zodat we in ieder geval beter kunnen handhaven. Maar ik hoor ook mensen zeggen: we moeten gewoon terug naar 2008 en we moeten handhaven. Wat is nu... Dat is ook de discussie, denk ik. Maar wat zijn de voordelen? Ik denk dat het juist een voordeel is dat we nu samen tot een balans komen en dat we kunnen handhaven. Dan weten we waar we aan toe zijn. Bent u het met me eens? Kunnen de laatste drie sprekers daar even op reageren?

De **voorzitter**:

Wie wil er als eerste? Ik zie de heer Boomhouwer met de microfoon. Dan ga ik u als eerste het woord geven, meneer Boomhouwer. Daarna ga ik naar links.

De heer **Boomhouwer**:

Het is een misverstand dat er nieuw LVB moet komen om te kunnen handhaven. Stel dat we trots zijn op handhavingsinstrumenten, dat we de geluidsnormen willen handhaven en dat we op overschrijdingen willen reageren. Er ligt een geldende milieuvergunning: het LVB 2008. Daar zitten grenswaarden in. De ILT wil die misschien wel handhaven, maar mag dat van de Minister niet. Het beginpunt is de huidige regelgeving. Handhaaf dat dan. Het verdient misschien ook niet de schoonheidsprijs, maar ga dan aan de slag met de evenwichtige belangenafweging voor een eventueel ander LVB 2008. Dat wordt dan LVB 2026 of 2027. Het lijkt een keuze tussen twee kwaden. Dan is het minste van de twee kwaden toch de huidige milieuvergunning. Ik riep al dat daar volgens de MER van de Minister 300.000 vluchten in kunnen worden uitgevoerd. Als je het over

hinder hebt, is dat toch een heel ander getal dan 478.000. Er is geen sluitend verhaal over waarom dat beter is dan het Luchthavenverkeerbesluit dat er nu ligt. Dat is het korte antwoord op de vraag waarom we geen nieuw LVB nodig hebben.

De heer Akkerman:

En uiteraard, als we een nieuw LVB maken met meer handhavingspunten en als de grenswaarden van die handhavingspunten op een eerlijke manier zijn vastgesteld, dan is iedereen daar blij mee, denk ik. We snappen allemaal dat Schiphol een belangrijke functie heeft en dat Schiphol ook echt niet dicht moet. Maar van de belangenafweging heeft het ministerie zelf al gezegd dat 440.000 vliegbewegingen prima is. Ik zou dus zeggen: meer dan dat kan het sowieso niet worden. Als je dus vanuit daar die grenswaarden vaststelt, is het al veel meer een fair balance dan het nu is.

Daar komt nog bij dat ook de Raad van State heeft gezegd dat als je een LVB vaststelt, je er ook voor moet zorgen dat omwonenden worden beschermd. Dat moet niet een illusionaire bescherming zijn of een bescherming alleen maar op basis van modelberekeningen. Het moet een bescherming zijn die in de praktijk – «in de leefomgeving» heet het in het kader van de Omgevingswet – effect heeft. Dat is nu niet het geval.

De voorzitter:

Mevrouw Van Langen. Eén vervolgvraag.

Mevrouw Van Langen-Visbeek (BBB):

Ondertussen heeft de wereld sinds 2008 natuurlijk niet stilgestaan. Er zijn stillere vliegtuigen en technologische ontwikkelingen. Er zijn meer mensen gekomen en mensen zijn ook veel meer gaan vliegen. Ik ben, geloof ik, voor het eerst gaan vliegen toen ik 20 jaar was, maar tegenwoordig gaan er al baby's mee in het vliegtuig. De wereld heeft zich dus ook ontwikkeld. Telt dat dan niet?

De heer Akkerman:

Ik denk dat de behoefte aan vliegen een soort van oneindig is. Die kun je dus als overheid alleen maar begrenzen en dat is ook heel nodig. Wat betreft die stillere vliegtuigen heb ik al geprobeerd om uit te leggen dat die 1 decibel tot 3 decibel weliswaar stiller zijn, maar dat je dat verschil op de grond bijna niet merkt. Het grootste probleem is dat model zo werkt dat als je daar vliegtuigen in stopt die een klein beetje stiller zijn, dat een heel groot effect heeft op hoeveelheid vliegtuigen die er dan meer kunnen vliegen. Dat heeft weer tot effect dat je veel meer vliegtuigen over je hoofd krijgt. Ik roep de sector op om daar eerlijk over te zijn en niet het niet-eerlijke verhaal daarover te vertellen.

De voorzitter:

Ik zie een reactie van de heer Arntzen.

Mevrouw Visseren-Hamakers (Fractie-Visseren-Hamakers):

Nee, voorzitter, ik heb een ordevoorstel. Wat we altijd doen ...

De voorzitter:

Maar volgens mij ben ik de voorzitter en ik geef nu het woord aan de heer Arntzen. Dat is geen ordevoorstel.

