

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over zijn brief inzake de voorhang van het ontwerpbesluit tot wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 585) en zijn brief inzake de correctie van de MER Schiphol 2026, Hoofdrapport (Kamerstuk 29 665, nr. 587).

De fungerend voorzitter van de commissie,
P. de Groot

Adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave

Inleiding
D66-fractie
VVD-fractie
GroenLinks-PvdA-fractie
CDA-fractie
JA21-fractie
Partij voor de Dieren-fractie

Inleiding

De leden van de D66-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de voorhang van het ontwerpbesluit tot wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (hierna: het ontwerpbesluit) en de brief inzake de correctie op de MER Schiphol 2026, Hoofdrapport. Deze leden ondersteunen de ambitie om te komen tot een robuust juridisch stelsel dat een einde maakt aan de jarenlange praktijk van anticiperend handhaven. Zij achten een helder en handhaafbaar normenkader essentieel voor zowel de rechtszekerheid van de luchtvaartsector als de rechtsbescherming van omwonenden. Bij de bestudering van het voorliggende ontwerpbesluit en de bijbehorende adviezen hebben deze leden echter nog een aantal vragen over de balans, de handhaafbaarheid en de milieutechnische onderbouwing.

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van het ontwerpbesluit. Voor deze leden is een sterke, internationaal verbonden luchthaven van groot belang voor onze economie, onze veiligheid en ons vestigingsklimaat. Nederland is een handelsland en internationale bereikbaarheid is een randvoorwaarde voor banen, investeringen en geopolitieke positie. Tegelijkertijd geldt dat regels helder, juridisch houdbaar en handhaafbaar moeten zijn. Rechtszekerheid voor omwonenden én voor de sector staat voorop.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie hebben kennisgenomen van de stukken en hebben hier opmerkingen en vragen bij.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van het ontwerpbesluit. Zij constateren dat dit onder meer voorziet in de juridische verankering van het systeem van strikt preferent baangebruik, de vaststelling van nieuwe handhavingspunten en grenswaarden, de invoering van een systematiek van totaal volume geluid (TVG), het werken met zich ontwikkelende geluidsbelasting (ZOG) binnen het gebruiksjaar, nieuwe emissienormen per ton maximum startgewicht en bepalingen over stikstofsaldering en natuurvergunningverlening. Deze leden hebben hierover diverse vragen.

De leden van de JA21-fractie hebben met enige zorg kennisgenomen van het ontwerpbesluit en zouden graag enige kritische vragen voorleggen aan de Minister.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie zijn het met de Minister eens dat een herziening van het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) van groot belang is, omdat het LVB primair bedoeld is om de gedoogconstructie te beëindigen, maar ook om het rechtsherstel voor omwonenden goed te verankeren. Deze leden zijn echter erg kritisch op het LVB dat voorligt, omdat dit LVB geen recht doet aan de belangen van omwonenden, de rechtspositie niet herstelt en zelfs aanstuurt op groei van het aantal

vliegbewegingen. Daarnaast zijn deze leden ook kritisch op de huidige procedure rondom het LVB en zien zij een gebrek aan transparantie en zorgvuldigheid. Deze leden hebben dan ook nog veel vragen.

D66-fractie

De leden van de D66-fractie verwijzen naar het vonnis in de zaak Stichting Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder (RBV), tegen de Staat. Zij vragen de Minister om een reflectie op de wijze waarop dit ontwerpbesluit invulling geeft aan de door de rechter geëiste «fair balance». Hoe verhoudt de keuze om grenswaarden op bepaalde locaties, zoals Uithoorn en Buitenveldert, aan te passen aan de feitelijke operatie zich tot de beoogde verbetering van de rechtsbescherming? Kan de Minister uiteenzetten op welke wijze de belangen van de leefomgeving en de volksgezondheid een gelijkwaardige weging hebben gekregen ten opzichte van de operationele capaciteit van 478.000 vliegbewegingen?

De leden van de D66-fractie hebben vragen over de systematiek waarbij geluidswinst via de 50/50-regel kan worden ingezet voor extra capaciteit. Kan de Minister toelichten of de huidige rekenmodellen voldoende rekening houden met de beleving van omwonenden wanneer een verschuiving plaatsvindt naar een hogere frequentie van stillere toestellen? Wordt in de effectrapportages naast de totale geluidsbelasting (L_{den}) ook gekeken naar de impact van de vliegfrequentie op de volksgezondheid? In hoeverre is geborgd dat groei uitsluitend plaatsvindt, als de veronderstelde geluidswinst aantoonbaar en structureel wordt gerealiseerd?

De leden van de D66-fractie vragen voorts hoe de CO₂-limitering uit het coalitieakkoord zich verhoudt tot dit ontwerpbesluit. Zijn aanvullende bepalingen nodig om het CO₂-plafond juridisch te implementeren? Zo nee, via welke instrumenten kan dit plafond worden opgelegd en gehandhaafd? Hoe verhoudt een groeipad richting 500.000 vliegbewegingen zich tot de klimaatdoelstellingen uit het coalitieakkoord? Wat zijn de juridische en beleidsmatige consequenties als het groeimodel uit het LVB zou worden verwijderd?

De leden van de D66-fractie vragen ten aanzien van de milieueffectrapportage (MER) naar de keuze voor de referentiesituatie. Kan de Minister de juridische argumentatie uiteenzetten om de feitelijke praktijk (Refahh) als primair vertrekpunt te hanteren, in plaats van het geldende LVB uit 2008? Hoe wordt voorkomen dat hiermee een onbedoeld precedent wordt geschapen voor het formaliseren van gedoogsituaties? Ook vragen zij de Minister waarom de voorhangprocedure is gestart, voordat het definitieve advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna: Commissie mer) beschikbaar was. Is de Minister bereid om eventuele essentiële aanbevelingen van de Commissie alsnog te verwerken in het definitieve besluit?

De leden van de D66-fractie lezen in de MER dat de kennis over de impact van ultrafijnstof (UFP) nog volop in ontwikkeling is. Kan de Minister toelichten hoe in dit ontwerpbesluit is omgegaan met het voorzorgsbeginsel, gezien de resterende onzekerheden? Uit de MER blijkt dat zelfs in de ondergrens van het voorgenomen alternatief ongeveer 150.000 ernstig gehinderden en 16.200 ernstig slaapverstoorden resterend. Kan de Minister uiteenzetten hoe deze gezondheidsgevolgen zijn gewogen in de besluitvorming? Op welke wijze zijn de daarmee samenhangende directe kosten (zoals gezondheidszorguitgaven) en indirecte kosten (zoals productiviteitsverlies en verminderde arbeidsparticipatie) betrokken bij de beoordeling van de proportionaliteit van dit ontwerpbesluit?

De leden van de D66-fractie vragen met betrekking tot de stikstofproblematiek naar de verhouding tussen de aangekochte stikstofruimte en de algemene herstelopgave voor Natura 2000-gebieden. Hoe borgt de Minister dat dit ontwerpbesluit voldoet aan het additionaliteitsbeginsel uit de Habitatrichtlijn? Wat zijn de consequenties voor de uitvoering van dit LVB als er op het moment van inwerkingtreding nog geen onherroepelijke natuurvergunning is verleend?

De leden van de D66-fractie vragen de Minister om een integrale reactie op de kritische aandachtspunten uit de Handhaafbaarheid, Uitvoerbaarheid en Fraudegevoeligheid-toets (HUF-toets) van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Specifiek ontvangen zij graag de antwoorden op de technische vragen die de ILT in haar brief van 16 januari 2026 heeft gesteld over onder meer de validatie van computersystemen, rapportagetermijnen en voorschriften voor baanonderhoud. Waarom is er in het ontwerpbesluit voor gekozen om voorstellen van de toezichthouder, zoals het invoeren van absolute grenswaarden voor emissies, niet over te nemen? Welke voorstellen heeft de ILT hiertoe precies gedaan? Hoe kijkt de Minister aan tegen de mogelijke fraudegevoeligheid door het gebruik van data van de sector zelf en welke maatregelen worden voorgesteld om dit risico te mitigeren?

De leden van de D66-fractie vragen tot slot naar de voortgang van de afspraken met de luchtvaartsector. Wat is de reden dat er nog geen formeel convenant met de belangrijkste gebruikers is gesloten? Als de veronderstelde geluidswinst die ten grondslag ligt aan het groeiemodel in de praktijk niet (tijdig) wordt gerealiseerd, welke corrigerende mechanismen treden dan in werking? Wordt in dat geval de beschikbare capaciteit in het slotschema neerwaarts bijgesteld en, zo ja, op welke wijze en binnen welke termijn? Kan de Minister bevestigen dat groei uitsluitend plaatsvindt, als de geluidsreductie aantoonbaar en structureel is gerealiseerd?

VVD-fractie

Chronologie

De leden van de VVD-fractie steunen het beëindigen van de langdurige gedoogsituatie. Kan de Minister bevestigen dat met dit ontwerpbesluit het anticiperend handhaven definitief wordt beëindigd en dat het nieuwe stelsel juridisch robuust is en standhoudt bij rechterlijke toetsing?

Grenswaarden voor geluid in handhavingspunten

De leden van de VVD-fractie vragen in hoeverre de Minister de opvatting deelt met deze leden dat de grenswaarden dusdanig opgesteld moeten worden dat aan de randvoorwaarden van de uitkomsten van de balanced approach wordt voldaan, zonder dat aanvullende (operationele) restricties noodzakelijk zijn? Waarom wel, waarom niet?

De leden van de VVD-fractie vragen of de Minister kan garanderen dat de geluidslimieten onder het ontwerpbesluit voldoende robuust zijn voor toekomstige vlootsamenstellingen, veranderende bestemmingen en jaarlijkse variaties. Waarom wel, waarom niet?

De leden van de VVD-fractie vragen in hoeverre de Minister erkent dat door aanpassing van de grenswaarden het preferentieel baangebruik mogelijk moet blijven om zo geluidsoverlast over druk bevolkte gebieden te minimaliseren.

Regels voor het preferentieel baangebruik

De leden van de VVD-fractie vragen met betrekking tot regel 4 inzake het gebruik van de vierde baan, waarbij maximaal 80 vliegtuigbewegingen per dag en gemiddeld 40 per gebruiksjaar zijn toegestaan, hoe wordt voorkomen dat bij piekbelasting of verstoringen operationele knelpunten ontstaan. Is de Minister van oordeel dat deze begrenzing voldoende flexibiliteit laat om de operatie veilig en betrouwbaar te laten verlopen? Hoe wordt voorkomen dat deze norm in de praktijk onbedoeld capaciteitsbeperkend werkt?

Versterken instrumentarium ILT

De leden van de VVD-fractie vragen met betrekking tot de beheersplannen bij dreigende overschrijding van grenswaarden (artikelen 4.2.1 en 4.2.2) hoe wordt voorkomen dat tussentijdse bijsturing leidt tot plotselinge capaciteitsbeperkingen gedurende het gebruiksjaar. Hoe wordt voorspelbaarheid voor luchtvaartmaatschappijen geborgd?

Maximum aantal vliegtuigbewegingen general aviation en maatschappelijke verkeer

De leden van de VVD-fractie lezen dat er is gekozen voor maximaal 16.624 bewegingen voor general aviation en 7.000 bewegingen voor maatschappelijk verkeer. Welke flexibiliteit bestaat er, indien maatschappelijke, humanitaire of veiligheidsbelangen daarom vragen?

