Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2025–2026

# 29 665 Evaluatie Schipholbeleid

**Nr. 634**

## VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT

Vastgesteld 17 juli 2026

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat en de vaste commissie voor Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur hebben op 26 mei 2026 vervolgoverleg gevoerd met de heer Karremans, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

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

kst-29665-634
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2026

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 16 maart 2026 inzake uitspraak Raad van State inzake wijziging van artikel 4.2.3a van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 591);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 1 april 2026 inzake nadere duiding uitspraak Raad van State over de versnelde wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 592);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 2 april 2026 inzake resultaten eerste tussentijdse monitoring maatregelen Balanced Approachprocedure (Kamerstuk 29 665, nr. 593);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 april 2026 inzake antwoorden op vragen commissie over onder andere de voorhang ontwerpbesluit tot wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 585) (Kamerstuk 29 665, nr. 595);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 13 april 2026 inzake stand van zaken beperking grondafhandeling Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 594);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 12 mei 2026 inzake resultaten van het vervolgonderzoek naar luchtvaartemissies (Kamerstuk 31 936, nr. 1290);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 11 mei 2026 inzake beantwoording vragen gesteld tijdens het commissiedebat Luchtvaart van 21 april 2026 (Kamerstuk 31 936, nr. 1271);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 7 mei 2026 inzake uitvoeringstoets Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) algehele LVB-wijziging Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 597).**

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

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

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

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

**Voorzitter: Graus**
**Griffier: Koerselman**

Aanwezig zijn negen leden der Kamer, te weten: El Abassi, Goudzwaard, Graus, Peter de Groot, Heutink, Köse, Kostić, Kröger en Zwinkels,

en de heer Karremans, Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 17.00 uur.

De **voorzitter**:
Van harte welkom bij dit commissiedebat van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat. Het gaat vandaag over Schiphol, een tweede termijn van het commissiedebat waarvan we vorige week de eerste termijn hebben gedaan.
Ik heet van harte welkom de mensen op de publieke tribune en ook de mensen die thuis kijken en luisteren via het digitale kanaal en de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en zijn collega. Ook de leden van de Tweede Kamer der Staten-Generaal van harte welkom.
Het is een tweede termijn. Ik stel een spreektijd voor van anderhalve minuut per fractie en vier interrupties en geef graag als eerste het woord aan het lid Kostić van de Partij voor de Dieren. Zij zit hier in een soort KLM-pakje. Fijn dat u dat speciaal voor dit debat hebt gedaan.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Nou ja, hoe heet dat? Een punt van orde of toch anders?

Minister **Karremans**:
Een persoonlijk feit.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
O ja, een persoonlijk feit. Dank u wel. Ik heb het inderdaad als grap gezegd. Het is natuurlijk geen ode aan de KLM. Het is het weer terugclaimen van deze prachtige kleur blauw voor burgers als symbool voor een gezonde lucht in plaats van voor ongezonde luchtvaart.

De **voorzitter**:
Dank u wel voor de toelichting. We gaan uw tijd nu aanzetten. Uw anderhalve minuut loopt.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Voorzitter. Dit Luchthavenverkeerbesluit had ingezet moeten worden om recht te doen aan omwonenden, van wie de rechten jarenlang door het kabinet zijn geschonden. Hun gezondheid en nachtrust werden volgens de rechter opgeofferd voor de groei van Schiphol. Niet voor niets spreekt Trouw over een Groningen 2.0. Maar wat zien we? Een Minister die blijft zeggen dat met dit besluit een eerlijke belangenafweging is gemaakt voor omwonenden. Niemand buiten de luchtvaartsector is het daarmee eens: niet de Commissie mer, niet gemeenten rondom Schiphol, zoals Haarlemmermeer, en niet de omwonenden zelf. Dan kan je als kabinet en Kamer toch niet volhouden dat de balans eerlijk hersteld is? Op de dag van dit Schipholdebat liet premier Jetten zich uitgebreid fotograferen met de CEO van KLM, niet met de omwonenden. De oude cultuur van luchtvaartbobo's boven burgers stellen wordt doorgezet. Ik vraag de Minister daarom opnieuw: ga in gesprek met de omwonendenorganisaties en zorg ervoor dat er een LVB komt te liggen waar zij op z'n minst een beetje blij van worden. Graag een toezegging.
Het is algemeen bekend hoe intensief de contacten tussen het kabinet en de luchtvaartsector zijn geweest. Kan de Minister aangeven hoeveel contact hij sinds zijn aantreden heeft gehad met mensen uit de luchtvaart-

sector en hoeveel van die gesprekken hij met omwonendenorganisaties heeft gevoerd?
Voor de Partij voor de Dieren zijn de rode lijnen helder. Eén, geen definitieve vaststelling van dit LVB zonder serieus draagvlak onder omwonenden en, twee, niet eenzijdig de deur openzetten voor verdere groei van Schiphol. Want die groei is niet nodig voor het rechtsherstel, niet nodig voor de uitspraak van de rechter en ook niet nodig voor de economie en de bereikbaarheid van Nederland. Het staat ook niet in het coalitieakkoord. Dus als D66 en het CDA echt verstandig beleid willen op luchtvaart, dan gaan ze ook niet akkoord met dit stuk.
Dank u wel. En ik vraag graag een tweeminutendebat aan.

De **voorzitter**:
Dat wordt uiteraard genoteerd en daar zult u met een aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid ook de eerste spreker worden. Dan gaan we naar het lid Heutink van de Groep Markuszower.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Voorzitter, ik zal deze tweede termijn niet helemaal kunnen afmaken. Ik word zo meteen elders verwacht. Wij hebben gezien wat er gebeurt op het moment dat we gaan dreigen met krimp. Je ziet dat dan onze economische positie, onze economische positie van Schiphol als hub, zijn kracht gaat verliezen. Je zag bijvoorbeeld nu de meldingen van Delta, die toch zeggen dat ze mogelijk sancties gaan opleggen op het moment dat we daadwerkelijk Schiphol minder aantrekkelijk gaan maken. Ze zijn toch een relatief grote speler op Schiphol, waar we de economie aardig mee kunnen steunen. Dus ik zou eigenlijk de oproep gestand willen doen die ik al eerder, in de eerste termijn, heb gedaan namens mijn fractie: beste Minister, hou in eerste instantie vast aan die 478.000, maar laat het groeipad richting 500.000 vluchten alstublieft niet los. Niet loslaten om onze economie, die denk ik voor ons allemaal van heel veel waarde is, te kunnen blijven koesteren.
Daar wil ik het bij laten.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Heutink namens de Groep Markuszower. Veel succes met uw verdere verplichtingen hier in de Staten-Generaal. Het lid Köse, Democraten 66.

De heer **Köse** (D66):
Voorzitter. Wij maken ons zorgen om de toekomstbestendigheid van dit LVB. De Commissie mer concludeert namelijk dat onvoldoende is aangetoond dat de gezondheid van omwonenden met dit LVB voldoende wordt beschermd. Het is wat D66 betreft zeer belangrijk dat we deze zorgen en kritiek meenemen in de volledige herziening van de MER en de aanpassing van het LVB. Vorige week hebben wij in onze eerste termijn hierover kritische vragen gesteld, waarna wij toch bleven zitten met enkele vervolgvragen en zorgen.
Vanwege de tijd zal ik ze snel stellen. Kan de Minister toezeggen voor de zomer de Kamer te informeren over de tijdslijnen van de nog te starten nieuwe Balanced Approach, waarin onder andere de nachtsluiting van Schiphol geregeld kan worden? En kan de Minister verklaren en borgen dat de hinder minder wordt wanneer hij het groeiverdienmodel laat staan in het LVB? Wanneer die borging niet gegeven kan worden, is de Minister dan bereid het groeiverdienmodel uit het LVB te halen om rust voor omwonenden te garanderen?
Wij willen er zeker van zijn dat de overlast voor omwonenden gegarandeerd minder wordt met het nieuwe LVB. Wij hopen dat de Minister deze zorgen serieus neemt en ze zo volledig mogelijk meeneemt in de herzieningen.

Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Köse namens D66. Er zijn nog twee interrupties. Allereerst lid Kostić en dan mevrouw Kröger.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Misschien is enige reflectie toch goed. Waarom vindt D66 het überhaupt nodig dat het groeiverdienmodel eventueel op tafel blijft? Waarom zegt D66 niet meteen: «Dit is absurd. Het is niet nodig voor het rechtsherstel, het is niet passend in tijden van de klimaat- en natuurcrisis. Het is gewoon een slecht idee en het staat ook niet in het coalitieakkoord». Dit moet toch gewoon sowieso van tafel?

De heer **Köse** (D66):
Goed dat die vraag gesteld wordt, want dan heb ik denk ik de verkeerde indruk gewekt. In de eerste termijn van dit debat heb ik daar ook om gevraagd. Ik ben daar echt kritisch op geweest en heb er ook nog verder op doorgevraagd. Zojuist vroeg ik of de Minister, wanneer het onderzoek er ligt, echt kan borgen dat die overlast weggaat. Dat vroeg ik in eerste termijn ook al, over die Aldersparadox. Als die borging niet gegeven kan worden, vroeg ik ook of de Minister bereid is om 'm eruit te halen. Ik denk dus dat ik precies vraag wat het lid Kostić ook wil.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Waardoor ik in verwarring raakte, is dat D66 niet zegt «haal het sowieso van tafel, want dit heeft geen enkele zin; het gaat niet over het doel van het LVB, dus haal het sowieso van tafel». Dat zegt D66 niet. D66 vraagt de Minister of hij misschien kan borgen dat de overlast niet wordt vergroot door het groeiverdienmodel. Maar volgens mij moet je die vraag niet eens stellen. Volgens mij moet je zeggen: dat groeiverdienmodel is absurd. Het draagt niet bij aan een oplossing voor de omwonenden en het past niet bij deze tijd. We willen het sowieso van tafel. Daarom maakte ik mij zorgen, maar als D66 zegt «wij willen het groeiverdienmodel er sowieso niet in», dan ben ik gerustgesteld.