Mevrouw Visseren-Hamakers (Fractie-Visseren-Hamakers):

Dan heb ik een vraag aan u als voorzitter. Wat we normaal doen tijdens deskundigenbijeenkomsten is het volgende. Er is een setje van een aantal sprekers waar we vragen aan hebben. Normaal gaan die sprekers daarna zelf op de publieke tribune zitten en nemen niet meer deel aan de

vervolgdiscussie. In het tweede gedeelte voeren we dan het gesprek met de tweede set sprekers. Ik hecht eraan om hieraan vast te houden, ook omdat we als voorbereidingsgroepje goed hebben nagedacht over de balans tussen de verschillende sprekers.

De voorzitter:

Zegt u nu dus dat ik het de hele tijd al niet goed doe? Wat is precies het ordevoorstel?

Mevrouw **Visseren-Hamakers** (Fractie-Visseren-Hamakers):

U heeft het tot nu toe fantastisch gedaan. Alleen zou ik graag in het tweede uur het gesprek voeren met de laatste drie organisaties, net zoals we in het eerste uur het gesprek hebben gevoerd met de eerste drie organisaties.

De voorzitter:

U doet een ordevoorstel. Ik heb er geen moeite mee als er ook nog gereageerd wordt door de heer Arntzen, maar ik leg het ordevoorstel voor aan uw commissie. Als de hele commissie er moeite mee heeft, volgen we uw ordevoorstel. Ik kijk naar mevrouw Van Langen, want het gaat om haar vraag.

Mevrouw **Van Langen-Visbeek** (BBB):

Ja, het was mijn vraag, dus ik ben eigenlijk wel benieuwd naar de reactie. We hoeven er niet zo strak in te zitten. We hebben al een hele discussie gehad over de balans in het groepje. Graag, dus.

Mevrouw **Thijssen** (GroenLinks-PvdA):

Ik heb ook een punt in het kader van de orde. Ik vind het heel prima als er zo gereageerd wordt op de blokken. Maar daarnet ging het over de ILT en toen was er hier ook niet een moment om daarop te reageren. Dus dan moeten we het wel consistent doen.

De voorzitter:

Maar dat mag van mij altijd. Het is uw commissie.

Mevrouw **Thijssen** (GroenLinks-PvdA):

Maar dan moet u dat wel modereren, voorzitter.

Mevrouw **Visseren-Hamakers** (Fractie-Visseren-Hamakers):

Drie organisaties hebben zich een uur lang ingehouden; ik heb het ze zien doen. Ik vind het dus gewoon niet eerlijk naar de gasten in het tweede blokje ...

De voorzitter:

Nu ga ik ingrijpen. We zijn volgens mij allemaal volwassen genoeg om als ... Als er straks nog iemand daar wil reageren, vind ik dat ook helemaal prima. We zitten gewoon in een gesprek. Nu ga ik even ingrijpen, want zo gaan we het dus niet doen. Mevrouw Visseren-Hamakers heeft een ordevoorstel gedaan. Mevrouw Thijssen volgt het ordevoorstel van mevrouw Visseren-Hamakers. De rest van de ... Sorry.

Mevrouw **Thijssen** (GroenLinks-PvdA):

Mijn ordevoorstel is dat ik het juist wél prima vind als er op elkaar wordt gereageerd. Maar dan moet dat wel straks ook weer even terug worden gepakt, zodat het ILT kan reageren.

De voorzitter:

Dat mag zeker. Wat mij betreft is dat helemaal prima. Als we het zo doen, zijn we er volgens mij uit. Ik kijk even naar mevrouw Visseren-Hamakers.

Mevrouw **Visseren-Hamakers** (Fractie-Visseren-Hamakers):
Ik leg me erbij neer. Ik denk dat het voor de toekomst belangrijk is om er goede afspraken over te maken.

De **voorzitter**:

Ja. Dat leg ik zeker in uw midden als commissie, vooral bij de voorbereidingsgroep. Het woord is aan de heer Arntzen.

De heer **Arntzen**:

Wat een introductie! Ik wilde eigenlijk ingaan op de vraag van mevrouw. In mijn optiek ging die over wat het LVB 2008 is, wat de waarde daarvan is en hoe ik dat moet zien in het bredere licht van het NNHS. Ik denk dat beide systemen een voordeel hebben: er is rechtsbescherming met handhavingspunten – dat is iets uit het LVB 2008 dat best waardevol is, denk ik – maar er is ook het geluidspreferent vliegen vanuit het NNHS, wat ook waardevol is. Het LVB dat voorligt, probeert, of althans poogt, de beste elementen uit die twee systemen met elkaar in ogenschouw te nemen en op basis daarvan een nieuwe wet voor te stellen. Wat je doet, is volgens mij de twee positieve punten uit die twee stelsels combineren, niet meer en niet minder.

De **voorzitter**:

Meneer Akkerman, wilt u daarop reageren? Dat mag zeker! Gaat uw gang.