Toezicht en handhaving

De leden van de VVD-fractie vragen in hoeverre de afzonderlijke handhavingpunten uit artikelen 4.2.1 en 4.2.2 in de praktijk groeibeperkend kunnen werken, ook wanneer het totale volume geluid binnen de norm blijft. Acht de Minister het mogelijk dat het stelsel van handhavingpunten eerder beperkend uitwerkt dan het totale geluidsplafond? Hoe wordt voorkomen dat hierdoor onbedoelde economische schade ontstaat?

Uitvoeringstoets LVNL

De leden van de VVD-fractie lezen dat de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) in de uitvoeringstoets aangeeft dat de voorliggende stuurmaatregelen zullen leiden tot een andere verdeling van verkeer en daarmee tot meer overlast voor meer omwonenden, aangezien afgeweken wordt van de geluid-preferente werkwijze. Deze leden vragen de Minister uiteen te zetten hoe deze constatering van LVNL zich verhoudt tot het uitgangspunt van het LVB, namelijk het verminderen van hinder voor omwonenden?

De leden van de VVD-fractie hebben vernomen dat LVNL verwacht begin maart een nieuwe uitvoeringstoets klaar te hebben van het voorliggende LVB. Deze leden vragen of de Minister bereid is de nieuwe uitvoeringstoets van LVNL zonder uitstel met de Kamer te delen, inclusief een toelichting op de eventuele gevolgen daarvan voor het ontwerpbesluit? Waarom wel, waarom niet?

Voorgenomen activiteit en referentiesituatie

De leden van de VVD-fractie vragen hoe hard de grens van 500.000 vliegtuigbewegingen is. Indien technologische innovatie sneller verloopt dan voorzien en het totale volume geluid onder de vastgestelde grenswaarden blijft, biedt het ontwerpbesluit dan juridisch ruimte voor verdere

groei zonder wijziging van het LVB? Of is daarvoor altijd een nieuw besluit vereist?

Effecten

De leden van de VVD-fractie vragen ten aanzien van de emissiegrenswaarden in artikel 4.3.1 hoe de norm voor onder meer NO_x (72,6 gram per ton startgewicht) zich verhoudt tot internationale standaarden. Worden hiermee innovatie en vlootvernieuwing gestimuleerd, of bestaat het risico op een verplaatsingseffect naar luchthavens met minder strenge normen?

Evaluatie

De leden van de VVD-fractie vragen in hoeverre de evaluatiebepaling in artikel II, waarin een vijfjaarlijkse evaluatie is voorzien, voldoende waarborg biedt. Acht de Minister het wenselijk om eerder te evalueren, indien blijkt dat het stelsel onbedoelde economische of operationele effecten heeft?

GroenLinks-PvdA-fractie

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie zijn groot voorstander van een nieuw LVB voor Schiphol. Achttien jaar na het vorige LVB, met grote veranderingen in omstandigheden en de eisen waaraan de luchtvaart moet voldoen, meerdere rechtszaken die grote veranderingen eisen in de operatie en een absolute noodzaak om een einde te maken aan de jarenlange illegale operatie, is een nieuw LVB absoluut noodzakelijk. Het is wat deze leden betreft wel de bedoeling dat dit nieuwe LVB alle tekortkomingen van het oude LVB en de nu illegale of gedoogde praktijk herstelt en verbetert. De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie moeten constateren dat het nu voorliggende concept vooral is bedoeld om de huidige veelal illegale en op belangrijke punten tekortschietende praktijk, te legaliseren in plaats van te beëindigen. Het nu voorliggende LVB faalt daarmee in zijn belangrijkste opdracht en kan zo geen steun krijgen. Een grondige herziening van uitgangspunten en aanpassing ervan is noodzakelijk.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie zijn van mening dat een goed LVB definieert wat de beschikbare milieuruimte is en vanuit deze beperking kijkt wat er mogelijk is voor de luchtvaart. Minder groepsrisico, minder geluid, zeer zorgwekkende stoffen (ZZS'en) en andere gezondheidsschadelijke effecten, samen met het vrijwaren van beschermde natuur voor overmatige schade en een absoluut pad naar klimaatneutraliteit zijn de randvoorwaarden. Daarbinnen moet een LVB zorgen voor de best mogelijke connectiviteit voor Nederland. Dat is in de ogen van deze leden iets totaal anders dan het legaliseren van de nu bestaande praktijk, met het vrijwel onbeperkt accommoderen van de wensen van de sector. Dit LVB zet zelfs de deur open voor meer vluchten, met meer uitstoot en schade. Het nu voorliggende LVB voldoet niet aan de noodzakelijke eisen van natuurbescherming, biedt onvoldoende bescherming tegen gezondheidsschade aan omwonenden, doet uit zichzelf niets voor het klimaat en voldoet niet aan de eisen van de rechtbank. Het leidt ook niet tot een routenetwerk dat maximaal batig is aan de behoeften van Nederland en draagt niet bij aan een duurzame en stabiele operatie. Wat de leden van de GroenLinks-PvdA-fractie betreft faalt het hiermee op alle belangrijke doelen.

Het oude LVB en de bestaande operationele praktijk zijn in strijd met het recht. Met mensenrechten, en de rechten van de natuur. De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie zijn van mening dat deze rechterlijke uitspraken vragen om herstel van dit onrecht door de schadelijke gevolgen van de

luchtvaart terug te brengen tot een niveau dat er geen schade meer optreedt en op die manier wordt voldaan aan de eisen van het recht. Deelt de Minister deze opvatting? Of is de Minister van mening dat het met wet- en regelgeving legaliseren van de schadelijke activiteit en de schade aan mensen en natuur evengoed voldoet aan de eisen van de rechtbank? Kan de Minister dit verder toelichten?

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie merken op dat de rechtbank in de RBV-zaak drie grote misstanden constateerde. De belangen van Schiphol en de luchtvaartsector zijn decennialang boven de belangen van de omwonenden gesteld. Dit heeft geleid tot een enorme toename van de omvang van Schiphol ten koste van de omwonenden. Er is geen goede belangenafweging gemaakt die dit zou rechtvaardigen. Ten tweede wordt de omwonenden door de voortdurende geluidshinder grote schade toegebracht. Dit is strijdig met de mensenrechten. En ten derde is door de gedoogconstructie van het Nieuw Normen- en Handhavingstelsel (NNHS) een situatie ontstaan waarin de ILT onvoldoende kon handhaven op de operatie en de geluidsoverlast en omwonenden en andere belanghebbenden onvoldoende in staat waren om via juridische of bezwaarprocedures hun recht op te eisen. Ze waren rechteloos gemaakt. Deze leden willen graag van de Minister weten op welke manier het nu voorliggende LVB uitvoering geeft aan deze drie aspecten van het vonnis, de belangenafweging en onderbouwing ervan, de forse vermindering van de hinder, en gezondheidsschade ook buiten de 45dB-zone en het herstel van de rechtspositie van omwonenden en de mogelijkheid om de regels effectief te handhaven en de belangen van omwonenden te bewaken. Kan de Minister de onderzoeken en stukken delen over hoe deze belangenafweging is gemaakt? Wie heeft deze belangenafweging gemaakt? Is de Minister het met deze leden eens dat een dergelijke zware afweging en de criteria die hierbij horen, bij de Kamer horen te liggen en een apart debat vergen?

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie merken op dat de RBV-zaak in belangrijke mate ging over de geluidshinder van mensen die buiten de 48dB-contour wonen en nu amper bescherming hebben. Verreweg de meeste mensen die hinder en gezondheidsschade ervaren van de luchtvaart, wonen buiten die 48dB-contour. Ook de gemeentelijke gezondheidsdienst (GGD) en Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) bevestigen dat en tijdens de zitting erkende de Staat dit ook voor de rechtbank. Erkent de Minister dit ook? En is de Minister het dan met deze leden eens dat deze omwonenden, vanuit de zorgplicht van de overheid, maar ook als gevolg van de uitspraak, veel meer effectieve bescherming tegen geluidsoverlast moeten krijgen? Kan de Minister toelichten hoe het nu voorliggende LVB effectief zorgt voor een forse reductie in hinder en gezondheidsschade voor deze groep? Kan de Minister bij de beantwoording van deze vraag ook ingaan op het groeiverdienmodel en de Alders-paradox, waarbij iets stillere vliegtuigen leiden tot kleinere geluidscontouren en daardoor meer gehinderden en meer vliegtuigen en daarmee meer gehinderden door piekgeluiden? Is, gezien de Alders-paradox, een groeiverdienmodel door stillere vliegtuigen überhaupt een reële mogelijkheid, als hinder en gezondheidsschade de definiërende factor zijn en niet TVG?

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie zijn sowieso benieuwd waarom het totaalvolume geluid is gekozen als maat voor de groeistappen in het groeiverdienmodel en niet een afname van (ernstig) gehinderden? Is het mogelijk, binnen de regels van dit LVB, dat het aantal mensen dat hinder ervaart niet of amper afneemt, maar dat als gevolg van het berekende TVG wel groeistappen mogelijk zijn, of door de sector kunnen worden afgedwongen? Kunnen groeistappen worden afgedwongen, ook als de

wetgever, de handhavende instanties, de omgeving, lokale overheden of het kabinet dit niet wenselijk achten? Kan het niet-toekennen van groeistappen leiden tot claims vanuit de sector? Hoe kan dit worden voorkomen? En in hoeverre vormt dit LVB een juridische belemmering voor het realiseren van een aantal beleidskeuzes uit het regeerakkoord, zoals de nachtsluiting en het CO₂-plafond?

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie merken op dat de Kamer herhaaldelijk heeft gevraagd om een andere definitie van hinder door de luchtvaart dan decibellen en TVG, omdat dit een heel slechte maat is voor de hinder en gezondheidsschade die omwonenden ervaren. Het is een tamelijk eenvoudige manier om te vergunnen, maar een slechte maatstaf voor waar omwonenden last van hebben. Deze leden zien niets terug van deze wens in dit LVB. Sterker nog, het TVG lijkt maatgevend te zijn voor de meeste afwegingen, zoals het gelijkwaardigheidsprincipe, terwijl dit nou juist de slechtste maatstaf is vanuit het perspectief van omwonenden.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie merken op dat de notitie van To70 over gelijkwaardige bescherming niet ingaat op de overlast buiten de 45dB-contour. Hoe wordt deze groep, de grote meerderheid van huishoudens die overlast ervaart, meegenomen in het gelijkwaardigheidsprincipe? Als het de bedoeling is om omwonenden, collectief en individueel, er niet op achteruit te laten gaan, moet dan niet een effectieve definitie van hinder en gezondheidsschade, inclusief piekbelastingen, rustperiodes, nachtvluchten etc. de basis zijn? Graag een reactie. Voorts zijn deze leden ook benieuwd hoe de nieuwe inzichten over hinder en gezondheidsschade door geluidshinder, zijn meegenomen bij de beoordeling van de gelijkwaardigheid. In het LVB of de bijlagen was hier niets over te vinden. Zijn de doelen en grenzen over wat aanvaardbare hinder is, meegegroeid met nieuwe inzichten of werkt het ministerie nog met blootstellingsnormen uit de vorige eeuw? Kan precies aangegeven worden wat de bronnen zijn waar dit op gebaseerd is? Komen de aantallen (ernstig) gehinderden waar de Minister nu van uitgaat, overeen met de aantallen waar de GGD van uitgaat? Of zijn dit andere aantallen? Is in dit LVB rekening gehouden met de gezondheidsgevolgen van bijvoorbeeld windrichting en UFP? Met name voor kinderen en andere gevoelige groepen? Is de Minister het met deze leden eens dat het moeilijk te verantwoorden is dat UFP van Schiphol onze kinderen ziek(er) maakt, zoals uit het eerdere onderzoek van de GGD en het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) bleek? Hoe komt dit terug in het LVB en welke maatregelen zijn genomen om dit tegen te gaan?