De heer **Köse** (D66):
Ik heb er geen geheim van gemaakt dat wij totaal geen fan zijn van een groeiverdienmodel. Dat vooropgesteld. Tegelijkertijd ben ik wel benieuwd – en dat is denk ik een verschil in stijl of in hoe je politiek bedrijft – naar hoe de Minister daarnaar kijkt. Stel we doen het wel, welke borgen zijn er dan? Als er geen Kamermeerderheid tegen het groeiverdienmodel is, maar ik toch nog kan winnen dat we in ieder geval bepaalde waarborgen krijgen als dat model er alsnog mocht komen, omdat we geen meerderheid tegen voor elkaar krijgen, dan hebben we tenminste wel waarborgen. Dat vind ik ook wel waardevol. Maar het liefst gaat die er helemaal uit. Dat is geen geheim voor mij.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):
Volgens mij zijn er twee coalitiepartijen die geen groei van Schiphol in hun verkiezingsprogramma hadden staan. Daar lonkt dus zeker een Kamermeerderheid, maar goed, dat gaan we nog onderzoeken. Mijn vraag was een andere. Ik hoor nu D66 eigenlijk zeggen: oké, volledig herziene MER en aanpassingen LVB. Daar ben ik het heel erg mee eens. Is het lid Köse het dan ook met mij eens dat wij dan ook als Kamer dat aangepaste LVB onder ogen moeten krijgen voordat het wordt vastgesteld?

De heer **Köse** (D66):

Hier hebben we het in de eerste termijn ook over gehad. Ik denk dat het goed is als we nauw betrokken worden door de Minister, zodat we in ieder geval weten wat er met onze punten gedaan wordt. Volgens mij zijn namelijk best wel wat punten ingediend en er is ook best wel veel kritiek geuit, zowel vanuit onafhankelijke commissies alsook vanuit de Kamer, dingen die we beter willen zien. Dan past het denk ik wel bij een democratie dat de controlerende taak die wij hebben, in stand blijft. Ik zou daar dus zeker geen bezwaar tegen hebben, maar ik ben ook wel benieuwd hoe de Minister daarnaar kijkt en welke garanties of borgen hij kan geven bij alle punten die wij gemaakt hebben. Maar zoals we ook in de eerste termijn al besproken hebben, denk ik dat dat geen verkeerd idee is.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):
Wat betreft de oproep om een tijdslijn te schetsen voor de nieuwe Balanced Approach: ziet D66 ook de mogelijkheid om nachtsluiting volledig mee te laten draaien in de MER? Ziet D66 dat je eigenlijk al stappen die Europa vraagt voor de Balanced Approach, in het proces van die MER kan zetten en dat je die nachtsluiting toch al beginnend onderdeel kan laten zijn van dit LVB? Waarom zou een omwonende hier weer jaren en jaren en jaren op moeten wachten?

De heer **Köse** (D66):
Dank voor de vraag, zeg ik via de voorzitter. Ik heb daarom in de eerst termijn ook gevraagd om de analyse van de impact van zo'n model, onder andere van de nachtsluiting en van een groeiverdienmodel, erin te krijgen. Ik denk dat dat interessant is. De Minister heeft dat niet toegezegd, maar er was geen bezwaar tegen. Dat zou meegenomen worden in de nieuwe MER. Dat zijn al goede stapjes, denk ik. De gestelde vraag is best juridisch. Ik weet niet of je dan voldoende Balanced Approach hebt doorlopen. Als dat zo is, dan is dat meer dan welkom. Dat zou het alleen maar versnellen en zou het ervoor zorgen dat we, mocht dat nodig zijn, zo snel mogelijk een nachtsluiting kunnen instellen. Dat zou wat ons betreft ideaal zijn. Ik kan juridisch niet garanderen dat dat zo is, maar mocht dat zo zijn ... We staan er in ieder geval voor open om dat bevestigd te krijgen.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Ik wil daar toch even inspringen richting D66. In de stukken die ik heb gelezen, staat namelijk nergens dat de Europese Commissie middels de Balanced Approach voorschrijft dat ons land moet inzetten op een nachtsluiting. Er wordt gezegd dat we een target hebben om in te zetten op verstilling. Dat is het hoofddoel. Wellicht zou een nachtsluiting een middel kunnen zijn, maar eigenlijk blijkt dat men op koers ligt om die targets omtrent geluidsverstilling te halen. Wat dat betreft zou een nachtsluiting dus totaal niet nodig zijn. Die is onnodig en bovendien schadelijk. Onderschrijft u dat?

De **voorzitter**:
Ik onderschrijf niks, maar u stelt die vraag aan het lid Köse.

De heer **Köse** (D66):
Dat een nachtsluiting schadelijk zou zijn, is verre weg van wat ik denk. Ik denk juist dat een nachtsluiting heel erg kan helpen. Dat hebben we ook gezien bij de petities en alle onderzoeken die er liggen. Ik noem de nachtrust van mensen, minder uitstoot, focus op betere slaap en beter onderwijs van mensen. Dat heeft vergaande gevolgen. Het is duidelijk, denk ik, dat ik het met dat deel niet eens ben. Het eerste deel ben ik even kwijt. Misschien kan u dat even herhalen, vraag ik via de voorzitter.

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Dan ben ik weer een interruptie kwijt, voorzitter.

De **voorzitter**:
Neenee, dit tel ik niet als een interruptie.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
O, dit niet?

De **voorzitter**:
U mag uw vraag verduidelijken.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Het ging erover dat de Europese Commissie zegt dat het om geluidsverstilling gaat. Je hoeft dus echt niet in te zetten op een nachtsluiting. Het zou een middel kunnen zijn, maar uit de rapportages blijkt nu dat dat eigenlijk niet nodig is.

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

De heer **Köse** (D66):
Dank u wel; nu heb ik 'm weer scherp. Ik denk dat we het even goed moeten bekijken. Het doel dat we volgens mij met z'n allen hebben, is ervoor zorgen dat we naast economische belangen ook een leefbare, gezonde leefomgeving hebben voor omwonenden. Ik denk dat we die ambitie allemaal hebben. We verschillen misschien in hoe we dat precies invullen. De Balanced Approach an sich zegt alleen dat je voordat je overgaat tot krimp of bijvoorbeeld een nachtsluiting, alle andere stappen moet hebben doorlopen. Het zou zomaar kunnen dat die eerste stappen niet voldoende gaan zijn, ook al zijn we inderdaad goed op weg; dank voor dat compliment aan het kabinet. Wij, en ik persoonlijk, zijn van mening dat dat zou betekenen dat de nachtsluiting toch op tafel moet komen. Dan helpt het als we daar nu al op voorgesorteerd hebben en Europa niet in de weg gaat zitten als wij voor onze eigen omwonenden willen opkomen.

De **voorzitter**:
Meneer Goudzwaard, dit is uw tweede interruptie.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Dat snap ik; dank, voorzitter. Ik wil toch even reageren op de heer Köse. Ik vind dat er door D66 wel heel erg tegen die nachtsluiting aangeschurkt wordt. Er wordt gezegd dat er dan minder uitstoot is en dat mensen beter gaan slapen. Nou, het een en ander valt nog te bezien, want de randen van de nacht worden dan wellicht meer opgezocht. Of die uitstoot nou om 1.00 uur 's nachts of om 13.00 uur 's middags plaatsvindt, maakt volgens mij ook niet zo heel veel verschil. Wat wel een enorm verschil maakt, is dat een luchtvaartmaatschappij als Transavia gewoon niet meer kan bestaan. Dan komen er duizenden mensen op straat te staan. Ik vind dat D66 daar met het grootste gemak overheen stapt. Waarom is dat toch? Kan de heer Köse daarop reflecteren?

De heer **Köse** (D66):
Ik stel voorop dat de rapporten gewoon stellen dat er honderdduizenden mensen, omwonenden, zijn die ernstige geluidshinder ervaren, die ernstige slaapverstoring ervaren. Dat stel ik vast, en ik vind het best wel zorgelijk dat dat betwijfeld wordt. Ander onderzoek stelt dat we eventueel best wat zouden kunnen krimpen – dat zou dan de potentie zijn van een nachtsluiting – zonder dat dat effect heeft op je economie. Dan gaat het economische argument eraan. Het zou zelfs de economie kunnen

versterken, omdat het andere zaken mogelijk maakt. Omdat er dan minder uitstoot is en meer stikstofruimte, zouden we andere economische zaken kunnen gaan doen. Dat vind ik best een logische trade-off, als we in plaats van vijf nachtvluchten er een of twee minder hebben. Ik denk dat dat Nederland veel brengt, voor de economie en vooral voor de gezondheid.

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Ik begrijp niet helemaal wat de heer Köse zegt. Een nachtsluiting betekent toch niet per se een krimp van het aantal vluchten op Schiphol? Dat zijn toch twee verschillende dingen? Ja, misschien wel krimp in de nacht, dus dat zul je sowieso in die Balanced Approach moeten doen, maar dat wil toch niet per se zeggen dat je netto minder dan 478.000 vluchten krijgt?