De heer **Akkerman**:

Ja, daar wil ik natuurlijk op reageren. Die redenering volg ik helemaal, maar tegelijkertijd stop je daar de huidige operatie met die 500.000 vliegbewegingen in, waardoor de grenswaarden veel te hoog worden. Ik denk dat daar de grootste discussie zit.

Mevrouw **Van Langen-Visbeek** (BBB):

Het is me wel duidelijker geworden door deze discussie, en dat is toch de bedoeling van vandaag.

De **voorzitter**:

Goed. Dan kijk ik nog even goed rond. Anders kijk ik alleen maar naar rechts. Nu ga ik helemaal naar links, want dat heb ik net niet gedaan. Ik zie de heer Bröring.

De heer **Bröring**:

Heel kort, voorzitter, nu ik toch nog iets mag zeggen. De wet stelt gewoon dat we uitgaan van het LVB 2008; we gaan niet uit van het NNHS. Dat staat niet in de wet. Als je je aan de wet houdt, is het heel helder.

De **voorzitter**:

Goed. Dan ga ik naar de heer Baumgarten van JA21. Gaat uw gang.

De heer **Baumgarten** (JA21):

Met uw permissie heb ik een tweetal vragen. Ik begin met een vraag aan mevrouw Ruigrok, de wethouder van gemeente Haarlemmermeer. Ik begrijp dat Haarlemmermeer 165.000 inwoners telt. Mijn heel praktische vraag is: hoeveel van die inwoners en gezinnen zijn afhankelijk van de werkgelegenheid van Schiphol?

Mevrouw **Ruigrok**:

Een quiz was toch goed geweest! Bij die 165.000 mensen zitten ook baby's en mensen die met pensioen zijn en misschien wel hebben gewerkt op of rond Schiphol, maar nu bijvoorbeeld een prachtig gemaal restaureren omdat ze veel van techniek weten. 37% van de mensen die werken, is gelieerd aan Schiphol en heeft daar een baan.

De heer **Baumgarten** (JA21):

Dat is relevante informatie. Dank u wel. Dan ben ik toch een beetje in verwarring door het betoog van de heer Akkerman van Natuur & Milieu. Ik hoor hem enerzijds pleiten voor een fair balance, maar in aansluiting op wat mijn collega vroeg, zie ik ook dat er heel – ik noem het maar even met een lelijk woord – eendimensionaal gefocust wordt op vliegbewegingen en hoor ik dat u innovaties, stillere motoren et cetera daarin niet meeneemt. Dat kan ik toch niet aan elkaar kletsen, dus ik ben heel benieuwd hoe u dat wel doet.

De heer **Akkerman**:

De MRS heeft onlangs onderzoek gedaan. Als je stillere vliegtuigen laat vliegen, maken die 1, 2 of 3 dB minder lawaai. Maar dat is geen effect dat hoorbaar is op de grond. De overlast daarvan op de grond, in de leefomgeving, verandert daardoor niet echt. Je kunt ook redeneren zoals KLM vaak doet: je kunt de hele lawaaierige vliegtuigen eruit halen, maar als je vier keer per dag een heel lawaaierig vliegtuig uit het systeem haalt, betekent dat niet dat de duizenden vliegtuigen die er verder nog vliegen meteen veel minder overlast opleveren. Wat ook nog van belang is, is dat vliegtuigen een levensduur van ongeveer twintig jaar hebben. Misschien komt er een nieuwe generatie vliegtuigen aan met fantastische innovaties die veel stiller zijn. Ik moet het nog zien. Maar pas over twintig jaar of over langere tijd kunnen die ingefaseerd worden. Die vliegtuigen zijn de komende periode echt nog niet beschikbaar.

De heer **Baumgarten** (JA21):

Voor zover mijn natuurkundige kennis van de middelbare school nog reikt, is de decibelschaal een logaritmische schaal. 1 of 3 decibel minder kan dus wel degelijk een behoorlijke impact hebben op de geluidsbeleving. Maar ik hoor u eigenlijk zeggen dat u de modellen ter discussie stelt. Is dat de korte versie?

De heer **Akkerman**:

De modellen? Hoe bedoelt u?

De heer **Baumgarten** (JA21):

De modellen waarmee het aantal vliegbewegingen gedestilleerd kan worden aan de hand van het geluidsniveau. Is dat wat u ...

De heer **Akkerman**:

Ja. Om het technisch te maken: dat is gebaseerd op L_{den} – dat wordt gehaald uit piekwaarden uit de periode waarin je dat geluid hoort, dus hoelang je dat hoort – en op hoe vaak het overkomt. Die piekwaarde, dus hoeveel geluid een vliegtuig maakt, telt in dat model extreem zwaar. Dat gaat dus ten koste van de frequentie. Daarmee is een model heel onrechtvaardig voor omwonenden. Want als je een heel klein beetje geluid vermindert, bijvoorbeeld 1 dB, dan kun je heel veel meer vliegtuigen toelaten. Dat is ook onze grote zorg bij dit LVB, namelijk dat dat mogelijk wordt gemaakt. De overlast en de hinder die je ervaart in de leefomgeving, wordt daardoor niet minder.