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie merken op dat het verkeer, om het huidige aantal vliegbewegingen te legaliseren zo moet worden verdeeld dat naar verwachting van de ILT de overlast toe gaat nemen in een aantal gebieden, zoals Uithoorn. Hoe is dit te rechtvaardigen, als we weten dat dit tot gezondheidsschade bij omwonenden zal leiden en de rechtbank heeft bepaald dat dit een gebalanceerde afweging van belangen vereist en anders een schending van hun mensenrecht is? Hoe zijn de mensen die straks mogelijk meer overlast gaan ervaren, betrokken bij het maken van deze afweging? Kan de Minister, per adres of postcode, aangeven welke gebieden straks mogelijk meer overlast gaan ervaren dan eerder?

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie merken op dat de HUF-toets uiterst kritisch is op het LVB en de gebrekkige mogelijkheden om te handhaven. Het voorliggende LVB is volgens de ILT niet handhaafbaar. Deze leden vinden dit een schokkende constatering. Juist voor een sector met een zo beroerde reputatie ten aanzien van het volgen van milieu-regels als de luchtvaart, zou heel streng gecontroleerd en gesanctioneerd

moeten (kunnen) worden. De ILT klaagt onder andere over niet nader omschreven of afgebakende bandbreedtes voor de «zich ontwikkelende geluidsbelasting». Als die bandbreedte niet duidelijk is, hoe kan dan worden geanticipeerd op die ontwikkeling en de kans op overschrijding? Waarom bevat het systeem überhaupt bandbreedtes die niet duidelijk zijn afgebakend? Hoe groot zijn die marges precies en hoe en waarom is dit anders dan het nu is? De rapportageplicht en rapportagetermijnen schieten ook tekort en zijn onvoldoende voor effectieve handhaving. Herkent de Minister deze kritiek? Wat is er met de uitkomsten van de HUF-toets gedaan? Welke aanpassingen in het LVB zijn gedaan om de handhaafbaarheid beter te maken?

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie vinden het van groot belang, ook in verband met de zeer ruime mogelijkheden om bijvoorbeeld voor baanonderhoud of om andere redenen af te wijken van de afspraken over baangebruik, dat goed is omschreven wat wanneer voor welk handhavingspunt en welke baan mag worden verwacht. Hoe meer uitzonderingen, hoe slechter. Dit zou de flexibiliteit sterk beperken, maar volgens deze leden is dat de enige manier om zinvolle afspraken over baangebruik te kunnen maken en garanties aan omwonenden te kunnen geven over de overlast waar zij aan worden blootgesteld. De ILT geeft aan dat er veel te veel uitzonderingen zijn en LVNL zelf extra redenen kan aanvoeren om af te wijken. Dit terwijl het voorliggende LVB stelt dat LVNL afwijkingen moet voorleggen aan de ILT en de ILT «uiteraard» per geval kan bepalen of die uitzonderingen gegrond zijn. Wie heeft dan het laatste woord?

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie vragen de Minister of hij de mening deelt dat elk bedrijf, ook Schiphol, zelf marges dient aan te houden voor bijvoorbeeld planmatig onderhoud of te verwachten onvoorziene omstandigheden? Planmatig onderhoud van banen hoort een luchthaven zo te plannen dat het past binnen de operatie. Dat ongeplande noodreparaties dan kunnen leiden tot uitval, of extra vraag niet altijd kan worden geacommodeerd, is wat deze leden betreft een aanvaardbaar bedrijfsrisico, net als onvoorziene weersomstandigheden. Of is de Minister van mening dat Schiphol naar eigen inzicht en behoefte mag afwijken van de afspraken en regels? Hoe verhoudt dit zich tot de rechtszekerheid van omwonenden?

Volgens de leden van de GroenLinks-PvdA-fractie is, naast het vliegen volgens het strikt preferentieel baangebruik om zo druk bevolkte gebieden te ontlasten, ook afgesproken dat vliegtuigen Schiphol vanaf hoogte in glijvlucht (CDA) naderen en zo lang mogelijk hoog vliegen. Hoe is dit verankerd in het LVB? Kan en wordt hierop gehandhaafd? Zijn hier uitzonderingen op en, zo nee, waarom is juist het lang en laag aanvliegen een veelgehoorde klacht van bewoners uit Noord-Holland? Hoe kan toepassing van dit principe worden verbeterd?

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie lezen dat de ILT onvoldoende juridisch is toegerust voor het opleggen van boetes bij overschrijdingen. Hoe kan dit worden gecorrigeerd? Welke (extra) bestuurlijke of juridische (dwang) middelen heeft de ILT nodig om effectief te kunnen handhaven? Is de Minister bereid om de wet hierop aan te passen? Wanneer kan de Kamer hier voorstellen voor verwachten?

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie lezen verder dat de ILT vreest dat de uitbreiding van het aantal handhavingspunten wellicht kan leiden tot betere monitoring, maar zonder extra handhavingsmiddelen en ruimere normen voor overschrijdingen niet kan leiden tot minder overlast of betere handhaving van overlast. Onderkent de Minister deze conclusies? Hoe wordt dit gebrek in de regelgeving aangepakt?

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie lezen ook dat de ILT meer menskracht nodig heeft (zeker 2 fte) en toegang tot de systemen en modellen die onder de monitoring zitten. Deze leden vragen de Minister om hier zorg voor te dragen en Schiphol opdracht te geven alle benodigde informatie en alle onderliggende systemen toegankelijk te maken voor de ILT. Deze leden vragen de Minister om vooral de ILT zelf te laten bepalen wat de ILT nodig heeft en de ILT hierin te faciliteren, wat dat ook moge zijn.

Wat de leden van de GroenLinks-PvdA-fractie betreft, is een goed milieuraapport onontbeerlijk voor een goed LVB. Deze leden zijn dan ook niet te spreken over het ontbrekende advies van de Commissie mer bij deze MER. Deze leden verzoeken de Minister bij dezen, om in alle gevallen uitgebreid in te gaan op de nog te ontvangen kritiek en aanbevelingen van de Commissie mer en goed te onderbouwen wat met deze aanbevelingen wordt gedaan. Een LVB met deze onderbouwing zou dan nogmaals aan de Kamer moeten worden voorgelegd.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie hebben, vooruitlopend hierop, zelf een aantal vragen en opmerkingen bij de MER. Om te beginnen zijn deze leden verrast over de keuze om niet het laatste legale LVB en de hier onderliggende vergunningen als uitgangspunt te nemen, maar de situatie in 2024. Een MER dient de effecten van een (gewijzigde) activiteit in beeld te brengen en te vergelijken met de uitgangspositie. Maar de praktijk van 2024 is duidelijk illegaal, met een vernietigde natuurvergunning en een uitspraak in de RBV-zaak, die een heel forse afname van de hinder eist en de huidige praktijk in strijd met de mensenrechten verklaart. Hoe kan het dan volgens deze Minister dat deze meervoudig illegale situatie als referentiescenario is genomen? Immers geringe afnames van hinder, risico of uitstoot en depositie zouden dan al snel een verbetering zijn van de huidige praktijk, maar wel een legalisatie van wat nu illegaal is. Deelt de Minister deze conclusie? Klopt het dat op basis van de laatste legale vergunningen voor hinder en vervuiling, het inpasbare jaarvolume van 294.000 vliegbewegingen in 2024 en 335.000 in 2030 zou zijn, en dat dit de referentie zou moeten zijn voor verdere ontwikkeling? En dan zouden alle veranderingen een afgeleide moeten zijn van deze basis en niet de illegale volumes, hinder en emissies van nu? Is de Minister het met deze leden eens dat een illegale situatie, zoals de Schipholoperatie in 2024, nooit een goed fundament voor een legaal LVB kan worden, als de onderliggende tekortkomingen niet zijn opgelost? Kan de Minister bevestigen dat een juiste juridische referentiesituatie essentieel is voor een rechtsgeldige MER en natuurtoets? En dat deze voor dit LVB ontleend moet worden aan de milieutoestemming die volgt uit het besluit met de kleinste gevolgen voor Natura 2000-gebieden? Klopt dan ook de aanname van deze leden dat dit voor stikstof het AW 2000 is en voor geluid het LVB 2008, zoals de Commissie mer al in 2024 heeft bevestigd? Zo nee, wat is dan wel volgens de Minister de laagste referentie die gebruikt zou moeten worden?

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie vragen waarom ervoor is gekozen om niet een op zichzelf staande passende beoordeling te doen. Op basis van welke juridische analyse is de Minister van mening dat deze passende beoordeling afdoende is voor het verkrijgen van een natuurvergunning? Of verwacht de Minister dat Schiphol bij het aanvragen van een natuurvergunning een op zichzelf staande passende beoordeling zal doen? Zo ja, waarom is deze dan niet onderdeel van de MER? Kan de Minister toelichten waarom het door de sector en zijn voorganger(s) gewenste aantal vluchten vertrekpunt is, en niet het maximaal toelaatbare volgens de geldige milieunormen? Moet het maximale aantal vliegbewegingen niet gewoon passen binnen de milieugebruiksruimte en de grenzen van de geldige vergunningen, in plaats van de milieuruimte te vergunnen die nodig is voor het gewenste aantal vluchten? Is dat niet

exact het punt waar de rechtbank in de RBV-zaak zo vernietigend over oordeelde? Deze leden ontvangen hier graag een uitgebreide reactie op.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie lezen in de MER dat het directoraat-generaal Milieu en Internationaal (DGMI) bepaalde wat de uitgangspunten voor het afleiden van de referentiesituatie zijn. Was het niet beter geweest om hier gewoon de rechter in te volgen, of desnoods de Kamer om een uitspraak te vragen? Welke maatregelen beschouwt het DGMI als juridisch en/of feitelijk onzeker of ondenkbaar en/of onhaalbaar? Is dit voor het DGMI technisch of politiek ondenkbaar of onhaalbaar? Welke juridische maatregelen moeten genomen worden om effectieve maatregelen juridisch houdbaar te maken? Als «het aantal vliegtuigbewegingen in de voorgenomen activiteit van 460.000 tot 500.000 niet mogelijk is binnen de grenswaarden van het vigerend LVB», waarom is het vigerend LVB met die aantallen vliegbewegingen dan nog steeds uitgangspunt en wordt het zichtjaar 2030 hiervan afgeleid? De MER spreekt over het optimaal inzetten van de beschikbare milieuruimte. Is dit een eufemisme voor maximale herrie binnen een norm, of een optimaal compromis na een belangenafweging?

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie lezen in de MER dat het afschalen van Schiphol naar een legaal aantal van 294.000 vliegbewegingen leidt tot forse veranderingen in de operatie en het gebruik van Schiphol en daarmee ook vliegtuigtypes, routes, mogelijk baangebruik, piekpatronen etc. Significant anders dan de huidige operatie. Dat zou Schiphol tot een dusdanig andere luchthaven maken dat deze lastiger vergelijkbaar is met de huidige illegale praktijk en daarom moeilijk vergelijkbaar in een MER. Maar leidt dit ergens tot extra overschrijdingen van de milieunormen of meer overlast en emissies? En dus aantasting van het gelijkwaardigheidsbeginsel of verslechtingsverbod voor de natuur? Leidt dit tot meer of minder gehinderden? Wordt met een dergelijke afschaling voldaan aan belangrijke onderdelen van het vonnis van de rechter in de RBV-zaak?