De heer **Köse** (D66):
Ik denk dat de vraag net beantwoord is, met de nuance die op het einde gemaakt werd.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Nog heel kort, afrondend. Ik hoorde de heer Köse zeggen dat er ook heel veel andere dingen mogelijk zijn. Dan wordt er gerefereerd aan stikstofuitstoot. Wellicht kan er het een en ander gebeuren, maar dan worden wij op dit moment nog steeds geconfronteerd met het additionaliteitsvereiste, volgens mij. Daar krijgen we van Minister van Essen deze zomer de plannen over. Laten we echter eerlijk zijn: de luchtvaart draagt 0,1% bij aan het hele stikstofdossier van Nederland, dus dat gaat echt, werkelijk waar, helemaal nergens over. Wat voor enorme mogelijkheden liggen er dan in het verschiet volgens de heer Köse?

De heer **Köse** (D66):
Ik kan 'm breder trekken. Er wordt nu heel erg gefocust op stikstofuitstoot. Die is aanzienlijk, en voor de 0,1% die u aanhaalt – ik heb ook andere rapporten gezien – kijken we ook naar wat er gemeten wordt. Er wordt eigenlijk veel meer uitgestoten boven 900 meter. Die discussie laten we voor wat het is, maar naast stikstof heb je ook nog zaken als overlast. Heel veel zaken worden mogelijk, bijvoorbeeld voor het toerisme, omdat er minder uitstoot en minder overlast is. Er zijn ook een aantal rapporten waarin staat dat campings of vakantieplekken daar veel baat bij zullen hebben. Het is breder dan alleen stikstof.

De heer **El Abassi** (DENK):
Ik hoorde de heer De Groot de vraag stellen: minder nachtvluchten betekent toch niet per se minder vluchten? Volgens mij werd daar ook bevestigend op geantwoord. Ik vind dat ingewikkeld, dus mijn vraag is dan als volgt. Als je net zoveel vluchten krijgt, maar minder uren daarvoor ter beschikking hebt, dan betekent dat dat er veel meer vluchten binnen het tijdsbestek van de dag en de avond worden gevlogen. Dat betekent veel meer piekbelasting, veel meer auto's die op en neer rijden, veel meer reizigers die bij elkaar komen en dus veel meer overlast. Ik zou dan toch willen vragen of D66 dat probleem ook ziet.

De heer **Köse** (D66):
Daar kan ik me wel achter scharen. Ik maak me wel zorgen over hoe je dit nou precies gaat invullen. Dat kan effect hebben. Als we inderdaad een deel gaan sluiten en toelaten dat het ophoopt op een ander tijdstip, krijg je een beetje het verhaal van die Aldersparadox: dan is het een aantal uur stil, maar in een andere periode is het weer ontzettend druk. Die piekbelasting doet ook echt iets met de hinderbeleving. Ik denk dat je daar holistisch naar moet kijken. Hoe delen we het zo in dat we de meest waardevolle slots, die het meeste toevoegen aan de economie, nog blijven inzetten, maar die piek wat lager krijgen en de mensen hun

nachtrust kunnen gunnen? Daar zou je wel wat in moeten bewegen. Het is de vraag – ik denk dat we dan moeten kijken naar de rapporten – waar de ruimte zit en waar je die het meest logisch kunt opvullen binnen de kaders die we hebben. Ik denk dat dat wel een uitdaging is.

De heer **El Abassi** (DENK):
Ik vind een holistische benadering altijd wel een fijne benadering, maar ik wil ook duidelijkheid hebben voor de mensen thuis. Wil D66 dus minder vluchten in totaliteit? We hebben het over het schrappen van nachtvluchten. Betekent dat dat er ergens anders dagvluchten of avondvluchten bij komen, of betekent dat volgens D66 dat er gewoon minder vluchten komen?

De heer **Köse** (D66):
D66 staat heel duidelijk voor omwonenden. Het gaat mij erom dat we stappen gaan zetten op het gebied van overlast, hinderbeleving en gezondheid. Ik ben van mening dat een nachtsluiting, waarnaar werd gevraagd, en slaap ontzettend belangrijk zijn voor omwonenden. Dat zeggen alle onderzoeken. Ik denk dat het goed is om dat in ieder geval mee te nemen in de Balanced Approach. In het coalitieakkoord hebben we 478.000 vliegbewegingen vastgezet. Dat is dus het kader dat we voor nu hebben. Het kabinet moet goed gaan kijken hoe we dat zo in kunnen zetten dat omwonenden veel gezonder kunnen leven naast zo'n vliegveld.

De heer **El Abassi** (DENK):
Fijn dat we in die holistische benadering ook die onderzoeken meenemen. Diezelfde onderzoeken zeggen namelijk ook dat je te maken krijgt met een piekbelasting. Die zeggen ook dat overlast verschuift naar de vroege ochtend of late avond en dat je daarmee niet minder geluidsoverlast creëert, maar juist meer. Dat risico neemt gewoon enorm toe. In mijn ogen zijn we hier niet bezig met het oplossen van het probleem voor de omwonenden, maar zal het probleem alleen maar toenemen met de oplossing die ik nu hoor.

De heer **Köse** (D66):
De holistische benadering wordt benoemd. Als je die zou pakken, zou je niet alleen kunnen kijken naar een nachtsluiting en dat dat dan het kader is. Je zou ook kunnen kijken naar anders vliegen, stillere vliegtuigen, innovatie en noem maar op. Ik denk dat het belangrijk is om ook dat mee te nemen. Ik geef toe dat het best wel een uitdaging is. Het zou het makkelijkst zijn om te zeggen dat we veel minder gaan vliegen en dat de overlast dan direct weg is, of dat we in één keer een doorbraakinnovatie hebben waardoor alle vliegtuigen in één keer veel moderner zijn en minder overlast veroorzaken, of dat we de tariefdifferentiatie verder doorzetten en alleen de beste vliegtuigen naar Schiphol halen. Daar worden nu stappen voor gezet en er zijn hele mooie ambities voor, maar het is inderdaad niet zo simpel, zoals de heer El Abassi hier ook probeert te duiden. Dat ben ik helemaal met hem eens, maar we hebben hier nog steeds ambities voor die we heel graag willen behalen.

De **voorzitter**:
Dan gaan we luisteren naar de inbreng van de geachte afgevaardigde Zwinkels van het Christen Democratisch Appèl.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Dank, voorzitter. Ze hebben mij gestuurd, wil ik tegen u zeggen. Allereerst ben ik blij met de toezeggingen die de Minister in de eerste termijn heeft gedaan. Ik heb volgens mij de verkeerde kleur blauw aan, maar ik wil toch over KLM beginnen. Het is ook goed om te horen dat de Minister de handschoen heeft opgepakt om te proberen tot een convenant

te komen. Daarbij wil ik meegeven dat het belangrijk is om niet alleen naar de korte termijn te kijken, maar ook naar verduurzaming en het toekomstbestendig maken van de luchtvaart voor de langere termijn.
Dan over het doel van 20% geluidsreductie. Ik begon daar eerder al over. Ik vind het opvallend dat de autonome ontwikkeling daarbij wel wordt meegeteld, terwijl dat bij het tussendoel van 15% niet gebeurt. Ik wil de Minister vragen om dat nog eens duidelijk uit te leggen. Daarnaast is het belangrijk dat goed inzichtelijk wordt gemaakt wat er nou wel en niet onder die autonome ontwikkeling valt. Alleen zo voorkomen we onduidelijkheid en discussie achteraf.
Tot slot. Dank voor het antwoord op mijn vraag over het handhavingspunt in Leiden. Heldere communicatie richting omwonenden over handhavingspunten en grenswaarden blijft ontzettend belangrijk. Kan de Minister aangeven hoe deze communicatie verder wordt vormgegeven en waar inwoners terechtkunnen als zij vragen hebben?
Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Er zijn enkele interrupties. Allereerst mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):
Veel van het debat ging natuurlijk over de milieueffectrapportage en het feit dat de Minister heeft aangegeven dat hij die inderdaad opnieuw gaat doen. Eigenlijk is het stukje waar onduidelijkheid over bleef bestaan, of het LVB dan wellicht ook aangepast moet worden. Het is namelijk meer dan alleen iets onderbouwen; als je dat advies van de Commissie mer leest, kan het ook gevolgen hebben. Ik hoor D66 zeggen: als er aanpassingen zijn, verwacht ik dat wij ze als Kamer kunnen zien. Deelt het CDA dit perspectief?

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Ik heb in mijn inbreng in de eerste termijn hier veel bij stilgestaan. Ik ben vooral ook heel erg benieuwd hoe de Minister de komende weken en maanden het proces voor zich ziet en hoe hij de Kamer daarbij gaat betrekken, om eventuele aanpassingen nog mogelijk te maken. Ik kan me ook voorstellen dat er daartoe moties moeten worden ingediend, om het op die manier onderdeel te laten zijn van de besluitvorming. Dit is namelijk niet echt iets wat als zodanig als besluit wordt vastgesteld door de Kamer. Nogmaals, ik heb ook mijn best gedaan om, vooruitlopend op dit Schipholdebat, al in het commissiedebat over luchtvaart een voorstel te doen. We hebben een schriftelijk overleg gehad met elkaar. Ik heb zelfs de suggestie gedaan om na dit debat wellicht een extra schriftelijke ronde in te bouwen. We krijgen ook nog een tweeminutendebat met elkaar. We hebben vandaag weer een aparte tweede termijn, dus ik vind op zich ook al dat we dit op een heel goede manier met elkaar bespreken.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):
Dat is ook hard nodig, want het is een enorm groot wetsvoorstel. Het lastige is, puur procedureel, dat de voorhang is afgerond op het moment dat wij het tweeminutendebat hebben gehad. Dan kan de Minister in principe door richting de Raad van State, terwijl het eigenlijk uniek is dat een MER helemaal opnieuw gedaan moet worden, of in ieder geval herzien wordt. Dus daar zit ik even mee. Eigenlijk wil je toch zien welke consequenties dat heeft voordat je dit wetsvoorstel uitbehandelt. Dat is even een procedureel ding. Ik hoop dat het CDA steunt dat wij de Minister vragen om te laten zien welke veranderingen dit teweegbrengt.