De heer **Dessing** (FVD):

Ik heb een vraag aan wethouder Ruigrok. Ik hoorde haar zeggen dat we met z'n allen op zoek zijn naar een balans en ik hoorde haar een kwalificatie geven van het huidige LVB, namelijk dat dat al een verslechtering is ten opzichte van de huidige situatie. Ik begreep dat dat volgens de wethouder eigenlijk nog minder zou moeten worden, omdat we een stillere nachtperiode moeten hebben. Hoe rijmt de wethouder dat met de economische waarden die voor de inwoners van de Haarlemmermeer zeker moeten gelden en die in die balans van de wethouder toch

meegenomen zouden moeten worden? Ik voel dat er daarbij sprake is van een disbalans. Kan daar nog een toelichting op komen?

Mevrouw **Ruigrok**:

Dat is geenszins de bedoeling, want de balans, juist tussen de economische belangen en de banen ... Misschien is het een leuk weetje dat we nét meer banen hebben dan inwoners in Haarlemmermeer. Het gaat om 167.000 banen. Ik heb niet gezegd dat het een verslechtering is; ik ben juist blij dat we zover komen dat we een nieuw LVB gaan vaststellen. Maar ik geef wel aan: op basis van de zienswijze die wij als BRS hebben ingediend en ook vanuit Haarlemmermeer, zijn er wat ons betreft verbeteringen mogelijk in dat besluit. Het besluit zoals het nu voorligt, zou nog wat verbeteringen in zich moeten hebben, waaronder nog meer aandacht voor de nacht, om het een nog beter besluit te maken.

De **voorzitter**:

Ja, is het zo voldoende? Dan ga ik helemaal naar mijn linkerkant.

Mevrouw Thijssen namens de fractie van GroenLinks-Partij van de Arbeid.

Mevrouw **Thijssen** (GroenLinks-PvdA):

Zou iemand hier aan tafel mij hier kunnen uitleggen waarom we naar 478.000 of zelfs meer gaan? Waarom? Wat is de onderbouwing daarvan? Ik heb een artikel gelezen in de krant met een reconstructie. Dat neigt heel erg naar een doelredenering. Misschien heb ik het verkeerd begrepen, maar kan iemand daarop ingaan?

De heer **Akkerman**:

Omdat dat uitgaat van het beschermen van de huidige situatie. De huidige operatie is in het model gestopt. Laat ik bij het begin beginnen. Minister Harbers zei: als ik ernaar kijk, economisch gezien, en de balans opmaak, dan is 440.000 vliegbewegingen prima. Toen moest die toch nog naar de Europese Commissie vanwege die Balanced Approach. Toen zei de Europese Commissie: u mag niet zomaar 440.000 vliegbewegingen vaststellen; u moet vaststellen welk percentage geluidshinder u wilt reduceren. Toen hebben ze een beetje gerekend, maar niet heel goed. Toen kwamen ze erop uit: 440.000 vliegbewegingen is -20%. Toen kwam de trukendoos van de hele modellenwerkelijkheid naar voren. Daarbij zou je het volgende kunnen zeggen. Het ministerie heeft gerekend, Schiphol heeft gerekend en KLM heeft gerekend. Je kunt heel erg lang discussiëren over allerlei aannames. Er is uiteindelijk een soort politiek besluit genomen, namelijk dat 478.000 prima was. Daar zat achter, denk ik, dat de belangrijkste reden om op dat getal uit te komen is dat je daarmee de historische slots, zoals dat heet, niet hoeft in te leveren. Dat betekent dat je minder discussie hebt met bijvoorbeeld de Amerikanen. Mijn aanname is dat die 478.000 voor de vliegmaatschappijen op dit moment ook wel prima is, want zo hard gaat het niet met de groei. Er is weer een crisis in het Midden-Oosten. Ik denk dat ze daar echt ruim, maar dan ook ruim mee uit de voeten kunnen. Dat is de werkelijkheid. Uiteindelijk is het gewoon een politiek besluit geworden.

Mevrouw **Thijssen** (GroenLinks-PvdA):

Ik heb nog zo'n soort vraag.

De **voorzitter**:

Gaat uw gang.

Mevrouw **Thijssen** (GroenLinks-PvdA):

Ik hoor heel veel over de berekeningen: ze zijn ingewikkeld en er zijn verschillende interpretaties, modellen en noem maar op. Wat is de reden dat er niet gewoon wordt gemeten hoe het voor mensen, voor bewoners,

is? Waarom zitten we in heel complexe modellen te denken die eigenlijk niemand goed begrijpt – dat gebeurt ook hier aan tafel, want het is volgens mij erg moeilijk om dit allemaal goed te volgen – terwijl er ook een alternatief is, namelijk dat we gewoon gaan meten hoe het voor mensen is? Wat is daar de reden voor?