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie merken op dat uit de MER duidelijk wordt dat met een toename van het aantal vliegbewegingen en vooral door toenemende grotere vliegtuigen, de emissies eveneens toenemen in plaats van afnemen. Wat deze leden betreft is dit tegen alle afspraken in. De toename van CO₂-emissies zou enigszins gecompenseerd kunnen worden door een grotere efficiëntie en extra bijmenging van sustainable aviation fuels (SAF). In hoeverre is de Europese bijmengverplichting voldoende om niet alleen groei van de CO₂-emissies te voorkomen, maar ook de beloofde afname te realiseren? In hoeverre zijn eerdere afspraken met de sector hierover afdwingbaar en welke handhavingsinstrumenten heeft de Minister? In hoeverre moet groei ook worden verdiend met een afname van de CO₂-emissies, of is groei anderszins hieraan voorwaardelijk?

De mogelijke groei van het aantal vliegbewegingen, grotere vliegtuigen en de efficiëntieverbeteringen van motoren, leiden ook tot een toename van de NO_x-emissies. Hoe is een toename van deze emissies te rijmen met de gelijkwaardigheid? Deze strekt zich immers uit van geluid tot veiligheid én luchtkwaliteit? Hoe is een toename van stikstofemissies te rijmen met de afgesproken afname? Zeker in het licht van de vernietigde natuurvergunning? En zeker in het licht van de enorme opgaven voor natuurherstel, woningbouw, of het legaliseren van PAS-melders? Kan de Minister aan deze leden uitleggen hoe een toename van de emissies mogelijk is, als een totale afname ervan is afgesproken met de Kamer? En hoe dit is te rijmen met het advies van het Adviescollege Stikstofproblematiek (Remkes)? De conclusies van Remkes, overgenomen door de Kamer, hadden logischerwijs moeten leiden tot ontwikkeling van een

absoluut en afnemend stikstofplafond voor de luchtvaart. In antwoord op Kamervragen van het lid Kröger (Tweede Kamer, vergaderjaar 2019–2020, Aankomst Handelingen, nr. 2061, 3 februari 2020) is door de Minister nog expliciet verwezen naar het (nog te ontvangen) advies van Remkes. Waarom zijn de relatieve emissieregels voor fijnstof, stikstof en zwavel voor Schiphol niet vervangen door absolute emissievolumes, zoals die gelden voor elke andere sector? Wat is er gedaan met de denkrichtingen over emissieregels voor verschillende stoffen, zoals beschreven door de ILT in de HUF-toets? Waarom zijn deze denkrichtingen niet verder opgevolgd?

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie merken op dat de MER ervan uitgaat dat de emissies van Schiphol mogelijk stijgen en in elk geval niet significant zullen dalen en als gevolg daarvan ook de concentraties rond de luchthaven niet significant zullen dalen. Slechts de gestage verschoning van het wegverkeer rondom Schiphol en de stappen naar een emissievrije grondafhandeling helpen bij het langzaam terugdringen van schadelijke concentraties luchtvervuiling waar omwonenden aan worden blootgesteld. Deze leden constateren dat de weer groeiende luchtoperaties van Schiphol deze vervuiling gestaag blijven aanvullen tot dezelfde gezondheidsschadelijke niveaus en dat met het voorliggende LVB niet kan worden voldaan aan de nieuwe normen die in 2030 van kracht worden. De MER stelt dat met een gelijkblijvende of gering wijzigende emissie op Schiphol door dit LVB, het LVB «niet in betekenden mate» bijdraagt aan de overschrijding. De overschrijding van de gezondheidscriterium voor luchtvervuiling is als gevolg van deze redenering een gevolg van de norm, niet van de vervuiling. Is de Minister het hiermee eens? Is het niet zo dat dit LVB simpelweg emissies toestaat die leiden tot een normoverschrijding? Legaliseert dit LVB wel een toename van de luchtvervuiling ten opzichte van het RefLVB? Is dit aanvechtbaar voor de rechter? Waarom moet Schiphol, of deze Minister er niet actief voor zorgdragen dat we in 2030 gewoon overal aan de norm voldoen en we de tussenliggende periode gebruiken voor het nemen van maatregelen die dit bewerkstelligen? Is de reden voor het pas op termijn invoeren van de nieuwe grenswaarden niet juist dat we maatregelen kunnen nemen om normoverschrijdingen in de toekomst te voorkomen? Is het niet deze Minister die zelf systeemverantwoordelijke is voor die nieuwe luchtkwaliteitsnormen? Deze leden ontvangen hier graag een uitgebreid antwoord op.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie hebben in de stukken ook niet kunnen ontdekken hoe de stikstofemissie van de luchtvaart teruggebracht zou moeten worden. De eerdere belofte over een emissievrije grondoperatie blijken aanzienlijk lastiger uit te voeren dan eerder aangenomen. De vooruitgang en dus de afname van de emissies is minimaal en zal naar verwachting verdere vertraging oplopen. Dit leidt tot slechts zeer geringe afnames van NO_x-emissies en dus amper ruimte om intern te salderen. Extern salderen via landbouwemissies is expliciet tegen de wens van de Kamer. De Kamer heeft zich expliciet uitgesproken tegen het opkopen van emissierechten van veehouderijen en expliciet uitgesproken voor het verminderen van emissies binnen elke sector en tegen een uitruil van NO_x en NH₄. Desondanks heeft Schiphol precies dit gedaan. Kan de Minister ingaan waarom dit in de ogen van de regering een afdoende oplossing is en in lijn met wat de wetgever wil?

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie merken op dat in eerdere rechtszaken ook is vast komen te staan dat het additionaliteitsvereiste voor zwaar belaste natuurgebieden veel meer vraagt dan het compenseren van de eigen emissies. Zolang deze natuurgebieden veel zwaarder zijn belast dan zou moeten, valt er geen emissieruimte vrij om andere

activiteiten mee te compenseren of legaliseren. Dit is meermaals bevestigd en heeft ook geleid tot de vernietiging van de natuurvergunning die onterecht is verleend door het Ministerie van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur (LVVN). Waarom is diezelfde, door de rechtbank afgewezen methodiek nog steeds uitgangspunt voor Schiphol, LVVN en dit LVB? Als een nieuwe aanvraag op dezelfde basis kansloos is en een geldige natuurvergunning vereist voor een legale operatie, dan kan dit toch niet leiden tot een legaal LVB?

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie lezen in het ARCADIS-rapport Externe saldering Schiphol over de opgekochte stikstofrechten dat voor elk landbouwbedrijf telkens de laagste waarde uit de Regeling Ammoniak en Veehouderij (RAV, oud) of de Omgevingswet (nieuw) is gekozen. Dit om zogenaamd conservatief te zijn. De wet schrijft echter voor dat de emissiefactor horende bij het stalsysteem moet worden gekozen en niet een zelfgekozen variant. Daarmee koopt Schiphol feitelijk minder stikstofrechten dan er juridisch bestaan en dat zou dan een ondercompensatie zijn. Ondercompensatie zou dan betekenen dat de vergunning, als die wordt aangevochten, niet kan standhouden. Maakt dat de aangevraagde, verleende, vernietigde en wederom opgevoerde natuurvergunning niet nogmaals extra kwetsbaar?

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie lezen in de stukken dat het risicogewicht (TRG) toeneemt als gevolg van alsmaar grotere vliegtuigen, zonder dat het aantal vliegtuigen evenredig afneemt. Het plaatsgebonden risico neemt zelfs met 22% toe en het aantal kwetsbare gebouwen met 31%. In hoeverre is een toename in lijn met het gelijkwaardigheidsbeginsel? In hoeverre is de veiligheidsregio zich bewust of voorbereid op een toename van risico's en mogelijke gevolgen? Hoe kan de Minister een toename van het risico voor de omgeving verantwoorden aan de omgeving en hoe is de omgeving betrokken bij deze afweging?

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie merken op dat de Minister eerder heeft besloten om de geplande vierde naderingsroute te cancelen. Zij steunen dit besluit. De luchtruimherziening is echter nog niet afgesloten en de kritische punten van de expertgroep luchtruimherziening zijn niet meegenomen. Kan de Minister dit toelichten?

Uit het SEO-onderzoek met de maatschappelijke kosten-batenanalyse light (MKBA-light), blijkt wederom dat een kleiner Schiphol, zeker na 2030, grotere maatschappelijke baten creëert. Dit is volgens deze leden een bevestiging van een groot aantal eerdere onderzoeken die tot vergelijkbare conclusies komen. Nederland heeft baat bij een kleinere luchtvaart. Welke conclusies trekt de Minister uit deze onderzoeken en hoe komt dit terug in het nieuwe LVB? Als ook deze SEO-analyse laat zien dat een lager aantal vliegbewegingen geen negatieve, en zelfs positieve effecten heeft op brede welvaart, waarom blijft het kabinet dan vasthouden aan 500.000 bewegingen als referentie in de MER en beleidsstukken? Hoe werken we toe naar een luchtvaart die zodanig maatschappelijk in balans is dat we maximale maatschappelijke baten creëren tegen minimale maatschappelijke kosten? Moet dat niet het uitgangspunt zijn voor het beleid? Waarom wordt krimp nog steeds behandeld als een afwijking van de referentie in plaats van als een volwaardig basisscenario dat volwaardig moet worden onderzocht? Op welke wijze onderbouwt deze economische analyse de eerdere keuze voor het vastleggen van 478.000 vluchten? Is de Minister bereid een volledige MKBA uit te laten voeren, en daarmee verder te kijken dan 2030 (in ieder geval ook 2050) en ook de wettelijke referentiesituatie daarin mee te nemen?

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie hebben ten slotte nog enkele vragen over de «balanced approach»-procedure. Zowel uit de recente technische briefing aan de Kamer als uit de stukken blijkt dat de Minister ervan uitgaat dat enige (verdere) beperking van de omvang van Schiphol gepaard moet gaan met een (nieuwe) «balanced approach»-procedure en dat hierbij hinder en gezondheidsrisico's voor omwonenden moeten worden afgewogen tegen de belangen van de sector. Maar hinder is natuurlijk niet de enige beperkende factor voor een luchthaven als Schiphol. Veiligheid, natuur en klimaat zijn dat eveneens. Deze leden hebben nergens in de EU-regeling voor de balanced approach of de onderliggende resoluties van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO), regels kunnen ontdekken voor beperkingen van de omvang van een luchthaven(operatie) ten bate van de natuur, zoals de beperking van stikstofemissies. Ook andere gezondheidsschadelijke emissies, zoals zwavel of UFP kunnen volgens deze leden dienen om de het aantal starts en landingen te beperken zonder dat dit een (nieuwe) «balanced approach»-procedure vergt. Kan de Minister dit bevestigen? En betekent dit dan ook dat er vanuit de EU-luchtvaartregels geen bezwaren zijn om Schiphol te laten voldoen aan de EU-natuurregels? Met andere woorden: als het voor de instandhouding van Natura 2000-gebieden nodig is om het aantal vliegbewegingen in te perken, dan is het niet nodig om de balanced approach te doorlopen. Klopt dit?

CDA-fractie

De leden van de CDA-fractie hebben vragen over de relatie met het advies van de Commissie mer. Op grond van artikel 11.19 van het Omgevingsbesluit moet de Minister in het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol aangeven hoe rekening is gehouden met het advies van de Commissie mer. Wanneer verwacht de Minister deze versie te kunnen aanbieden en op welke wijze wordt deze nog voorgelegd aan de Kamer?