De **voorzitter**:
Dat was uw laatste interruptie, mevrouw Kröger.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Ik denk dat een aantal partijen er verschillend in staan hoe met de MER moet worden omgegaan. Ik heb een aantal punten eruit gepikt die voor het CDA belangrijk zijn. Ik denk dat het heel erg belangrijk is dat we bijvoorbeeld de reactienota die we nog krijgen van het kabinet goed tot ons kunnen nemen en dat we ook zien wat ermee gedaan gaat worden, voordat we alle discussies op dit punt hier afronden met elkaar. Maar dat neemt niet weg dat ik ook zie dat we realistisch moeten zijn. We hebben ook zo'n Balanced Approachprocedure doorlopen. Ik zei het in mijn eerste termijn al: die twee werelden botsen ook een beetje tegen elkaar. Misschien zal niet alles wat vanuit de Commissie mer is besproken in dit LVB landen. Dan zullen we er op een later moment nog een keer met elkaar over spreken.

De **voorzitter**:
Het lid Kostić en ook de heer De Groot, geloof ik.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Volgens mij hoor ik het CDA zeggen dat we als Kamer inderdaad moeten wachten met definitieve besluitvorming totdat alle reacties terugkomen vanuit het kabinet. Dat is fijn. Dan is het nog niet afgerond voor het tweeminutendebat. Dat is belangrijk om de redenen die PRO net ook al noemde. We hebben het de hele tijd over Balanced Approach et cetera, maar er is een rechterlijke uitspraak die juist zegt dat de mensenrechten van de omwonenden jarenlang zijn geschonden en dat de balans weer hersteld moet worden. Dat gaat niet alleen over de Balanced Approach; het is breder dan dat. Er is nu geen enkele omwonendenorganisatie die ook maar een beetje blij is. Ik wil geen perfectie. Zij eisen ook geen perfectie. Ze willen er gewoon een beetje blijer mee kunnen zijn. Ik heb net die rode lijn getrokken. Voor ons is dat echt een rode lijn. We willen echt dat het kabinet zijn best doet om een beetje blijere omwonendenorganisaties te krijgen.

De **voorzitter**:
Uw vraag?

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Ik heb de volgende vraag. Is het CDA het met ons eens dat we niet kunnen instemmen met een LVB voordat we te horen krijgen van omwonendenorganisaties: we vinden het niet perfect, maar we zijn samen wel een stap verder gekomen?

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Ik trek vandaag geen rode lijnen, dus dan moet ik toch het lid Kostić teleurstellen. Ik denk dat het heel erg belangrijk is dat we naar omwonenden luisteren. Dat heb ik zelf ook de afgelopen tijd gedaan. Ik ben met ze in gesprek gegaan en heb petities in ontvangst genomen. Ik heb hun signalen zelf ter harte genomen en die ook verwerkt in mijn inbreng, zowel in het commissiedebat over luchtvaart, waar ik ook de groeiverdiensystematiek ter discussie heb gesteld, als in dit Schipholdebat. Dan is het aan de politiek om met elkaar een afweging te maken. Dat is wat ik naar eer en geweten probeer hier te doen. Dat is ook onze taak. Nogmaals, ik ben ook benieuwd naar waar de Minister mee komt ten aanzien van het proces. Hopelijk biedt dat ook de helderheid waar we met elkaar naar zoeken in deze tweede termijn. Ik denk dat dat eigenlijk misschien een van de belangrijkste vragen is die straks beantwoord moeten worden.

De **voorzitter**:
Lid Kostić, uw laatste interruptie.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Oké.
We zitten volgens mij heel dicht bij elkaar. Ik waardeer de inzet van mevrouw Zwinkels als het gaat om gesprekken met omwonenden. Ik hoop dat het kabinet dat goede voorbeeld volgt; vandaar ook mijn oproep. Is er een scenario – ik noem het geen rode lijn – mogelijk waarin we straks alsnog met een LVB te maken hebben waar geen enkele omwonende of organisatie ook maar een beetje blij mee is? Is er een scenario mogelijk waarin dat gebeurt en het CDA dit alsnog gaat steunen?

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Ik vind het heel erg lastig om te beloven dat ik tot een scenario ga komen waarin ik iedereen blij ga maken. Ik zie het lid Kostić met haar hoofd schudden, maar ik vind dat u met het stellen van de vraag op deze manier iets insinueert. Ik vind dat ongelukkig. We zitten hier in de politiek en zullen met elkaar afwegingen moeten maken. We hebben héél veel aspecten met elkaar af te weten. Dat probeer ik hier te doen. Of ik uiteindelijk alle mensen blij heb gemaakt ... Voorzitter, ik vind het vervelend als we het debat buiten de microfoon om doen.

De **voorzitter**:
We gaan er niet doorheen praten. Mevrouw Zwinkels is aan het woord. We gaan er niet doorheen kletsen.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Voorzitter, ik laat het hier even bij.

De **voorzitter**:
Mevrouw Zwinkels, kunt u uw laatste zin even herhalen? Iedereen was er namelijk doorheen aan het praten. Dat is niet netjes.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Ja.
Ik zit hier als volksvertegenwoordiger. Ik zet me in voor Nederlanders, voor inwoners. Ik ben voornemens om het verkiezingsprogramma van het CDA en het coalitieakkoord uit te voeren. Daarmee verwacht ik heel veel mensen blij te kunnen maken, maar lang niet iedereen.

De **voorzitter**:
U heeft geen interrupties meer, lid Kostić. U wil een persoonlijk feit maken, hoor ik, maar dan moet het wel écht een persoonlijk feit zijn. We gaan nu naar u luisteren en kijken of het echt een persoonlijk feit is.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Er werden me net woorden in de mond gelegd. Ik wilde juist heel complimenteus zijn richting het CDA, omdat ik de inzet van mevrouw Zwinkels richting de burgers zie. Maar mijn vraag was niet ...

De **voorzitter**:
Neenee, we gaan geen nieuwe vraag stellen.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Nee, geen nieuwe vraag, maar een herhaling van een vraag die ik al gesteld heb.

De **voorzitter**:
Nee, ook niet. U hebt uw ...

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Gaat het CDA akkoord met een scenario waarin geen enkele omwonende of organisatie ook maar een beetje tevreden is?

De **voorzitter**:
U stelt nu toch een vraag. Dit is geen persoonlijk feit. We gaan luisteren naar de inbreng van de heer De Groot namens de Volkspartij voor Vrijheid en Democratie.

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Dank, voorzitter. Ik wil allereerst de Minister bedanken, en uiteraard ook de ambtenaren die hier hard aan meewerken, voor de beantwoording. Een mooi debat.
Ik heb nog twee punten. Het eerste gaat over de grenswaarden, waar ik in de eerste termijn aandacht voor gevraagd heb. Onder andere LVNL geeft aan dat die best wel strak zijn. Dat kan er juist voor zorgen dat op het moment dat de grenswaarde wordt gehaald, er meer vliegtuigen over dichtbevolkt, bewoond gebied moeten worden. Daar maakt mijn fractie zich een beetje zorgen over. De Minister heeft in de eerste termijn gezegd: ik ga daar nog eens naar kijken. Ik zou graag van de Minister willen horen hoe hij dat gaat doen. Dat is mijn eerste vraag.
Mijn tweede vraag gaat over het volgende. Collega Heutink refereerde hier ook al aan. Een van de topmannen van Delta heeft zich afgelopen weekend best wel kritisch uitgelaten over het luchtvaartbeleid rondom Schiphol. Hij maakt zich zorgen over de voorgenomen krimp en over wat dit voor de toekomst betekent. Ik zou graag van de Minister willen horen hoe hij naar deze uitspraken kijkt en wat hij kan doen – kan hij ze geruststellen? – om ervoor te zorgen dat we de twaalf grote kisten die zij hier hebben staan in het netwerk houden. Die zijn namelijk superbelangrijk voor Nederland, voor de verbinding met Amerika. Graag een reactie van de Minister.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer De Groot, voor uw inbreng namens de VVD. Er is nog een interruptie van het lid Zwinkels, CDA.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Ik heb een vraag ten aanzien van het eerste punt over de grenswaarden. Ik heb in mijn inbreng juist het punt gemaakt dat die grenswaarden op sommige punten te ruim zijn. Dat deed ik op basis van het rapport van de Commissie mer, die aangaf dat er misschien weleens te veel rekenkundige marge – laat ik het zo noemen – in is opgenomen. Hoe kijkt de heer De Groot daarnaar? Begrijpt hij ook dat we vanuit die optiek juist ervoor moeten waken dat de grenswaarden ruimer zijn dan nodig?