Mevrouw **Ruigrok**:

Ook ik spreek regelmatig met de MRS, de Maatschappelijke Raad Schiphol. Hinderbeleving is, zoals het woord al zegt, een beleving en een subjectief iets. Ik woonde zelf onder die Kaagbaan. Ik ervaar dat niet zo, maar er zijn mensen die echt, echt verschrikkelijke nachtverstoring hebben. Dat is dus niet zomaar objectief in cijfers te vatten. Er wordt gezocht naar emmertjes en dat soort handhavingpunten, maar het blijft natuurlijk iets wat voor elk individu anders is.

De heer **Molenaar**:

Dank u wel voor deze vraag. Ik maak wel bezwaar tegen de formulering «het ervaren van hinder». Zijn er objectieve cijfers? Ja, die zijn er wel degelijk. Aan het begin van deze avond heeft de heer Van Oord het gehad over BAS, het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol. Dat is een instituut van Schiphol. De waarde van de cijfers van BAS is heel beperkt. Die cijfers zijn niet gecertificeerd en hebben geen wetenschappelijke waarde. Dat is anders als je kijkt naar de cijfers van de GGD. De GGD heeft sinds 2016 een vierjaarlijkse gezondheidsmonitor. Daarin worden alle gezondheidsaspecten van mensen in Nederland onderzocht. Sinds 2016 wordt vliegtuiggeluid daar ook in meegenomen. Wat zien we nu? Die monitor was er in 2016, 2020 en 2024. Het gaat hierbij om objectieve cijfers die ISO-gecertificeerd zijn. Het gaat dus niet om een beleving en het is niet subjectief. Het is een objectief onderzoek. Daaruit blijkt dat het aantal mensen dat ernstige hinder ervaart door vliegtuiglawaai in 2016 net zo hoog was als in 2024. Je moet je dan iets gaan afvragen. De sector heeft het steeds over stillere vliegtuigen. Dat is echt niet iets van de laatste tijd, want dat wordt al meer dan twintig jaar gezegd. Als je dan kijkt naar die acht jaar en je ziet dat het aantal mensen dat ernstige hinder ervaart nog steeds op ruim 500.000 ligt – dat zijn acht jaren waarin het precies hetzelfde is – dan kan je niet volhouden dat er geen echte cijfers zijn. Het probleem is alleen dat het beleid is gebaseerd op de gemodelleerde werkelijkheid en niet op de daadwerkelijke cijfers. Dat was 'm.

De **voorzitter**:

Ik zie een aanvulling van de heer Akkerman.

De heer **Akkerman**:

Volgens mij zijn meneer Van Oord en ik het er wel over eens dat het goed zou zijn om veel meer te gaan meten rondom Schiphol en om die cijfers ook te betrekken bij het beoordelen of vliegtuigen stiller worden of niet en wat daarvan het effect is op de grond. Ik denk dat iedereen daarbij gebaat is, maar dat zit niet in het LVB; dat zou er nog in moeten.

De **voorzitter**:

Mevrouw Thijssen, voor nu is dat voldoende voor u? Dan ben ik aangekomen bij de heer Kanis van de fractie van D66.

De heer **Kanis** (D66):

Ik had nog een vraag aan mevrouw Ruigrok. Zij geeft aan de ene kant aan: breng die ruimtelijke effecten van het luchthavenbesluit beter in kaart. Aan de andere kant is er gigantische woningbouwopgave van 20.000 woningen. Kunt u daar iets meer inkleuring aan geven? Staan al die 20.000 woningen in een risicozone? Is het de helft of een kwart? Waar hebben we het over met elkaar?

Mevrouw **Ruigrok**:

Exacte aantallen kan ik zo niet reproduceren, maar die kan ik u misschien achteraf doen toekomen. We hebben nu al te maken met restricties in woningbouw: LIB1, LIB2, LIB3, LIB4. We kunnen ook niet hoger bouwen dan een aantal woonlagen. Er zijn ook hele stukken waar je niet mag bouwen. Daar hebben we nu een prachtig park gesitueerd. Het geldt dus niet overal. We hebben nu al plannen rondom het station, juist om minder verkeer te realiseren. Rondom Hoofddorp willen we 10.000 woningen toevoegen. Dat ligt echter precies in zo'n gebied waar een deel wel LIB is en een deel niet. Als het gevolg is dat het deel dat nu LIB is nog groter wordt, dan vallen er woningen af van die 10.000. Exacte aantallen kan ik u niet leveren, maar ik hoop dat dit een beetje verbeeldt hoe wij ernaar kijken en dat wij duidelijkheid nodig hebben.

De heer **Kanis** (D66):

Dit geeft inderdaad een iets beter beeld van waarom die ruimtelijke koppeling nodig is. Dank u wel.