De leden van de CDA-fractie hebben vragen over de samenhang van mitigerende maatregelen. Indien in de nacht voortaan stiller of deels niet meer wordt gevlogen, onder andere door vrachtoestellen, betekent dit dan dat de vliegtuigen die overdag vliegen meer geluidshinder veroorzaken, ook omdat zij ouder en/of zwaarder zijn? Hoe zou een nachtsluiting van 0.00 tot 05.00 uur in dit LVB kunnen worden ingepast?

De leden van de CDA-fractie hebben ten aanzien van geluid vragen over hoe dit wordt geregeld aan de randen van de nacht. Zij zien graag dat het 50% stiller wordt tussen 23.00 en 7.00 uur in 2030 ten opzichte van 2024. Hoe gaat dit LVB dat bewerkstelligen? Deze leden lezen nu alleen over een 15% à 20% geluidsreductie, inclusief autonome ontwikkeling, over het gehele etmaal.

De leden van de CDA-fractie lezen in de nota van toelichting over de afspraken die zijn gemaakt rondom baanonderhoud: «eenmaal per gebruiksjaar per baan met een duur van maximaal zeven dagen en aanvullende procesafspraken voor ontheffingen». Betreft dit alleen het groot onderhoud, jaarlijks regulier onderhoud of ook andere onderhoudswerkzaamheden? Op pagina 38 tot en met 44 en elders staat dit verschillend beschreven.

De leden van de CDA-fractie lezen ook over de gevoeligheidsanalyse en over ingebouwde marges voor normale variaties. In hoeverre is er een marge ingebouwd om vertragingen en verstoringen uit het MER op te kunnen vangen binnen de gestelde grenswaarden en andere milieunormen? Deze leden lezen verder dat niet-onderbouwde marges niet zijn meegenomen en dat een toename van geluid die hoger is dan de

toegestane norm niet past binnen de vastgestelde grenswaarden. Klopt het dat dergelijke wijzigingen alleen mogelijk zijn via expliciete besluitvorming in een LVB-wijzigingstraject, of via afwijking bij groot onderhoud of bijzonder voorval met een ministeriële regeling? Betekent dit dat er jaarlijks ruimte blijft voor afwijkingen? Hoe kan daar vooraf een apart besluit over worden genomen? Welke zekerheid bieden deze nieuwe grenswaarden dan aan omwonenden?

De leden van de CDA-fractie hebben de MER-bijlagen gelezen. In de samenvatting lezen zij onder het kopje Natuur dat de mitigerende maatregelen onder meer bestaan uit intern salderen met de referentiesituatie en extern salderen met stikstofrechten van tien agrarische bedrijven die door Schiphol zijn opgekocht. Hoe pakt dit precies uit voor de situatie ondergrens en bovengrens? Welk verschil treedt tussen deze twee situaties op? Welke precieze situatie zal worden gehanteerd in het traject om te komen tot een natuurvergunning voor Schiphol, waarbij nog een eigenstandige beoordeling plaatsvindt? Deze leden zijn benieuwd of stikstof- en CO₂-ruimte kan ontstaan die mogelijk ook nodig is voor de eventuele opening van Lelystad Airport voor 10.000 civiele vluchten.

De leden van de CDA-fractie vragen hoe in algemene zin wordt geborgd dat het gebruik van salderingsinstrumenten zorgvuldig en evenwichtig plaatsvindt. Op welke wijze wordt transparantie gewaarborgd over de herkomst en inzet van stikstofruimte? Hoe wordt bezien dat ontwikkelingen rondom stikstofruimte niet leiden tot ongewenste effecten voor andere sectoren of regio's? Wordt periodiek inzichtelijk gemaakt hoe de balans is tussen economische baten en maatschappelijke lasten bij wijzigingen van luchthavenbesluiten?

De leden van de CDA-fractie zien in Bijlage II Handhavingspunten dat er veel punten zijn toegevoegd. Hoe zijn de grenswaarden tot stand gekomen voor al deze locaties? Zijn deze gelijkwaardig met reeds bestaande normen? In de nota van toelichting staat dat in drie handhavingspunten de nieuwe grenswaarde hoger is. Welke punten zijn dit? Kan dit worden gecorrigeerd, zodat het gelijkwaardig is?

De leden van de CDA-fractie vragen, indien de uitwerking van het coalitieakkoord leidt tot aanvullende geluidsreductie of hinderbeperking, wat dit dan betekent voor het aantal handhavingspunten en hun geografische spreiding. Worden in dat geval ook grenswaarden aangescherpt? Wat betekenen eventuele wijzigingen concreet voor de systematiek en werking van dit LVB? Hoe wordt voorkomen dat wijzigingen in handhavingspunten of grenswaarden leiden tot een verschuiving van hinder naar andere gebieden? Hoe wordt daarbij het gelijkwaardigheids criterium toegepast?

De leden van de CDA-fractie lezen in het Besluit tot Wijziging over de keuzes die LVNL mag maken ten aanzien van baangebruik. In hoeverre is dit praktisch uitvoerbaar? Is de voorkeur voor de Polderbaan en Kaagbaan op een heldere wijze vastgelegd? Zijn de uitwijkmogelijkheden goed beschreven en beperkt? Welke bewegingsruimte bestaat er om laagvlieg-routes te kiezen? In de nota van toelichting staat dat LVNL haar keuzes kan voorleggen aan de ILT en dat het de ILT is die per geval bepaalt of de redenen gegrond zijn. Is er een navolgbare werkwijze overeengekomen tussen beide partijen?

Ook zijn de leden van de CDA-fractie benieuwd hoe de ILT kan handhaven op de naleving. Dat gebeurt voortaan in het gebruiksjaar op zich ontwikkelende geluidsbelasting (ZOG) en bij dreigende overschrijdingen van grenswaarden. Kan de ILT bestuurlijke boetes opleggen? Hoeveel extra

budget maakt de Minister vrij voor de ILT om haar taken goed uit te kunnen voeren?

De leden van de CDA-fractie hechten belang aan de nieuwe emissie-normen per ton maximum startgewicht en aan de verplichtingen rondom taxiën, vaste stroomvoorziening en het gebruik van de auxiliary power unit. Hoe worden deze normen concreet gemonitord en gehandhaafd? Welke instrumenten staan ter beschikking, indien normen niet worden gehaald? Hoe wordt voorkomen dat normen per ton startgewicht ruimte laten voor volumegroei zonder dat sprake is van absolute emissiereductie? Wordt ook gekeken naar absolute emissieplafonds of aanvullende borgingsmechanismen?

De leden van de CDA-fractie wijzen op het aanzien van elektrisch taxiën op de motie-Amhaouch c.s. (Kamerstuk 31 936, nr. 603). Hoe verhoudt dit ontwerpbesluit zich tot de uitvoering van deze motie? Wordt elektrisch taxiën actief gestimuleerd als standaardprocedure op Schiphol? Welke concrete stappen worden gezet om te komen tot een brede en structurele uitrol? Binnen welke termijn verwacht de Minister dat elektrisch taxiën de standaardpraktijk wordt?

De leden van de CDA-fractie zien in de tabel Toekomstperspectief dat ervoor is gekozen om de geluidswinst 50:50 te verdelen over omgeving en sector. Is de Minister bereid een scenario uit te werken waarbij niet wordt gekozen voor een groeipad naar 500.000, maar voor een plateau van 478.000? Kan daarbij inzichtelijk worden gemaakt hoeveel de omgeving kan profiteren van de geluidswinst ten opzichte van de bestaande referentiesituatie en dit voorgenomen besluit?

De leden van de CDA-fractie zijn benieuwd hoe de Minister de gemaakte afspraken in het coalitieakkoord gaat uitwerken en wat deze uitwerking betekent voor dit LVB. Wat betekent dit voor het in dit ontwerpbesluit opgenomen stappenmodel richting maximaal 500.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer? Leidt dit tot aanpassing van het groeipad of van het maximale aantal bewegingen per gebruiksjaar? Wat zijn de consequenties voor de systematiek van het TVG en de koppeling tussen geluidsruijme en aantallen vliegtuigbewegingen? Indien de uitwerking leidt tot aanvullende volumebeperking of verdere geluidsreductie, welke aanpassingen van het LVB zijn dan noodzakelijk? Wat betekent dit specifiek voor de nachtperiode en de begrenzing via TVG L_{night} ?

Tot slot geven de leden van de CDA-fractie mee dat zij niet willen sturen op groei of krimp, maar denken in termen van milieuruimte en gezondheidsruimte die beschikbaar is voor de luchtvaart. Is de Minister bereid die ruimte te definiëren, zodat in de Kamer een goede belangenafweging kan worden gemaakt?

JA21-fractie

De leden van de JA21-fractie constateren dat in het LVB gestuurd gaat worden op basis van zowel een preferentieelbaangebruikssysteem als een systeem met handhavingspunten.

De leden van de JA21-fractie maken zich zorgen dat het tegelijkertijd werken met twee aparte systemen niet werkbaar is. Zij vragen de Minister hoe hij de constatering beoordeelt dat het sturen op twee aparte systemen niet werkbaar is. Op basis van welk afwegingskader moet er gewisseld gaan worden tussen de twee systemen?

De leden van JA21-fractie constateren dat in 2003–2008 ook gewerkt is met een stelsel op basis van handhavingspunten.

Deze leden constateren dat destijds de conclusie is getrokken dat dit geen werkbaar systeem is. Op basis waarvan heeft de Minister vertrouwen dat het werken met een handhavingspuntenstelsel nu wel werkbaar is?

De leden van JA21-fractie constateren dat het ontwerp-LVB complexer is in de uitvoering is dan de bestaande werkwijze.

Deze leden constateren dat door de toegenomen complexiteit de stabiliteit en voorspelbaarheid van de operatie, en daarmee ook de luchtvaartveiligheid, onder druk komen te staan. Hoe gaat voorkomen worden dat het nieuwe ontwerp-LVB met twee systemen complexer uitpakt in de uitvoering dan de staande praktijk?

De leden van JA21-fractie constateren dat de Minister geen plannen heeft om voor invoering van het ontwerp-LVB gebruik te maken van een proefperiode of op enige andere wijze het nieuwe LVB aan de praktijk te toetsen. Waarom is er niet voor gekozen om voorafgaand aan invoering het nieuwe LVB te testen in de praktijk, en is de Minister bereid alsnog een dergelijke «pilot» voor te bereiden? Zo nee, hoe gaat de Minister de veiligheid en de continuïteit waarborgen tijdens de overgang?

De leden van JA21-fractie constateren dat het ontwerp-LVB de rapportagedruk vergroot, en dat niet alle benodigde data al beschikbaar zijn. Hoe beoordeelt de Minister dat het ontwerp-LVB administratieve druk vergroot in plaats van verlaagt, waardoor er minder mensen en middelen beschikbaar zullen zijn voor de kerntaken binnen de uitvoering?

De leden van JA21-fractie constateren dat het in de balanced approach afgesproken volume van 478.000 vliegbewegingen onzeker wordt. Hoe beoordeelt de Minister het risico op het niet halen van het afgesproken volume uit de balanced approach en de gevolgen daarvan voor de hub-functie van Schiphol?

De leden van JA21-fractie constateren dat er grote zorgen bestaan over de uitvoerbaarheid van het ontwerp-LVB.

Kan de Minister toezeggen dat hij voor invoering van het ontwerp-LVB met uitvoeringsorganisaties als LVNL om tafel gaat om de zorgen over de uitvoerbaarheid en de bestaande afspraken van de balanced approach te bespreken?

Partij voor de Dieren-fractie

Allereerst vragen de leden van de Partij voor de Dieren-fractie zich af hoe het LVB zich verhoudt tot het coalitieakkoord. Hoe en wanneer kunnen de doelen van het coalitieakkoord ingepast worden in dit LVB, o.a. als het gaat om CO₂ en bescherming van gezondheid, natuur en milieu, en hoelang duurt dat? En kan dat leiden tot nieuwe rechtszaken?