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Wij nemen in het nieuwe LVB afscheid van preferent baangebruik. Dat is de systematiek die vluchten zo goed mogelijk verdeelt over plekken waar je het beste kunt vliegen ten opzichte van bewoners, zou ik willen zeggen. De 478.000 jaarlijkse vluchten wil je zo goed mogelijk uitspreiden. Je kijkt dan naar het weer en wat je daarin kunt doen. We maken nu afspraken over de maximale waarde per gevuld potje dat per meetpunt gehaald mag worden. Ik heb alleen maar het voorbeeld en de inbreng gezien van partijen die zeggen: dit kan weleens betekenen dat we, omdat ze vrij strak gedefinieerd zijn, sneller moeten overschakelen naar bewoond gebied. Als het te ruim boven bewoond gebied is, zou ik zeggen: laten we vooral kijken of we niet langer boven onbewoond gebied kunnen gaan. Volgens mij gaat het heel erg over de uitvoering, over de vraag hoe we het zo goed mogelijk verdelen zodat er zo min mogelijk last is van de vliegoperaties boven Schiphol, dus ik kan helemaal mee in het verhaal dat het zo

kan zijn. Ik weet het echter niet precies, omdat ik de gegevens niet voor me heb.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Het CDA staat ook voor uitvoerbaar beleid. We moeten ervoor zorgen dat er met dit LVB geen problemen ontstaan voor uitvoeringsorganisaties of voor mensen die hard aan het werk zijn om ervoor te zorgen dat het werkt in de praktijk. Is de heer De Groot het wel met mij eens dat we er aan de voorkant echt voor moeten waken dat uitvoerbaarheid bijna een excuus wordt om straks ruimere grenswaarden vast te stellen, waardoor er meer overlast ontstaat voor omwonenden? Vandaar mijn oproep aan de Minister om hier heel duidelijk over te communiceren. Het moet uitlegbaar zijn en het moet niet zo zijn dat we straks via deze route toch nog extra overlast toelaten.

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Dank aan mevrouw Zwinkels voor die vraag. Ik denk dat het te allen tijde gaat over vliegveiligheid. Daar begint het mee. Je wilt niet dat vliegtuigen in de problemen komen door het weer of whatever als je ze op een bepaalde manier wilt laten binnenkomen of vertrekken. Ik denk dat het grootste belang voor alle mensen die rondom Schiphol wonen is dat het veilig gebeurt. Dat is precies de reden waarom we kijken hoe we de vluchten over bepaalde stukken verdelen, maar ik denk dat je daarin kunt tweaken – zo zou ik het bijna zeggen – vanuit de gedachte: hoe doe je dat op een goede manier? Ik ben het met u eens: waarom zou je willen dat er onvoldoende ruimte is op plekken waar je over onbewoond gebied kunt vliegen? Waarom zou je dat niet willen? Als het te ruim is bij plekken boven bewoond gebied, moeten we daarnaar kijken, maar als het voor de vliegveiligheid zo moet zijn, als het echt niet anders kan, dan zijn mijn handen ook gebonden vanuit de VVD voor de manier waarop ik ernaar kijk. Vliegveiligheid, dus het veilig kunnen opereren met vliegtuigen, het veilig kunnen vliegen, staat voor de VVD namelijk altijd bovenaan.

De **voorzitter**:
Het lid Zwinkels. U heeft nog twee interrupties.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Mijn laatste interruptie op dit punt dan, over iets waar ik wel benieuwd naar ben. We hebben preferentieel baangebruik, maar dat betekent niet zozeer een zwart-witdiscussie over bewoond en onbewoond gebied. Volgens mij zijn er ook gebieden die wat meer bewoond of wat minder bewoond zijn. Ik wil voorkomen dat het onrechtvaardig is, dus dat altijd dezelfde mensen in een wat minder bewoond gebied er nog veel meer last van gaan ervaren. Dat zou ik ook niet eerlijk vinden. Is de heer De Groot het met mij eens dat het niet zo zwart-wit is en dat we ook in de gaten moeten houden dat we de emmertjes niet al te groot maken voor de mensen die al veel overlast ervaren?

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Het antwoord is «ja». Tegelijkertijd zeg ik er het volgende bij. We hebben 478.000 vluchten te accommoderen. Die ruimte moet er sowieso zijn. Daar zit dus marge in als het gaat over de veilige operatie. Ik ga ook uit van het goede van onze uitvoeringspartijen op de grond, waaronder LVNL, die heel goed kan bepalen waar op een bepaald moment de minste mensen last van vliegtuigen hebben. Daar ga ik van uit. We hebben nou eenmaal die 478.000 vluchten te verhandelen op Schiphol. Daar ontkomen we dus niet aan.

De **voorzitter**:

Dank u wel voor uw beantwoording. Meneer El Abassi, u twijfelt? Het is uw laatste interruptie.

De heer **El Abassi** (DENK):
Ik vind één interruptie altijd lastig, maar ik ga het proberen. Ik zou mijn vraag aan de heer De Groot willen stellen. Hij stelde D66 een vraag en zei: minder nachtvluchten betekent niet per se minder vluchten. Ik weet dat de VVD openstaat voor minder nachtvluchten, maar zit daar ook een voorwaarde aan? Mag het niet ten koste gaan van het totaalaantal vluchten? Oftewel, zal de VVD ook voor minder nachtvluchten stemmen als het ten koste gaat van het totale aantal vluchten?

De heer **Peter de Groot** (VVD):
De VVD is vooral voor minder geluidsbelasting in de nacht, en wel 50%. Dat hebben we namelijk afgesproken in het coalitieakkoord. Daar wil de VVD dus graag aan werken. Als dat minder vluchten betekent, kan ik dat niet zo goed beoordelen. We gaan nu minder vluchten hanteren in de nacht, 5.000 stuks minder. Dat past ook heel goed. Maar ik zou willen voorkomen dat ik nu een toezegging doe waarbij we toegaan naar het fenomeen dat de heer El Abassi net aangaf, namelijk dat we alle vluchten gaan afhandelen aan de randen van de dag. De slotcoördinator gaat over het toekennen van de slots, dus je kunt vrij weinig sturen op waar die terechtkomen. Dan krijg je dat soort effecten. Laten we ons vooral focussen op meer stilte in de omgeving, dus op minder vluchten. Dat lijkt me het beste om ons op te focussen.

De **voorzitter**:
Meneer El Abassi, u komt dadelijk ook nog aan de beurt voor uw eigen inbreng. We gaan luisteren naar de inbreng van de heer Goudzwaard namens JA21. Uw anderhalve minuut loopt.

De heer **Goudzwaard** (JA21):
Dank u, voorzitter. De Minister zei het vorige week al: er ligt een goed LVB, maar op basis van de feedback van de Commissie mer gaan we een nog beter LVB maken. Er wordt momenteel een zorgvuldige Balanced Approach doorlopen. De resultaten daarvan zien er buitengewoon goed uit. De luchtvaartmaatschappijen liggen op koers om de doelstelling om geluidshinder terug te dringen met 15% – daar gaat het namelijk om – te behalen. Kortom, wij zijn blij met een kabinet dat de weg voorwaarts kiest. Daar vinden zij ook JA21 aan hun zijde. Wij zeggen ja tegen Schiphol als banenmotor en ja tegen Schiphol als aanjager van een attractief vestigingsklimaat. Dat is het namelijk ook. Onder andere dankzij Schiphol vestigen zich maar liefst 31.000 multinationals hier om hun Europese of wereldwijde activiteiten te coördineren. Het is ook echt hoog tijd om afscheid te nemen van deze juridische klucht, want op deze manier komen we geen steek verder. Er moet rust en duidelijkheid komen voor Schiphol, voor luchtvaartmaatschappijen, maar natuurlijk ook voor de omwonenden. Ik geloof er heilig in dat wij, ondanks alle verschillende belangen, hier als klein landje een breedgedragen oplossing voor kunnen vinden.
Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Goudzwaard, voor uw inbreng namens JA21. Er zijn geen interrupties, dus dan gaan we naar mevrouw Kröger. Zij spreekt namens GroenLinks-PvdA.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):
Dank u wel, voorzitter. Het Schipholdossier raakt honderdduizenden mensen. Dan heb ik het over de geluidsoverlast en de vervuiling. Maar het

raakt ook iedereen in Nederland, omdat het staat voor hoe een overheid omgaat met haar inwoners. Jarenlang zijn de belangen van inwoners genegeerd. Keer op keer heeft de rechter hard geoordeeld: de situatie was illegaal, in strijd met het bestuursrecht, het milieurecht en met mensenrechten. Nu gaat de Minister eindelijk iets doen aan die onrechtmatigheid. Gaat hij handhaven op de geldende normen? Nee. Gaat hij Schiphol laten krimpen tot wat nodig is? Nee. Wat doet hij? Gewoon de huidige praktijk van Schiphol, die voor zo veel problemen zorgt, legaliseren. Dat vind ik onbetrouwbaar, onzorgvuldig en oneerlijk. In het debat heeft de Minister gezegd dat hij het besluit beter gaat onderbouwen in een nieuwe MER. Een nieuwe milieueffectrapportage is uitzonderlijk. De Minister moet dus ook de stap zetten om daar weer advies op te vragen van de Commissie mer en het hele pakket weer aan de Kamer voor te leggen.
Voorzitter. Deze Minister staat voor Schiphol zoals het nu gaat. Dan blijft dus ook de overlast, maar dan legaal. Dan wordt het luchthavenbesluit zelf niet aangepast voor minder overlast, minder milieuschade en minder gezondheidsschade. Wat hebben mensen daar nou echt aan? Ik vraag de Minister om op z'n minst de stap naar een nachtsluiting te zetten. De omliggende gemeenten en omwonenden eisen dat, en terecht.
Voorzitter. Wat mij betreft is het onbestaanbaar dat wij als Kamer dit Luchthavenverkeerbesluit met zo veel fouten en onzekerheden en met zo veel maatschappelijk verzet laten passeren. Ik doe nogmaals de oproep aan de collega's: dit mogen we niet laten gebeuren.

De **voorzitter**:
Dank voor uw inbreng namens GroenLinks-PvdA. Tot slot gaan we naar de heer El Abassi.