Mevrouw **Visseren-Hamakers** (Fractie-Visseren-Hamakers):

Ik heb twee vragen. Mijn eerste vraag is voor de heer Akkerman. We hebben het veel gehad over geluid, en terecht, maar er zijn natuurlijk ook nog andere problemen rondom Schiphol. Zou de heer Akkerman daar wat meer over kunnen uitweiden? Denk aan stikstof, ultrafijnstof, zeer zorgwekkende stoffen, CO₂-uitstoot. Ik zou daar graag wat meer over horen.

Zal ik mijn tweede vraag nog even bewaren, voorzitter?

De **voorzitter**:

Van mij mag de heer Akkerman gelijk reageren.

De heer **Akkerman**:

Ik heb in mijn presentatie een plaatje over onder andere de ultrafijnstof-problematiek rondom Schiphol. Die doet zich natuurlijk heel dicht in de buurt van Schiphol voor, maar in een dorp als Badhoevedorp, vlak onder de aanvliegroute, zijn de ultrafijnstofconcentraties ongezonder hoog, zo is door onder andere het RIVM een tijdje geleden al vastgesteld. Je hebt ook stikstofproblematiek. Schiphol heeft al een aantal boerderijen opgekocht, maar de vliegtuigen zorgen voor stikstofdepositie op de natuurgebieden rondom Schiphol. Dan heb je nog zwavel, SO_x. Dat zit in vliegtuig-brandstof. Dat is best wel heel schadelijk. Je kunt het heel makkelijk uit vliegtuigbrandstof halen en dan heb je er ook geen last meer van, maar dat kost geld en dat weigeren luchtvaartmaatschappijen te doen. Het zou heel goed zijn om dat bijvoorbeeld in zo'n LVB voor te schrijven. Dan moeten alle vliegtuigmaatschappijen er ook aan voldoen. Dus ook op dat gebied is er echt nog wel winst te boeken. Gelijkaardige bescherming geldt in dit LVB niet voor deze aspecten, behalve ultrafijnstof, waar het denk ik wel voor geldt. Voor bijvoorbeeld SO_x is de uitstoot ruimer vergund, en bovendien relatief, dan in het oude LVB.

Mevrouw **Visseren-Hamakers** (Fractie-Visseren-Hamakers):

Dank. Misschien een vraag aan alle vier de laatste sprekers. Je kunt ook op een andere manier kijken naar de economische waarde van Schiphol of de belangenafwegingen rondom Schiphol. Er zijn twee rapporten uitgekomen, die ook in de stukken stonden, namelijk een van Peeters en Pels en een van CE Delft. Die kijken op een andere manier naar de economische bijdrage of eigenlijk de economische schade van Schiphol. Ze kijken ook naar het concept van connectiviteit, die we ook met de trein of de auto kunnen realiseren. Dan kom je terecht bij hele andere afwegingen of bij misschien een kleiner belang van Schiphol. Dat is een

andere manier om naar de economische waarde van Schiphol te kijken. Ik hoor graag uw reflectie daarop.

De voorzitter:

Ik begin bij wethouder Ruigrok en dan gaan we het rijtje af.

Mevrouw Ruigrok:

Het laatste rapport dat u noemt, heb ik laatst ook met de MRS besproken. Vanzelfsprekend zitten daar ook aspecten in dat je daar op die manier naar kunt kijken. Connectiviteit wordt ook door internationale hoofdkantoren als heel belangrijk gezien. Daarin worden langere afstanden afgelegd dan die met de trein worden afgelegd. Voor de kortere afstanden hebben we juist ruimte op het spoor nodig. Daar zetten we ons natuurlijk ook met elkaar voor in. Daar vinden we elkaar in een conglomeraat om bijvoorbeeld de Noord/Zuidlijn door te trekken. We zien daar dus een combinatie. Maar het economisch belang, het aantal banen et cetera dat het oplevert, is voor ons ook een heel belangrijk punt in combinatie met het verbeteren van de leefomgeving.

De heer Akkerman:

Er valt heel veel over te zeggen, maar ik zal me tot één punt beperken: de trein in plaats van het vliegtuig. Ik heb daar nog een artikel over geschreven, dat afgelopen zaterdag is gepubliceerd in Het Financieele Dagblad. Ik heb er ook eerder onderzoek naar gedaan. Je kunt een groot deel van de vliegroutes onder de 700 kilometer vervangen door de trein. Dat scheelt heel veel geluidsoverlast en het is natuurlijk een veel duurzamer en milieuvriendelijker alternatief. Je ziet het nu ook al gebeuren: de kerosineprijs is omhooggegaan en KLM gaat meteen korte vluchten schrappen, omdat ze die makkelijker met andere vluchten kunnen opvullen. Ik denk dus dat er heel veel ruimte kan ontstaan als je een deel van de vluchten vervangt door de trein. Ik denk ook dat je die ruimte heel goed ten goede kunt laten komen aan de omwonenden.

De voorzitter:

Dan de heer Boomhouwer of de heer Molenaar? Het maakt voor mij niet uit. De heer Molenaar.