Natuurvergunning

Gelet op de uitspraak van de Raad van State in de Rendac-zaak (ECLI:NL:RVS:2024:4923), waarin is bevestigd dat bij een wijziging het gehele project integraal moet worden getoetst aan de Habitatrichtlijn met betrekking tot de huidige staat van de natuur: hoe rechtvaardigt de Minister het vastleggen van 478.000 vluchten, terwijl de laagst vergunde referentiesituatie volgens de MER circa 294.000 vluchten bedraagt, en de passende beoordeling zelf erkent dat significante negatieve effecten op stikstofgevoelige habitats in Botshol en het Naardermeer niet kunnen worden uitgesloten? In de arresten van het Europese Hof staat dat de passende beoordeling van de gevolgen voor de natuur moet plaatsvinden, voordat een plan of project wordt goedgekeurd. Kan de Minister

bevestigen dat, op grond van voornoemde Rendac-uitspraak, bij deze wijziging van het LVB het gehele project integraal opnieuw aan de Habitatrichtlijn moet worden getoetst tegen de huidige (verslechterde) staat van de natuur? Hoe rijmt de Minister de uitspraak dat de natuurvergunning pas aan het einde komt met de Europese plicht om de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden te beschermen in de besluitvormingsfase van het LVB? Erkent de Minister dat als de natuurvergunning niet past bij het LVB, het gehele LVB juridisch onuitvoerbaar is en we nu tijd verspillen? Welke juridische en expertadviezen en kanttekeningen heeft de Minister hierover tot nu toe precies allemaal ontvangen, komen er nog meer adviezen aan en, zo ja, wanneer en kan de Minister die allemaal delen met de Kamer? Zo nee, begrijpt de Minister dat zulke adviezen voor de Kamer fundamenteel zijn om tot goede besluitvorming te kunnen komen en hoe gaat de Minister daar dan alsnog voor zorgen? Is het nieuwe kabinet het met deze leden eens dat de kernvraag rondom de natuurvergunning eigenlijk zou moeten zijn: wat is nodig om de natuur te beschermen en te herstellen en dus ruim binnen de wet te opereren, en welke stappen zijn nodig om daar te komen? Er is geen natuurvergunning en er is nu geen rechtsbescherming voor omwonenden. Het voorliggende LVB gaat beide niet oplossen maar het demissionaire kabinet stelt toch het huidige LVB te willen doorvoeren zonder te wachten op een natuurvergunning, omdat het voorliggende LVB zogenaamd de positie voor omwonenden verbetert. Volgt het nieuwe kabinet dezelfde lijn, of maakt dit kabinet een nieuwe afweging?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie merken op dat de natuur in Noord-Holland in slechte staat is en te maken heeft met een teveel aan stikstof. Waarom gunt het kabinet de «vrijgekomen» stikstofruimte van opgekochte boeren aan een commerciële luchthaven, in plaats van deze 100% terug te geven aan het herstel van onze kwetsbare natuurgebieden, zoals de Oostelijke Vechtplassen? Hoe kan het kabinet een «passende beoordeling» als juridisch sluitend beschouwen als de noodzakelijke instandhoudingsdoelstellingen voor de omliggende Natura 2000-gebieden aantoonbaar niet worden gehaald? Welke juridische en expertadviezen heeft de Minister hierover ontvangen en kan de Minister ze allemaal met de Kamer delen? Wat betekent het ontbreken van een natuurvergunning voor het vastleggen van 478.000 vluchten in het nieuwe LVB?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen het nieuwe kabinet of dit het met hen eens is dat de gedoogsituatie rondom de natuurvergunning de wereld op zijn kop is en dat het wrang is dat grootvervuilers zo onder hun wettelijke verplichtingen uitkomen, terwijl van de rest van de samenleving grote verbeteringen worden verwacht. Is het nieuwe kabinet het met deze leden eens dat dit ervoor zorgt dat Schiphol hierdoor nog minder reden ziet om zich aan de wet te houden, omdat in de praktijk de wet uiteindelijk altijd toch wel voor hen wordt omgebogen, aangezien hun economische belang structureel boven de wet en de belangen van gewone burgers en hun leefomgeving wordt geplaatst? En is het nieuwe kabinet het met deze leden eens dat het extra wrang is dat het hier om een staatsdeelneming gaat die zich niet aan regels hoeft te houden? Welk signaal denkt het kabinet dat het hiermee afgeeft aan burgers?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie merken op dat tijdens de technische briefing over het LVB van woensdag 11 februari 2026 werd gesteld dat er zicht is op een natuurvergunning voor Schiphol, omdat de mitigerende stikstofmaatregelen voldoende zijn, maar ook dat dan wel het vraagstuk rondom additionaliteit moet worden opgelost. Ligt er juridisch advies over de natuurvergunning en additionaliteit, en of de natuurvergunning handhaafbaar is? Kan dat gedeeld worden met de Kamer? Wat wordt er precies nieuw aan een nieuwe stikstofvergunning? En kan het

kabinet toezeggen dat het niet weer gaat leiden tot fouten die achteraf gecorrigeerd moeten worden, zoals afgelopen jaren gebeurd is? Zo ja, hoe kan het kabinet dit precies de Kamer verzekeren, gezien de al grote kritiek op het huidige LVB vanuit zowel experts als ngo's en omwonenden? En kan het kabinet toelichten of en, zo ja, welk plan B er ligt als het niet lukt om binnen twee jaar een natuurvergunning af te geven en of het LVB dat nu voorligt daar ook al rekening mee houdt (en zo ja, op welke wijze)? Daarnaast vragen deze leden of het nieuwe kabinet kan toezeggen niet nog een nieuwe gedoogperiode voor Schiphol in te gaan, nadat de huidige is afgelopen. Ook werd tijdens de technische briefing gesteld dat het LVB van 2008 niet zomaar mocht worden overgenomen, omdat er dan een «balanced approach»-procedure moest worden doorlopen. De uitspraak van de Hoge Raad ging echter over de experimenteerregeling, niet over het overnemen van het LVB uit 2008. Wanneer heeft de Hoge Raad precies geoordeeld dat er een «balanced approach»-procedure moest worden doorlopen om het LVB uit 2008 weer in werking te laten treden? Erkent de Minister dat er juristen zijn die de uitspraak van de Hoge Raad niet zo lezen en van welke verschillende juridische lezingen hierover heeft de Minister al kennisgenomen?

(Commissie) mer

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie merken op dat niet alle kritische ILT-rapporten met de Kamer zijn gedeeld. Volgens de Minister omdat het te veel informatie zou zijn. Deze leden vinden dit een onbehoorlijke gang van zaken, omdat het gaat om een van de belangrijkste wijzigingen van luchtvaartregulering in decennia en de Kamer volledig moet worden geïnformeerd. Heeft de Minister spijt dat hij de Kamer niet volledig heeft geïnformeerd en wil hij beloven voortaan wel alle stukken te sturen, zeker als ze afkomstig zijn van onze eigen instanties, zoals de ILT? Welke stukken heeft de Kamer nog niet ontvangen die betrekking hebben op het LVB en de natuurvergunning van Schiphol en kan de Minister die alsnog met spoed naar de Kamer sturen?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie merken op dat een vastgestelde MER nog ontbreekt, en het verplichte advies van de Commissie mer is ook nog niet naar de Kamer gestuurd. Deze leden lezen dat de overweging van de rechtbank die de natuurvergunning van Schiphol vernietigde, niet is meegenomen in de MER. Ook zijn er door omwonenden fouten ontdekt in de toegestuurde MER, die daarna door het ministerie zouden worden gecorrigeerd. Daarnaast gaat de toegestuurde MER vooral in op de referentiesituatie van 500.000 vluchten in plaats van de referentie van het LVB uit 2008 ($\pm$ 300.000 vluchten). De Commissie mer heeft in 2024 bevestigd dat dit LVB uit 2008 het juridische referentiepunt is voor Schiphol. Zijn er volgens de Minister scenario's mogelijk waarin de huidige keuze van het kabinet voor deze primaire referentiesituatie juridisch geen standhoudt, bijvoorbeeld in een beroepszaak? Wat zouden daar de gevolgen van zijn? Zijn er scenario's mogelijk waarbinnen de kwalificaties «theoretisch» en «onrealistisch» over de referentiesituatie LVB 2008 als onvoldoende worden beschouwd door een rechter?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vinden het, gezien bovenstaande, van groot belang dat we het advies van de Commissie mer afwachten, voordat verdergegaan wordt met de behandeling van het LVB, en dat de Kamer er na het advies van de Commissie mer ook nog alles over te zeggen heeft. Is het nieuwe kabinet bereid om de adviezen van de Commissie mer af te wachten en, wanneer deze toegestuurd zijn, deze met de Kamer te bespreken alvorens verder te gaan met de behandeling? Kan het kabinet in de tussentijd werken aan verbeteringen van het LVB op

punten die massaal zijn aangedragen door zowel de eigen toezichthouder ILT en experts, als ngo's en omwonenden? Kan de Minister uitleggen welke negatieve gevolgen het kan hebben als we niet wachten op de MER en achteraf blijkt dat de Commissie mer nog belangrijke adviezen had?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie hebben ook nog wat inhoudelijke vragen over de MER. Waarom kiest de Minister ervoor om de gedoogde praktijk als maatstaf te nemen, en niet het wettelijk kader (RefLVB)? Hoe groot zijn de onzekerheidsmarges in de RefLVB-berekeningen precies? Welke gelijkwaardigheidscriteria (waarden, rekenregels, locaties) zijn exact gebruikt, en hoe gevoelig is «voldoet» voor (a) verkeersmix, (b) baangebruik en (c) routevariant? Op welke locaties verslechtert de situatie ondanks «gelijkwaardigheid»?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen of het LVB voldoet aan het gelijkwaardigheidsbeginsel (2003/2008) en, zo ja, hoe precies. Hoe groot zijn de verschillen in blootstelling aan UFP tussen RefLVB en de bandbreedte? Hoe verhouden de uitkomsten over de uitstoot van UFP zich tot recente RIVM-inzichten met betrekking tot schadelijkheid van UFP? De verschillen in UFP-uitstoot tussen de referentiescenario's zijn groot. Waarom wordt het voorzorgsbeginsel hier niet expliciet toegepast? Is het aanvaardbaar om groei van het aantal vliegbewegingen toe te staan terwijl gezondheidskennis, vooral in relatie tot UFP, achterloopt? Waarom is 460.000 gekozen als ondergrens van de bandbreedte en niet een lager, juridisch robuust scenario? Accepteert de Minister dat hiermee feitelijk een illegale situatie wordt genormaliseerd? Kan de Minister bevestigen dat volgens de MER-berekeningen (Deelrapport Scenario's, blz. 51) het vigerende LVB uit 2008 slechts ruimte biedt voor 294.131 vluchten? Kan de Minister bevestigen dat het vigerende LVB uit 2008, zoals in de MER staat beschreven, slechts ruimte biedt voor 294.131 vluchten? Als de Minister de huidige situatie en het voorliggende LVB specifiek met het LVB uit 2008 vergelijkt, is er dan sprake van een verbetering? Zo ja, hoe precies en met welke bronnen van experts onderbouwt de Minister dat? Het gebruikte geluidsmodel neemt geen frequentie van het aantal vluchten mee. Hoe kan een situatie die ruimte biedt voor 294.000 vluchten dan vergeleken worden met een situatie van 478.000 vluchten?