De heer **El Abassi** (DENK):
Voorzitter, dank. Ik wil beginnen met te zeggen dat ik tegen geluidshinder ben. Ook ik vind, net als vele partijen hier, dat we iets moeten doen voor het milieu en voor minder $CO_2$-uitstoot. Maar ik ben niet voor het nemen van symbolische maatregelen die heel veel mensen raken. Collega De Groot van de VVD noemde het al: 5.000 vluchten minder is een symbolische maatregel. Daar gaan we niet minder geluidshinder door hebben. Ik zie ook het effect, het waterbedeffect, van deze symbolische maatregelen, waar ik net als veel Nederlanders de dupe van ben geworden. Het effect is namelijk dat we met z'n allen massaal in het buitenland gaan reizen, voor veel minder geld. We gaan veel meer met de auto in plaats van met de trein naar Schiphol.
Hiermee probeer ik aan te geven dat de maatregelen die we nemen averechts werken. Die zorgen namelijk niet voor minder geluidshinder, maar wel voor duurdere tickets, met alle gevolgen van dien. Nederlanders reizen namelijk naar buurlanden, bijvoorbeeld naar Brussel of Oberhausen, om te vliegen. Mensen zullen blijven vliegen.
Voorzitter. U ziet al hoe wij erin staan. Ik ben benieuwd of de Minister dit ook op deze manier ziet, maar anders zou ik dit echt willen afkappen. Doe desnoods nog meer onderzoeken in plaats van onze mensen massaal naar het buitenland te jagen omdat het hier te duur is, met alle gevolgen van dien. Ik hoor graag hoe de Minister hierover denkt.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer El Abassi, voor uw inbreng namens DENK. U heeft een interruptie van de heer De Groot.

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Ik sluit me aan bij de opmerking van de heer El Abassi over dat er zo veel mensen over de grens moeten trekken om te vliegen. Ik zou ze graag zien vliegen vanaf Groningen Airport en Maastricht Airport, maar dat terzijde. Ik zou het volgende aan de heer El Abassi willen vragen. Er worden nu

maatregelen genomen in de nacht. Er wordt niet alleen gekrompen met 5.000 vluchten, maar er is ook sprake van tariefdifferentiatie, zoals het zo mooi heet, waardoor vliegtuigen die veel herrie maken veel meer moeten betalen. Weet de heer El Abassi inmiddels al hoeveel geluidsverstilling dat heeft opgeleverd? Daarmee hoeven we op dit moment niet verder te krimpen, want dat zit in de Balanced Approach. Er vindt al veel geluidsreductie plaats. Ik hoor de heer El Abassi zeggen dat het schijnmaatregelen zijn, maar het levert op dit moment echt al wel iets op.

De heer **El Abassi** (DENK):
Mijn maatregelen zijn niet de uwe, zou ik via de voorzitter willen aangeven. Wij zijn niet voor een tariefdifferentiatie. Ik heb eerder in mijn bijdrage al aangegeven dat wij vinden dat we al de duurste van Europa zijn. We zijn enorm duur. Bijna driekwart van de prijs van tickets gaat tegenwoordig al naar belasting. Wij willen dat niet nog duurder maken. Wij zijn wel voor vliegtuigen die minder geluid maken of voor andere manieren om geluidshinder te voorkomen, maar willen dat niet door het probleem te verplaatsen naar onze buurlanden of door de mensen die een minder dikke portemonnee hebben hier keihard mee te raken. De heer De Groot weet dondersgoed dat de mensen die het wel kunnen betalen, u en ik, gewoon zullen blijven vliegen, alhoewel ik ook liever via Brussel reis. Het zal vooral de mensen met een minder dikke portemonnee raken. Zo'n tariefdifferentiatie stimuleert dat alleen maar. Wij zijn dus tegen een tariefdifferentiatie. Wij zijn wel voor andere maatregelen om geluidshinder te voorkomen.

De **voorzitter**:
Meneer De Groot, kort en puntig alstublieft.

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Ik snap dit hele antwoord niet. Tarieven voor vliegtuigen die moeten landen op Schiphol zijn wat anders dan vliegbelasting. Dat zijn twee totaal verschillende dingen. Maar goed, misschien dat ik daarom deze interruptie nog maar een keer gebruik om een vraag te stellen over die luchthavengelden. Ik hoor de heer El Abassi zeggen dat hij ook voor stillere vliegtuigen is. Dat is juist wat we hiermee bereiken. Het betekent gewoon dat je iets meer moet betalen op het moment dat je een kist hebt die veel herrie maakt; die kisten komen dus ook niet meer. Dat is toch een hele mooie maatregel? Daar wordt een vliegticket niet duurder van. Dat gaat gewoon ergens anders heen. Het wordt er wel stiller van. Dat is toch wat we met z'n allen willen? Dat heeft niets met de vliegbelasting te maken.

De heer **El Abassi** (DENK):
Ik noemde ook vliegbelasting, omdat ik tariefdifferentiatie in zijn totaliteit zie. Als ik die weghaal, dan is tariefdifferentiatie ook bedoeld om de prijs op te hogen. Ik hoop dat de heer De Groot het namelijk met mij eens is dat je meer moet betalen op het moment dat je verder reist. Mijn partij pleit daar niet voor. Wij zijn voor goedkopere tickets, zoals die ook aangeboden worden in andere landen. Wij zijn niet voor een krimp. Wij zijn eerder voor een uitbreiding, omdat wij weten dat vliegvelden zoals Schiphol juist een enorme luxepositie hebben en kunnen vragen wat ze willen als het gaat om de prijzen. Tegelijkertijd lossen we daar niks mee op, want onze buurlanden lachen ons met veel goedkopere tickets uit. Toen ik op de terugweg ging tanken, zag ik enorme banners met teksten als «tank nog even hier in België, want in Nederland zijn ze gek en vragen ze gekke prijzen» en «in Nederland zijn de prijzen veel duurder, dus tank vooral in België.» Ik wil dat gewoon voorkomen voor onze Nederlanders.

De **voorzitter**:

We gaan schorsen tot 18.05 uur. Daarna gaat de Minister kort en puntig antwoorden, want we zijn om 18.30 uur klaar. Ik stel echt voor dat er alleen nog maar geïnterrumpeerd wordt als het echt dringend of nodig is, want er komt ook nog een tweede termijn. Minister, ik verzoek u dus om uw antwoorden kort en puntig te formuleren. Dank u wel. Tot zo meteen, om 18.05 uur.

De vergadering wordt van 17.49 uur tot 18.05 uur geschorst.

De **voorzitter**:
Ik heropen het commissiedebat over Schiphol. Het woord is aan de Minister. Ik stel voor dat de Minister even staccato door de beantwoording heen gaat. Daarna kunnen de Kamerleden eventueel nog een aanvullende vraag stellen. Meneer de Minister, aan u het woord.

Minister **Karremans**:
Dank, voorzitter. Ik heb geen blokjes. Ik heb de vragen gewoon allemaal op één hoop liggen. Als een vraag nog niet aan bod is geweest bij een vergelijkbaar onderwerp dat ik al heb behandeld, komt dat waarschijnlijk daarna nog wel. Dat zeg ik er even van tevoren bij. Dank ook weer voor de vragen die door de Kamerleden gesteld zijn.
Allereerst de vraag van het lid Kostić. Dat is eigenlijk geen vraag maar een oproep: ga in gesprek met omwonendenorganisaties en zorg ervoor dat er een LVB komt te liggen waarmee ze beschermd worden. Er is gevraagd om een toezegging. Ik heb in de eerste termijn al gezegd dat ik in gesprek ben met de organisaties. In mijn eerste maand als Minister ben ik gelijk bij de MRS geweest, maar ook bij de BRS. Er zijn vervolgafspraken gemaakt en er worden nog afspraken gepland. Ik heb ook daar gezegd dat dit niet een eenmalig gesprek is omdat ik dat vervolgens in de Kamer kan melden of iets dergelijks. Dit is iets wat voor mij continue conversatie is. Dat meen ik ook. Dat heb ik altijd als wethouder in Rotterdam zo gedaan en ik ben van plan om dat hier ook te doen met de belanghebbenden rond Schiphol. Het antwoord is dus dat ik continu in gesprek ben, maar dat ik niet een apart gesprek ga voeren om verwachtingen te wekken bij omwonenden dat er een ander LVB zou komen. Daar kiest het kabinet niet voor. We zijn wel continu bezig om de overlast voor omwonenden zo veel mogelijk te beperken.
Dan vroeg het lid Kostić ook hoeveel contact ik sinds mijn aantreden heb gehad met luchtvaartorganisaties. Als Minister van IenW heb ik natuurlijk contact met luchtvaartorganisaties, maar ook met omwonenden. Ik turf niet, ik kijk niet naar de ene of de andere kant. Ik ga nu ook niet turven, maar ik spreek met beide kanten van Schiphol, ook met de mensen die last hebben van Schiphol. Ik heb in mijn inleiding in eerste termijn beide kanten benoemd, de positieve kant en de negatieve kant. Ik vind dat die allebei reëel zijn, allebei naast elkaar bestaan en onvermijdelijk aan elkaar vastzitten. Dat betekent ook dat ik voor allebei aandacht heb. Maar ik ga niet turven.
Dan de vraag van de heer Köse of ik voor de zomer een tijdlijn kan geven voor de nieuw te starten Balanced Approachprocedure inclusief een eventuele nachtsluiting. Voor het realiseren van de ambitie uit het coalitieakkoord zullen we een zorgvuldige Balanced Approachprocedure doorlopen. Het uitgangspunt van deze procedure is het reduceren van geluid en dus niet een concrete maatregel. Dat weet de heer Köse. We kunnen niet bij de finish gaan liggen als het gaat om het nemen van een concrete maatregel. Ik heb eerder in een luchtvaartdebat toegezegd – dat wil ik hier wel herhalen – dat ik rond de zomer met een beleidsbrief kom. Als het kan voor de zomer, maar het is heel druk met het team waarmee we eraan werken. Rond de zomer kom ik met een tijdlijn van de geschetste aanpak over de invulling van die afspraak in het coalitieakkoord.