De heer Molenaar:

Ik heb daar twee opmerkingen over. In het rapport van CE Delft staat bijvoorbeeld heel duidelijk – dat is niet «ergens op een andere manier naar kijken», dat is gewoon op basis van wetenschappelijk onderzoek – dat een aantal van 150.000 tot 200.000 vluchten voldoende is om het vestigingsklimaat voor grote bedrijven in Nederland op een goed peil te hebben. Dat zijn echt hele andere getallen. Dat is dus niet een andere waardering van connectiviteit of verbondenheid; het is gewoon wat het is. Als men dan niet wil kijken naar het rapport van CE Delft en gaat kijken naar het rapport dat de Minister zelf heeft laten opstellen voor dit LVB, ziet men dat er een rapport van SEO bij zit. Daar staat heel duidelijk in dat als je de bredewelvaartsaspecten van het luchtverkeer meeneemt, je in 2030 met een aantal van 460.000 vluchten uitkomt op iets wat beter is voor onze economie dan met een aantal van 500.000. Dan vraag je je af hoe de Minister dan toch weet te onderbouwen dat hij eerst komt op 478.000 vluchten, met vervolgens nog een groeipad naar 500.000 vluchten. Ik kan dat niet goed rijmen.

Mevrouw Ruigrok:

Ik heb nog een kleine aanvulling. Ik denk dat het wel heel relevant is om te onderschrijven dat de hubfunctie erg belangrijk is voor Schiphol. Met de aantallen die hier genoemd worden, kun je niet meer zo veel bestem-

mingen realiseren. Dan wordt het dus ook minder interessant om je te vestigen in een gemeente zoals de onze.

Mevrouw **Visseren-Hamakers** (Fractie-Visseren-Hamakers):
Peeters en Pels zeggen daar dus iets anders over. Zij zeggen dat die hubfunctiedagachte niet zo belangrijk is voor het vestigingsbeleid. Er is daar dus ook discussie over, wat ik interessant vind. Vandaar dat ik ze noem.

Mevrouw **Ruigrok**:

Dat snap ik, maar wij spreken ook met die hoofdkantoren, die wij gewoon een-op-een bevragen, ook al hebben ze niet eens... Bijvoorbeeld vracht is vandaag een helemaal ondergesneeuwd onderwerp, terwijl dat ook heel belangrijk is. Die bedrijven geven aan dat ze niet eens een logistiekbedrijf zijn, maar dat ze zich juist hier vestigen omdat ze makkelijk mensen kunnen in- en uitvliegen om hier besprekingen te houden.

De heer **Meijer** (VVD):

Op het gevaar af dat ik een blokoverstijgende vraag stel: ik werd getriggerd door de zinsnede «het sprookje van de stillere vliegtuigen». Inmiddels heb ik begrepen dat in het model de piekbelasting of de piekwaarde zwaarder weegt dan de frequentie. Ik wil eigenlijk weten hoe er vanuit Schiphol aangekeken wordt tegen dat model en de zwaarte van deze elementen.

De **voorzitter**:

Deze vraag is blokoverschrijdend.

De heer **Meijer** (VVD):

Ik had u gewaarschuwd!

De heer **Arntzen**:

Ik pak die vraag graag op. Deze gaat me aan het hart. Ieder model heeft onvolkomenheden, maar er zitten ook goede dingen in een model. Zo wordt het totale geluidsniveau meegewogen. De totale passage van een vliegtuig dat passeert wordt qua geluid meegewogen. Zou er alleen naar een piekniveau worden gekeken, dan zou dat weer worden veronachtzaamd. Alles wordt meegenomen. Er wordt ook gezegd dat de modellen niet kloppen. Daar zijn uitgebreide studies naar gedaan. Er zijn correlaties gemaakt tussen meten en rekenen, en er is één metriek die ik u wel mee wil geven. De laatste tijd kijken wij ook echt naar die metingen, om te zien wat die stillere toestellen doen. Dan zie je dat de modernste toestellen – we vergelijken bijvoorbeeld de Airbus A320neo of A321neo – bij de start in relevante woonkernen rondom de luchthaven fors minder geluid maken, 5 tot 8 decibel minder. We zien dus in de praktijk dat het stiller wordt. Dat het hinder teweegbrengt en dat het een subjectieve maat is, daar ben ik het volledig mee eens. Dat is een ander verhaal. Maar de feitelijke geluidsbelasting neemt af ten gevolge van modernere, stillere toestellen.

De **voorzitter**:

Ik zie een reactie van de heer Akkerman.

De heer **Akkerman**:

Je kunt een hele discussie voeren over geluid en de effecten daarvan. Waar ik echt wel bezwaar tegen maak, is dat u de hinder in de omgeving dan weer «subjectief» noemt. Het is gewoon feitelijke hinder in de leefomgeving, waarbij de overheid de opdracht heeft om mensen te beschermen voor feitelijke hinder in de leefomgeving. Dat vliegtuigmaatschappijen en nu ook Schiphol er zo makkelijk over doen dat frequentie,

dus hoe vaak een vliegtuig overvliegt, echt wel heel veel effect heeft op de feitelijke hinder in de leefomgeving...