Groeiverdienmodel

Dan hebben de leden van de Partij voor de Dieren-fractie nog wat specifieke vragen over het groeiverdienmodel. Waarom is een groeimodel onderdeel van de ontwerpwijziging, terwijl dit in strijd is met de rechterlijke uitspraak van 20 maart 2024? Op welke wetenschappelijke kennis over de stikstofruimte, natuur- en milieueffecten, klimaatdoelen, gezondheidseffecten en geluidsoverlast is het groeiperspectief dat expliciet in dit LVB wordt genoemd, gestoeld? Kan de Minister daar de stukken over delen?

Hoe voorkomt dit LVB de Alders-paradox, waarmee het effect van zogenaamd stillere vliegtuigen teniet wordt gedaan door de effecten van meer vliegbewegingen, aangezien de ILT zich ook zorgen maakt dat de mogelijke groei van vluchten naar verwachting zal leiden tot meer toename van geluidshinder voor omwonenden? Kan de Minister dit met bronvermelding onderbouwen?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie merken op dat in het coalitieakkoord staat dat een omvang van 478.000 vluchten wordt vastgelegd in het LVB, maar in het LVB zelf wordt een terugkeer naar 500.000 vluchten besproken. Tijdens de technische briefing over het LVB vertelden ambtenaren dat een bewindspersoon via een koninklijk besluit kan besluiten om een tabel in werking te laten treden, waardoor het

groeiverdienmodel in werking treedt. Klopt het dat de Tweede Kamer hier dan niets meer over te zeggen heeft? Is het nieuwe kabinet voornemens dit uit het LVB te halen? Als de Kamer meer zeggenschap zou willen hebben, hoe zou dat theoretisch beter geregeld kunnen worden? Kan het nieuwe kabinet reflecteren op het verschil tussen het coalitieakkoord en het LVB dat voorligt? Het nu vastleggen van groeiruimte loopt vooruit op invoering van het nieuwe normenstelsel voor geluid, waaraan momenteel gewerkt wordt. In dit nieuwe normenstelsel worden aanvullende hindercriteria opgenomen. Pas dan kan getoetst worden of geluidsreductie daadwerkelijk leidt tot minder hinder. Deelt het nieuwe kabinet deze conclusie?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie merken op dat voor een groeimodel met automatische verhoging van plafonds voor elke stap daarin ten minste een door het EVRM voorgeschreven noodzakelijkheids-toets op grond van artikel 8 lid 2 EVRM moet plaatsvinden. Waarom ontbreekt die voorwaarde? Bovendien past het inbouwen van groeiruimte niet bij het ontbreken van (uitzicht op) een natuurvergunning en ondermijnt groei niet alleen woningbouw, maar ook het maximum aan CO₂-uitstoot dat de nieuwe coalitie heeft opgenomen in haar coalitieakkoord. De uitspraak van de rechter in de Bonairezaak is ook duidelijk. De luchtvaart moet meegenomen worden voor het behalen van klimaatdoelen. Kan de Minister aangeven hoe hij met dit ontwerpbesluit recht doet aan deze uitspraak en dit met expertbronnen onderbouwen? Hoe gaat de Minister de noodzakelijke klimaatbijdrage voor de luchtvaart realiseren en gaat de Minister dit toetsen bij wetenschappers?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen of er in theorie risico's zijn voor de woningbouw, als het huidige LVB wordt doorgezet. Welke kritische signalen heeft de Minister daarover precies ontvangen? Hoeveel minder woningen zouden er gebouwd kunnen worden dan in een situatie van veel minder toegestane vliegbewegingen? Uit de nieuwe economische analyse (de MKBA light) ten behoeve van het LVB blijkt dat een verlaging van het aantal vliegbewegingen op Schiphol van 500.000 naar 460.000 in 2030 zorgt voor welvaartstijging. Onderschrijft het kabinet deze observatie? Zo ja, waarom blijft het kabinet dan vasthouden aan 500.000 bewegingen als referentie in de MER en beleidsstukken? Erkent de Minister dat krimp inmiddels herhaaldelijk wordt onderbouwd als maatschappelijk aanvaardbaar en soms wenselijk en, zo ja, waarom wordt krimp dan nog steeds behandeld als een afwijking van de referentie in plaats van als een volwaardig basisscenario? Op welke wijze onderbouwt deze economische analyse de keuze voor het vastleggen van 478.000 vluchten? Het demissionaire kabinet kwalificeert het vigerende LVB (≈294.000) als «onrealistisch». Vindt de Minister dat oordeel nog houdbaar nu opeenvolgende studies laten zien dat minder vliegen economisch en maatschappelijk verdedigbaar is? Wat betekent deze stapeling van onderzoeken voor de uiteindelijke LVB-keuze? Is de Minister bereid de referentiescenario's te herijken, voordat het LVB definitief wordt vastgesteld? Hoe rechtvaardigt de Minister het dat beslissingen die miljoenen burgers raken en decennialang gevolgen hebben (voor burgers, klimaat, natuur en gezondheid) gebaseerd zijn op een verouderde MKBA? Is de Minister bereid een volledige MKBA uit te laten voeren, met daarin ook factoren als milieu, gezondheid, klimaat en natuur, daarmee verder te kijken dan 2030 (in ieder geval ook 2050) en ook de wettelijke referentiesituatie daarin mee te nemen?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen de Minister hoe hij gaat voldoen aan het RVB-vonnis, waarin een betere bescherming van omwonenden wordt geëist en een nieuwe eerlijke afweging tussen de gezondheid van omwonenden en economische belangen. Op welke

expertbronnen baseert de Minister zich dan? Is de Minister het ermee eens dat het vastleggen van groeiruimte voor de sector ongepast is, en al helemaal nu KLM weigert zijn handtekening te zetten onder afspraken die gemaakt zijn in het kader van de «balanced approach»-procedure? Hoe gaat de Minister om met de historische onbetrouwbaarheid van KLM?

Belangen omwonenden

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie lezen het voorliggende LVB vooral als een ontwerpbesluit dat de huidige overlast wil legaliseren en krimp van de luchtvaart koste wat kost wil voorkomen. Deze leden zijn niet de enigen. Ook de ILT, juristen, NRC, klimaat-, natuur- en milieuorganisaties en omwonenden trekken deze conclusie. Het uitgangspunt van de nieuwe wetgeving is dat Schiphol ongestoord het huidige aantal vluchten kan blijven afwerken, blijkt uit een Kamerbrief. «De operatie op Schiphol is leidend geweest bij de totstandkoming van de grenswaarden», constateert ook de ILT. Het gaat toch in tegen de geest van de uitspraak van de rechter, die juist constateerde dat luchtvaartbelangen al heel lang leidend zijn geweest en dat belangen van omwonenden te lang ondergeschikt waren gemaakt aan die van luchtvaart en dat daar verandering in moet komen? Is de Minister bereid om een nieuw LVB met o.a. nieuwe grenswaarden naar de Kamer te sturen waarbij niet de belangen van Schiphol, maar belangen van omwonenden leidend zijn? Uit de technische briefing bleek dat het LVB niet getoetst is door gezondheidsexperts. Is hij op zijn minst bereid het LVB en de grenswaarden door gezondheidsexperts te laten toetsen, voordat ze in het LVB worden vastgesteld?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie zijn van mening dat alleen de luchtvaartindustrie op de korte termijn garen spint bij dit ontwerpbesluit, maar de luchtvaartindustrie vergeet dat ze voor de lange termijn ook afhankelijk is van de staat van het klimaat en dat de publieke opinie over de luchtvaartsector kan kantelen als ze winst zo duidelijk boven het maatschappelijk belang blijft stellen. Kan het kabinet reflecteren op het beeld dat ontstaat bij het lezen van het voorliggende LVB dat het LVB vooral bedoeld is om de grond voor klachten te verkleinen?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie lezen dat het ministerie tegen het NRC stelde dat «de belangen van de omgeving en het belang van de verbondenheid van Nederland» al eerder zijn afgewogen. Deze leden vragen over welke afwegingsmomenten het ministerie het hier heeft en welke andere mogelijkheden voor een betere balans besproken zijn. En kan de Minister toezeggen de stukken over die belangenafweging met als uitkomst 478.000 vluchten met de Kamer te delen, en ook met wie toen allemaal gesprekken zijn gevoerd? En heeft hij richtlijnen onder welke omstandigheden deze «balans» opnieuw tegen het licht gehouden wordt?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie merken op dat zowel de rechtbank, als de ILT, natuur-, klimaat-, en milieuorganisaties, en omwonendenorganisaties niet vinden dat er een goede balans is gevonden en constateren dat de belangen van de luchtvaartsector nog steeds leidend zijn en domineren. De rechtbank oordeelde in 2024 dat de overheid decennialang geen goede afweging heeft gemaakt tussen de belangen van de luchtvaart en omwonenden en concludeerde dat dit een schending was van het Europese mensenrechtenverdrag. Volgens de ILT ontbreekt het in het voorliggende LVB aan een toelichting op de belangenafweging, wat ernstig is gezien de rechtszaak uit 2024. Ook is het niet getoetst door gezondheidsexperts. Kan de Minister hierop reflecteren en erkent de Minister dat hij gezien die feiten nog niet is geslaagd in het vinden van de juiste balans? Erkent de Minister dat het LVB aangepast

moet worden om een eerlijke balans te creëren voor omwonenden, klimaat, natuur en milieu? Zo nee, op welke experts baseert het kabinet zich dan en kan de Minister die bronnen dan met de Kamer delen?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie zijn van mening dat de Minister de luchtvaartsector daarnaast veel ruimte geeft om laag te vliegen, wat zorgt voor enorm veel klachten van omwonenden, omdat juist laag vliegen voor veel geluidsoverlast zorgt. Laag vliegen wordt vooral gedaan, omdat de vliegfrequentie daarmee omhoog kan. Hoe past veel ruimte voor laag vliegen bij de uitspraak van de rechter in de RBV-zaak en kan het nieuwe kabinet toezeggen de ruimte om laag te vliegen in te perken? Zo nee, waarom niet? Volgens de ILT is de vraag of omwonenden met dit LVB genoeg beschermd worden als Schiphol mag groeien zo onduidelijk dat het «afbreuk doet aan het vertrouwen in de overheid». Kan het kabinet hierop reflecteren? Begrijpt het kabinet hoe ernstig de situatie is als de eigen toezichthouder ILT zulke conclusies het kabinet moet voorhouden?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen welke fundamentele wijzigingen van het LVB het nieuwe kabinet voornemens is aan te brengen naar aanleiding van de vernietigende kritiek van o.a. de ILT, maar ook juristen, ngo's en omwonendenorganisaties. Graag een overzichtelijke lijst sturen naar de Kamer. Kan de Minister toezeggen excuses te gaan aanbieden aan de omwonenden die, zoals vastgesteld door de rechter, al jarenlang onvoldoende zijn beschermd?