Dan vroeg de heer De Groot wat mijn reflectie is op het artikel over de zorgen van Delta. De heer Heutink had het daar ook over. Het is niet zo dat Delta komt met sancties. Het ging over sancties vanuit een bepaald land. Wat daarover in De Telegraaf is gezegd, is niet nieuw. Dat is bekend bij mij en bij het ministerie. Luchtvaart is een internationale aangelegenheid. Ik heb ook al gezegd: als een vliegtuig ergens opstijgt, moet het ook ergens anders landen. Het is dus logisch dat andere landen belangen hebben bij bepaalde besluiten die wij hier nemen ten aanzien van de luchtvaart.
Dan een vraag van de heer Köse of ik kan verklaren en borgen dat de hinder minder wordt terwijl er een groeimodel in het LVB staat en, zo niet, of ik bereid ben de groei eruit te halen. Ook in internationale context is het antwoord op het laatste dat ik niet bereid ben om dat te doen. Ik vind dat heel onverstandig om te doen, maar ik heb wel richting mevrouw Zwinkels gezegd: aanvankelijk was het een automatisme, maar dat wordt nu een voorhangprocedure. Dat zullen we in het LVB wijzigen. Ik zei al dat het, in de internationale context, maar ook in het belang van de positie van Nederland in de wereld en de wereldeconomie, belangrijk is om die systematiek op te nemen. Daar is door een aantal Kamerleden ook aandacht voor gevraagd. De afspraak is wel dat er eerst een significante geluidsreductie moet zijn. We moeten eerst nog naar die 20%. Vervolgens is de helft van de geluidswinst voor de omgeving. Ik weet ook dat er weleens sceptisch wordt gereageerd op de geluidsmaatregelen die Schiphol neemt: dat zou allemaal maar een papieren realiteit zijn. Maar – ik zeg het er maar even bij en ik heb het in mijn eerste termijn ook gezegd – als we kijken naar de cijfers van het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol van de eerste maanden na het nemen van die geluidsmaatregelen, zien we dat er 50% minder meldingen zijn over verstoringen in de nacht. Dat is echt significant. Daarmee zijn we er nog niet. We zullen nog enorm veel geluidswinst moeten realiseren. Daar staan we ook voor aan de lat. Daar ben ik ook aan gecommitteerd. Maar die eerste resultaten zijn wel bemoedigend.
Dan de vraag van mevrouw Zwinkels: waarom zit de 15% niet in de autonome ontwikkelingen en het resterende percentage wel? Wat valt er precies onder? Voor de eerste 15% geldt dat dit percentage boven op de autonome ontwikkelingen komt. De autonome ontwikkelingen zijn dus ontwikkelingen die ook hadden plaatsgevonden als de maatregelen uit de Balanced Approachprocedure niet zouden zijn genomen. Dan moet bijvoorbeeld gedacht worden aan autonome vlootvernieuwing. Voor het resterende percentage – waarschijnlijk omstreeks de 5%, maar goed, we wachten nog even af wat het uiteindelijk wordt – is een beleidswijziging vastgesteld door het vorige kabinet. De Kamer heeft hierover ook een motie aangenomen. Dat was een motie van uw buurman ter linkerzijde, de heer De Groot. Daar heeft het kabinet uitvoering aan gegeven.
Het is natuurlijk veel gegaan over de grenswaarden. Mevrouw Zwinkels vroeg naar de communicatie. Daar kom ik zo nog op, maar ik denk dat dat een terecht punt is. Er gaan veel beelden over rond, bijvoorbeeld dat de grenswaarden expres te ruim zouden zijn om de luchtvaart meer ruimte te geven. Aan de andere kant zouden de grenswaarden juist te krap zijn, om de luchtvaart minder te laten vliegen. Er zou een gevaar zijn voor de veiligheid of de operatie zou worden bemoeilijkt. Ik heb in de eerste termijn al gezegd dat die grenswaarden niets anders zijn dan een vertaling van de uitkomsten van de Balanced Approachprocedure, waarbij gekeken wordt naar allerlei verschillende weersomstandigheden. Uiteindelijk kun je het weer nooit helemaal voorspellen. Je hebt natuurlijk wel historische trends. Daar kan je naar kijken. Het is inderdaad zo dat men het aan de luchtvaartzijde, als ik het zo even mag uitdrukken, best wel spannend vindt. Het zit er natuurlijk best wel dicht op. We kijken natuurlijk wat de marges zijn. In bepaalde scenario's zijn de marges best dun. Daar maakt de luchtvaart zich zorgen om. Ik ben het natuurlijk wel eens met de heer De Groot en andere sprekers dat je niet wilt dat er een pervers effect komt,

dat bepaalde banen die minder overlast veroorzaken minder worden gebruikt en dat vluchten vervolgens worden overgeplaatst naar banen die meer overlast veroorzaken. Dat wil je ook voor de omwonenden voorkomen. Natuurlijk willen we er altijd voor zorgen dat de veiligheid niet in het geding komt. Dat staat in de luchtvaart sowieso altijd buiten kijf. Er wordt dus nog gekeken naar het een en ander, maar wij zien nu geen aanleiding om dingen aan te passen. Maar mocht die er wel zijn, dan zullen we dat natuurlijk alsnog doen.
Dan de vraag van de heer El Abassi hoe ik kijk naar alle uitwijkers en de oplopende kosten voor de luchtvaart. Dat was ook een toezegging die ik in het Luchtvaartdebat heb gedaan aan de heer Graus, namelijk dat we een brede groep zouden meenemen in het onderzoek van het KiM naar dit uitwijkgedrag, om het zo even te noemen. Natuurlijk is het van belang dat Nederlanders via Schiphol kunnen vliegen en dat wij de weglekeffecten zo veel mogelijk proberen te voorkomen. Maar we zien ook dat heel veel Duitsers en Belgen ervoor kiezen om juist via Schiphol te vliegen, ondanks de soms wat hogere parkeerkosten bijvoorbeeld, of andere kosten die ermee gemoeid zijn, omdat je vanwege de hubfunctie van Schiphol ontzettend veel directe vluchten hebt. Dat is niet alleen voor het bedrijfsleven heel aantrekkelijk, maar natuurlijk ook voor particulieren. Ik heb al gezegd dat ik erken dat de lasten voor de luchtvaart zijn gestegen. Daar houden we hier ook scherp oog voor. U kunt zich er zeker van stellen dat de luchtvaart dit ons ook onder de neus schuift. Daarom zet het kabinet ook in op geharmoniseerde regelgeving op EU-niveau. We zitten in de Europese Unie. Het staat ook in het coalitieakkoord dat we ons daarvoor inzetten. Ik heb de Kamer ook al eerder toegezegd dat ik voor het einde van het jaar hierover zal rapporteren richting de Kamer.
Dan over de communicatie over de grenswaarden. Ik zei net al dat dat een terecht punt is van mevrouw Zwinkels. In het kader van de zienswijzeprocedure zijn er drie informatiemarkten gehouden in de omgeving van Schiphol, ook hierover. Op de website luchtvaartindetoekomst.nl zijn uitlegvideo's en verdere informatie te vinden over onder andere het nieuwe stelsel, met handhavingspunten en de rechtsbescherming, c.q. toegang tot de rechter. Bij de vaststelling van het LVB zal ik opnieuw zorgdragen voor de publiekscommunicatie, want de grenswaarden zijn niet alleen nu, maar natuurlijk ook juist na vaststelling van belang, zodat mensen weten welke bescherming hun toekomt.
Ik heb de vraag van mevrouw Kröger als volgt opgeschreven. Waarom vraag ik de Commissie mer niet om nog een keer naar de herziene MER te kijken? Ik heb inderdaad gezegd dat we de MER waar nodig op onderdelen gaan herzien. Ik gaf mevrouw Zwinkels al een compliment in de eerste termijn, omdat zij naar mijn mening goed verwoordde dat een aantal systematieken botsen. Dat zie je in het advies van de Commissie mer, onder andere in relatie tot de nachtsluiting. Maar er staan ook gewoon heel veel goede dingen in het mer-advies, die we natuurlijk ter harte zullen nemen. We zullen dat allemaal verwerken in een reactienota, maar we gaan de Commissie mer niet vragen om daar nog eens een keer naar te kijken. Dat is ook niet gebruikelijk. Dat gebeurt niet, ook niet als je een MER herziet. Dat vraagt de Commissie mer ook niet. Bovendien is het zo dat de rechter in de RBV-zaak heeft gezegd – ik weet dat mevrouw Kröger nogal veel belang hecht aan de rechterlijke uitspraken die gedaan zijn, en terecht – dat er snel rechtsbescherming moet komen. Sterker nog, die moest er volgens de rechter binnen een jaar na maart 2024 komen. Het is inmiddels mei 2026. We zitten dus zwaar in de blessuretijd. Het is echt zaak om daar werk van te maken. Ik heb ook gezegd dat we uit dat juridische moeras moeten komen. Wat de Commissie mer opschrijft, is duidelijk. Dat gaan we natuurlijk zo goed mogelijk verwerken.
Door mevrouw Kröger is ook gevraagd of dat inzichtelijk gemaakt kan worden. Ik heb toegezegd dat we de reactienota richting de Kamer zullen sturen, zodat de Kamer kan zien hoe we met het advies van de Commissie

mer omgaan. Het kabinet blijft gecommitteerd aan snel rechtsherstel en het snel duidelijkheid scheppen voor de luchtvaartsector. Dat stond ook in de brief die ik heb geschreven als oplegger bij het advies van de Commissie mer. Dat was het antwoord op die vraag.
Tot slot stelde mevrouw Zwinkels nog de volgende vragen. Hoe ziet de afronding van de besluitvorming eruit? Welke ruimte is er bijvoorbeeld nog? Kunnen we nog wat van de reactienota vinden? Ik stuur de reactienota naar de Kamer. De Kamer gaat natuurlijk zelf over de behandeling en agendering van stukken. Daar ga ik als Minister niet over. Maar ik zeg er wel bij dat de voorhangprocedure op een gegeven moment, voor de zomer, wel afgerond moet zijn, zodat we het netjes kunnen indienen bij de Raad van State en we voor 1 november het besluit kunnen laten ingaan. We hebben wel termijnen, dus het is in die zin natuurlijk zaak om wel een gepast tempo aan te houden. Maar nogmaals, ik ga niet over wat de Kamer doet met een reactienota. Dat is aan de Kamer zelf.