De voorzitter:

De meningsverschillen tussen u beiden zijn duidelijk. Ik zie dat de heer Molenaar ook graag nog iets wil zeggen.

De heer Akkerman:

Dat vind ik wel jammer.

De voorzitter:

Nee, nee, heel goed dat u de stelling nog even teruglegt. Meneer Molenaar.

De heer Molenaar:

Ik heb hier niets aan toe te voegen. Dat was mijn punt.

De voorzitter:

Prima. We hebben nog vier minuten en liggen helemaal op schema. Zijn er nog vragen over dit blok of blokoverschrijdende vragen blijven liggen? Ik kijk eerst even aan mijn linkerkant. Voel u vooral niet bezwaard. Van mij mag u ook onderling nog vragen stellen aan elkaar. Steek vooral uw hand op. Ik zie nog een vraag van Forum.

De heer Kemperman (FVD):

Mijn collega is natuurlijk de echte expert als het over de luchtvaart gaat, dus ik ga echt een lekenvraag stellen, en wel over de substitutie tussen treinreizen en luchtvaart. Er wordt gesuggereerd dat de hinder minder wordt als we minder vliegen en meer met de trein reizen. Maar zijn daar nou rapporten over? Ik kan me namelijk zo voorstellen... Ik heb bij ProRail gewerkt, die overigens helemaal geen LVB nodig hebben. Dat verbaast mij ook. Waarom kunnen die 4.500 treinen per dag door Nederland rijden, zonder dat iemand over hinder begint? Treinen leveren natuurlijk ook geluidshinder op. Als we nu allemaal minder gaan vliegen en heel veel meer met de trein reizen, denken we dan dat daarmee de hinder voor omwonenden er niet meer is, omdat we 'm in een ander juridisch kader plaatsen? Ik vraag me af of iemand kan duiden, misschien de ILT wel, hoe spoor en luchtvaart zich qua geluidshinder tot elkaar verhouden.

De voorzitter:

«Misschien de ILT wel», hoor ik zeggen, dus ik kijk naar de heer Wassenaar. Ik weet niet wie dat anders zou moeten beantwoorden.

De heer Wassenaar:

We houden toezicht op zowel de luchtvaart als het spoor wat betreft veiligheid en geluidshinder. Ik kijk naar de discussies die er zijn over geluid bij Schiphol in vergelijking tot rail. ProRail heeft zich er ook aan te houden, maar daar is evident minder overlast dan bij vliegen.

De voorzitter:

Dat is het antwoord op uw vraag. Wil meneer Akkerman een vraag stellen? Ga uw gang, meneer Akkerman.

De heer Akkerman:

Als je de kaders van de rail zou toepassen op de luchtvaart, dan zouden er veel minder vliegbeweging mogelijk zijn. Die zijn eigenlijk best wel streng. Ik wil wél uw punt erkennen, meneer Wassenaar, dat ook railverkeer overlast veroorzaakt en dat daar geen maximum aan zit. Je moet daar dus zeker ook goed naar kijken.

De **voorzitter**:

Ik zie de heer Van Oord, maar hij gaat als laatste, want dan zitten we aan de tijd.

De heer **Akkerman**:

Als meneer Van Oord als laatste gaat, vind ik dat bloktechnisch niet zo...

De **voorzitter**:

Maar gelukkig ben ik de voorzitter! Het woord is aan de heer Van Oord.

De heer **Van Oord**:

Over de uitwisseling tussen vliegen en de trein kan ik u melden dat de grootste bottleneck in het spoorwegennetwerk in Nederland de Schiphol-tunnel is. Ik spreek elke maand met Wouter Koolmees. Hij zegt: ik zou wel meer treinen willen, maar het kan helemaal niet. Als uw Kamer een verplaatsing van vliegen naar spoor zou willen zien, dan moet u zich er bewust van zijn dat Nederlandse Spoorwegen en ProRail tientallen miljarden euro's nodig hebben om het netwerk uit te breiden. Het zijn namelijk echt substantiële bedragen.

De **voorzitter**:

Dat is een mooie afsluiter van deze deskundigenbijeenkomst. Hij begon met vliegen en wordt door de CEO geëindigd met treinen! Mooier kan het niet wezen. Ik wil u, deskundigen, ontzettend bedanken namens de commissie en namens de voorbereidingsgroep. Er is heel veel werk in gestoken door de voorbereidingsgroep, maar er is vooral door u als deskundigen veel werk in gestoken. U komt ook uit alle hoeken van het land, net als wij. Ik wens u allen dus een heel veilig thuis. Ik weet niet wie er met de trein en wie er met de auto gaat, maar ik ga met het vliegtuig! Ik wens u als commissieleden allemaal een heel goed reces toe. Ik sluit deze deskundigenbijeenkomst.

Sluiting 22.00 uur.