De **voorzitter**:
Dank, Minister, voor de beantwoording. We gaan nu even pingpongen, want er zijn verschillende Kamerleden die nog een vraag willen stellen. Ik geef ruimte voor een korte vraag en verwacht ook een kort en puntig antwoord, meneer de Minister.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Ik verbaas me een beetje over wat de Minister zegt over turven. Ik vraag niet om te turven. Ik vraag om transparantie, omdat we weten dat er jarenlang door verschillende Ministers heel veel gesprekken – die vonden bijna elke week plaats – zijn gevoerd met de luchtvaartsector en heel weinig met de omwonenden. Ik wil graag in ieder geval de toezegging van de Minister dat hij, als hij die reactienota naar de Kamer stuurt, daarin in ieder geval reflecteert op wat hij in de tussentijd, sinds zijn aantreden, heeft kunnen ophalen bij de omwonenden, wat hij daarvan heeft geleerd en wat hij daarvan heeft meegenomen in het LVB. Kan hij dat ten minste toezeggen?

Minister **Karremans**:
Ik heb al een reactie gestuurd, want de MRS heeft natuurlijk een advies uitgebracht over het luchthavenbesluit. Ik zeg er wel bij dat ik wil voorkomen dat ik de indruk wek dat ik niet met MRS in gesprek wil. Weet je, er worden continu afspraken gepland. Nadat ik bij de MRS ben geweest, zijn er een aantal vervolgafspraken gemaakt. Dat gaat allemaal gebeuren. Ik heb uitgebreid gereageerd op het advies dat MRS heeft gegeven over het luchthavenbesluit. Het lid Kostić kan dus ook lezen wat ik daarvan vind. Als de Kamer het op prijs stelt dat ik elke keer dat ik met MRS spreek, een terugkoppeling geef van wat ik daarmee ga doen ... Dat is wat lastig. Maar ik doe de toezegging dat ik continu in gesprek blijf met beide kanten van de luchtvaart, dus zowel met degenen die er hun brood mee verdienen als met degenen die er last van hebben. Dat blijf ik doen.

De heer **Köse** (D66):
De Minister haalde het artikel uit De Telegraaf aan over druk vanuit in dit geval de Amerikaanse maatschappij. Die druk op de keuze die wij willen maken voor minder overlast voor onze inwoners, vind ik op zijn zachtst gezegd wel opmerkelijk. Dat gezegd hebbende: wat betreft het groeiverdienmodel dat daaraan gekoppeld is, heb ik geen duidelijk antwoord gehoord op mijn vraag hoe dan geborgd wordt dat de overlast minder wordt als we het toch intact laten door die druk. Het geluid wordt minder. Dat kan worden ingezet voor een hogere vliegfrequentie, maar juist die frequentie zorgt voor overlast. Dus hoe borgen we dat we die overlast tegengaan?

Minister **Karremans**:
Het lastige daaraan is dat hinderbeleving altijd subjectief is. Dat is het gekke. In Rotterdam heb ik dat ook gemerkt. Sommige mensen die onder de landingsbaan wonen, hebben helemaal geen probleem met de frequentie, terwijl anderen daar juist wel een groot probleem mee hebben. Het is heel lastig om dat op die manier te objectiveren. Wat wel te objectiveren is, is het Totaal Volume Geluid. Dat kun je meten en berekenen. Daar zitten hele strakke voorwaarden in ten aanzien van hinderbeperking. Tegelijkertijd werken we natuurlijk aan een nieuw, herzien stelsel voor vliegtuiggeluid. Daar zijn we mee bezig. Dat is wel een heel langdurig traject. We verwachten dat dat rond 2030 in werking kan treden. Daarbij kijken we bijvoorbeeld meer naar frequentie – dat is precies het punt van de heer Köse – en piekbelasting. Dat zit dus in de pijplijn, maar de wet staat nu simpelweg niet toe dat ik ergens anders naar kijk dan naar het Totaal Volume Geluid. Maar de overlast gaat per definitie omlaag. Dat is absoluut het geval, ook in het geval van de groeiverdiensystematiek.

De **voorzitter**:
Meneer Köse, we komen dadelijk misschien nog bij u terug als we genoeg tijd hebben. Mevrouw Zwinkels van het CDA, heeft u nog een vraag? Nee. Meneer De Groot?

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Ik kom toch nog even terug op mijn vraag over de grenswaarden en de rol van LVNL daarin. De Minister noemt – en dat deed hij in zijn eerste termijn ook al – de luchtvaartzijde en de andere zijde. Ik snap dat niet zo goed. LVNL zorgt er volgens mij voor dat de vluchten veilig en met zo min mogelijk overlast worden uitgevoerd. Dat is goed voor iedereen, zou ik zeggen. Maar in de eerste termijn heeft de Minister toegezegd daarover nog een gesprek te voeren met LVNL. Mijn vraag was: hoe gaat u dat doen en wat gaat u daar inbrengen?

De **voorzitter**:
Ik ga helemaal niks doen, maar u vraagt het aan de Minister.

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Ja, ik bedoel de Minister. Ik heb al zeker tien keer «de Minister» gezegd. Wat gaat de Minister doen?

De **voorzitter**:
U zei «u».

Minister **Karremans**:
LVNL levert een inbreng en zegt: wij hebben bepaalde punten over de grenswaarden. Die valideren we. We kijken zorgvuldig of dat hout snijdt en of dat een terecht punt is. Daar kijken we natuurlijk naar, want, zoals ik net ook al zei, is veiligheid in de luchtvaart prioriteit nummer één.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):
Ik vind het echt heel pijnlijk dat de Minister nu weer herhaalt dat de deadline van 1 november een keuze van de Minister is, en dat het argument dat er rechtszekerheid moet komen een argument wordt voor het legaliseren van overlast. Dat vind ik echt heel pijnlijk. De Minister zei net ook: hinderbeleving is subjectief. Daarvoor hebben we het onderzoek van het RIVM naar het blootstellingseffect. Dat komt voor de zomer naar de Kamer. Mijn vraag aan de Minister is of hij de uitkomst van dat onderzoek kan meenemen in de MER, zoals de Commissie mer heeft aangegeven, en die dan ook voor de zomer met de Kamer kan delen?

Minister **Karremans**:
Die eerste uitspraak laat ik voor rekening van mevrouw Kröger. Ik ben het er niet mee eens, maar die laat ik voor haar rekening. Ten aanzien van de blootstelling-responsrelatie: dat klopt; dat heb ik ook gezegd. We zullen de uitkomsten daarvan ook tegen het LVB aanhouden. In de eerste termijn heb ik ook al gezegd dat ik dat zal doen, en dat is nu ook mijn antwoord.

De **voorzitter**:
Meneer El Abassi? Nee? We hebben nog even de tijd. Meneer Köse wil nog een vraag stellen en mevrouw Kröger ook. Mevrouw Kröger, dan mag u nu. Daarna gaan we naar de heer Köse.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):
Ik zou heel graag willen begrijpen wat de woorden «tegen het LVB aanhouden» precies betekenen. De Commissie mer zegt: er is nu gerekend met blootstelling-responscijfers uit 2002. Gaat er dus gerekend worden met de meest recente cijfers? Zegt de Minister dat toe?

Minister **Karremans**:
Je moet per definitie altijd rekenen met de meest recente cijfers. Dat staat ook zo in de wet, dus dat zal ook moeten. Ik heb ook gezegd dat ik wil bekijken wat voor gevolgen dat heeft voor het LVB, maar ik wil daar niet op vooruitlopen omdat ik niet weet wat er precies staat. Dat zullen we zien op het moment dat het onderzoek er is.

De **voorzitter**:
Prima. De heer Köse?

De heer **Köse** (D66):
Nee, niet meer nodig, voorzitter. Mevrouw Kröger is al ingegaan op het antwoord.

De **voorzitter**:
Lid Kostić, had u nog een vraag? Niet. Prima, dan gaan we de toezeggingen voorlezen. Er is nog één toezegging gedaan.
– Rond de zomer wordt de Kamer middels een beleidsbriefje geïnformeerd, met een tijdlijn voor de invulling van de afspraken uit het coalitieakkoord inzake de nieuwe Balanced Approach. Dat was een toezegging aan het lid Köse.

Verder is er een tweeminutendebat aangevraagd door lid Kostić. Dat verzoek gaan we doorgeleiden naar de Griffie plenair en dan zal lid Kostić met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid ook de eerste spreker worden.
Ik dank de mensen op de publieke tribune die ons nu gaan verlaten – behouden thuiskomst – en ook de mensen die thuis hebben gekeken of geluisterd via digitale kanalen, de Minister en zijn team, de Dienst Verslag en Redactie, de Kamerbodes, onze trouwe griffier en de leden van de Tweede Kamer der Staten-Generaal. Behouden thuiskomst allemaal en gezegende avond. Ik sluit het debat.

Sluiting 18.23 uur.