Gezondheid

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie zijn van mening dat de bescherming van de gezondheid nauwelijks een rol speelt in het nieuwe LVB. Waarom zijn er geen gezondheidsexperts betrokken geweest bij het opstellen van het LVB om zowel op geluid, als op de uitstoot van ZZS'en en fijnstof adviezen te geven? Is het kabinet het met deze leden eens dat dit ervoor zorgt dat het herstellen van de balans ingewikkelder is, omdat essentiële informatie ontbreekt en er daardoor extra gestuurd wordt op de informatie die wel beschikbaar is, in dit geval de eenzijdige economische informatie en modellen van de luchtvaartsector? Is het nieuwe kabinet bereid om alsnog onafhankelijke gezondheidsexperts om een advies te vragen over het LVB, en wanneer nodig het LVB hierop aan te passen? En is het nieuwe kabinet op zijn minst bereid om in de toekomst standaard gezondheidsexperts te betrekken bij wijzigingen in luchtvaartgerelateerde besluiten die impact hebben op de leefomgeving?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie merken op dat voor geluid de nieuw voorgestelde handhavingspunten grotendeels nog vele malen hoger liggen dan de WHO-advieswaarden voor dag en nacht (die al 10/11% ernstig gehinderden en daarmee samenhangende gezondheidsschade accepteren) en gemiddeld niet lager zijn dan het vorige LVB. Dat is heel vreemd: als de Minister 15% minder ernstige hinder wilde, hoe kan het dan dat die grenswaarden niet veel lager liggen aan geluidsbelasting? Er is geen norm opgenomen in het LVB voor UFP of ook maar een minimalisatieverplichting. De wetenschappelijke evidentie van de schade van UFP wordt steeds duidelijker en een veilige concentratie is niet te geven. Hoe gaat de Minister burgers rondom vliegvelden beschermen tegen UFP? Hoe laat de Minister dit terugkomen in het LVB? Waarom wordt niet ten minste stapsgewijs toegewerkt voor heel Nederland naar de WHO-advieswaarden om te gaan voldoen aan het RBV-vonnis?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie merken op dat voor ZZS een minimalisatieverplichting geldt, ongeacht het niveau van de uitstoot. In het ontwerp-LVB wordt een relatieve grenswaarde gesteld (per vliegtuig-beweging) voor onder meer vluchtig organische stoffen, zoals het kankerverwekkende benzeen, dat de luchtvaart uitstoot. Is het kabinet bereid om, conform het verzoek van de ILT, van een relatieve grenswaarde over te stappen op een absolute grenswaarde, zodat gestuurd kan worden op afname van de totale uitstoot (minimalisatie)? Zo nee, waarom niet?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie lezen in het rapport Krimpen of verduurzamen (CE Delft 2023): «De Inspectie Leefomgeving en Transport gaat uit van zo'n 140.000 ernstig gehinderden in 2019». Hoe kan het dat het RIVM uitkomt in het Onderzoek Beleving Woonomgeving (OBW, 2022) op ruim 807.675 ernstig gehinderden (16+)? Is dit geen indicatie dat de rapporten (MKBA, MER) en de onderbouwing van het LVB uitgaan van een veel te laag aantal ernstig gehinderden en daarmee ook de gezondheidskosten en gezondheidswinst bij grotere krimp onderschatten? Kan de Minister aangeven of kinderen (16-) worden meegenomen in de hinder- en kostenberekeningen van de MKBA en MER en, zo nee, waarom niet? Waarom gaat de Minister in zijn beleid en het vaststellen van het LVB niet uit van daadwerkelijke hinder, zoals die uit RIVM- en GGD-onderzoek naar voren komen? Is de Minister bereid om daadwerkelijk met extra belevingsonderzoek volgens de GGD-monitorsystematiek te gaan meten of het nieuwe LVB minder hinder oplevert en daar consequenties aan te verbinden? Kan de Minister toelichten hoeveel ernstig gehinderden en slaapverstoringen zijn meegenomen in de MER Schiphol, en hoe deze aantallen zich verhouden tot het aantal ernstig gehinderden dat vanuit onderzoek van het RIVM (OBW) en de GGD komt?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie merken op dat telkens wordt gezegd dat krimp niet kan, omdat er dan weer een nieuwe «balanced approach»-procedure moet worden opgesteld, maar de balanced approach hangt samen met geluidsnormen. Kan het kabinet bevestigen dat Schiphol in principe wel kan krimpen op basis van andere maatschappelijke belangen, zoals als het gaat om ZZS, (ultra) fijnstof, natuur, klimaat, en stikstofuitstoot? En is overwogen om op basis van die bredere maatschappelijke belangen het aantal vluchten naar beneden te brengen? Zo nee, waarom niet?

Handhaving

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie merken op dat het LVB ervoor moet zorgen dat er weer gehandhaafd kan worden. Maar de ILT geeft aan dat dat met dit LVB in de praktijk niet gaat lukken. Bijvoorbeeld om tussentijds te handhaven in plaats van pas achteraf, wat de ILT al heel lang wil. De ILT geeft aan dat het niet kan op de manier waarop het nu in het LVB staat. Het kabinet geeft aan aanpassingen gedaan te hebben, zodat het ILT wel kan handhaven; welke aanpassingen zijn dit en is dit volgens het ILT voldoende? En hoe gaat het kabinet de ILT verder helpen om adequaat en op tijd te kunnen handhaven? Wordt er extra geld vrijgemaakt voor ILT en, zo ja, hoeveel? Wie gaat daarvoor betalen? De ILT geeft aan dat een groot probleem zit in de computermodellen waarmee wordt berekend of Schiphol zich aan de regels houdt, omdat niet onafhankelijk is vast te stellen of de modellen betrouwbaar zijn. De bewonersvereniging Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS) ontdekte eerder al een fout waardoor de geluidsbelasting verkeerd was berekend. Deelt het kabinet de conclusie van de ILT over de problemen met de onafhankelijkheid? Wanneer is de validatie van deze modellen waar het ministerie mee bezig is klaar, wie is bij deze validatie betrokken, wat houdt

het precies in en wat gaat ermee gedaan worden? Kan het nieuwe kabinet toezeggen deze validatie ook met de Kamer te delen? En is het kabinet het met deze leden eens dat het beter is om het LVB-proces op pauze te zetten, totdat minstens de validatie klaar is en er samen met omwonendenorganisaties, de ILT en ngo's is gekeken of de modellen en cijfers gedragen worden en echt onafhankelijk zijn?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie merken op dat ook de baanregels volgens de ILT niet zijn te handhaven door het grote aantal uitzonderingsposities. De baanonderhoudregels zijn zo ruim dat in principe de helft van het jaar Schiphol zich niet aan de baanregels hoeft te houden. Hoe gaat het kabinet ervoor zorgen dat Schiphol onderhoud niet meer als excuus kan gebruiken om andere banen te gebruiken en de ILT hier beter op kan handhaven? En waarom mag er geen bestuurlijke boete door de ILT worden opgelegd, terwijl dit bij andere sectoren waar zij toezicht houdt wel kan? Gaat het nieuwe kabinet regelen dat dit wel mogelijk wordt en de luchtvaartsector ook hierin geen uitzonderingspositie meer krijgt?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie merken op het aantal vluchten binnen de milieugrenzen van het LVB uit 2008 een stuk lager zou liggen dan in het voorgestelde LVB. Het LVB van 2008 zorgde voor minder stikstofdepositie, het LVB dat nu voorligt voorziet in groei zonder natuurvergunning. Op sommige plekken wordt meer geluidsoverlast toegestaan en wordt feitelijk een illegale referentiesituatie gelegaliseerd door het geluidsniveau gewoon aan te passen naar hoeveel overlast er nu is. De nieuwe baanregels zitten vol met uitzonderingen en zijn volgens ILT niet te handhaven. Hoe kan het kabinet dan concluderen dat er geen sprake is van versoepelingen voor de sector ten opzichte van de gedoog-situatie? Met welke onafhankelijke toetsen door experts kan het kabinet onderbouwen dat de situatie voor omwonenden en hun leefomgeving significant zal verbeteren en dat de problemen niet worden doorgeschoven naar andere plekken?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie lezen ook dat de ILT stelt dat zij onvoldoende mensen beschikbaar heeft om te handhaven. Hoe kan de Minister dan garanderen dat de gestelde slappe normen kunnen worden gehandhaafd en de burgers in Nederland voldoende worden beschermd tegen de schade door luchtvaart?

Handhavingspunten

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen de Minister of hij kan aangeven hoe hij tot de geluidsgrenswaarden bij de verschillende handhavingspunten is gekomen. Specifiek in welke mate is er rekening gehouden met gezondheidsnormen en advieswaarden van de WHO? Zijn wetenschappelijke normen voor gezondheid leidend geweest? In welke mate heeft hij de geluidsruimte die 478.000 vluchten nodig hebben, meegewogen in het vaststellen van die grenswaarden?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie lezen dat er marges zijn ingebouwd in de handhavingspunten voor geluid (waardoor er in de praktijk meer overlast dan toegestaan wordt gefaciliteerd), omdat het anders lastig is om precies het aantal vluchten te realiseren dat volgens de balanced approach is toegestaan. Is de optie ook besproken om het maximumaantal vluchten omlaag te brengen, zodat de kans op overschrijding van de geluidsnormen kleiner wordt in plaats van dat er een extra marge bovenop komt? Zo ja, waarom is daar niet voor gekozen? Zo nee, waarom niet?

Deze leden vragen waarom we het doel van minder hinder (te lage 15%) niet terugvinden in de nieuwe handhavingspunten of de vastgestelde contouren.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie merken op dat verdere aanscherpingen rondom handhaving volgens het kabinet alleen mogelijk zijn met een aanpassing van de Wet luchtvaart. Is de Minister van plan om de Wet luchtvaart op handhaving aan te passen? Zo ja, wanneer en hoe?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie merken op dat het kabinet-Schoof suggereerde dat dit LVB éindelijk bescherming biedt tegen de almaar toenemende overlast van de luchthaven. Kan het nieuwe kabinet, gezien onder andere het negatieve ILT-advies en de negatieve reacties van maatschappelijke organisaties, opnieuw hierop reflecteren? En is het nieuwe kabinet het met deze leden eens dat er aanpassingen nodig zijn om de belangen van omwonenden en hun leefomgeving echt beter te borgen en te kunnen handhaven, en dat het beter is om daar nog de tijd voor te nemen in plaats van nu gehaast een besluit te nemen waar niemand behalve de sector tevreden mee is?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie constateren dat essentiële indicatoren niet zijn opgenomen in het LVB, zoals vliegfrequentie, piekgeluid en rustperiodes. De ILT dringt erop aan dat het belangrijk is dat vliegfrequentie wordt meegenomen. Hoe kijkt het nieuwe kabinet hiernaar en is het nieuwe kabinet wel bereid om deze indicatoren mee te nemen? Zo ja, wanneer en hoe?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie constateren dat routes worden vastgesteld, terwijl de kritische punten van de expertgroep Luchtruimherziening niet zijn meegenomen. De Minister heeft haast, maar mist hierdoor belangrijke informatie en gaat voorbij aan de adviezen van de expertgroep. Kan de Minister erkennen dat belangrijke adviezen inderdaad niet zijn meegenomen? Zo nee, graag een motivatie.

De nacht

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen de Minister of het nog (bijvoorbeeld juridische) gevolgen heeft, als in het LVB maximaal 27.000 vluchten in de nacht worden vastgelegd, maar het kabinet op een later moment besluit om een nachtsluiting in te voeren. In hoeverre wordt het doel van 50 procent geluidsreductie in de nacht gehaald met autonome vlootvernieuwing en door welke onafhankelijke wetenschappers wordt dit bijgehouden en getoetst? Of in hoeverre is daar additionele vlootvernieuwing voor nodig? Wat zou een nachtsluiting tussen 0.00 uur en 5.00 uur betekenen voor de geluidshinder aan het eind van de dag en in de vroege ochtend?

Grenswaarden

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie merken op dat het laatste formeel geldende LVB dateert uit 2008 en harde grenswaarden voor geluid, externe veiligheid en luchtkwaliteit bevat. Sinds 2012 worden die grenswaarden niet toegepast en sinds 2015 wordt gevlogen op basis van een gedoogconstructie, omdat er sprake was van structurele overschrijding van de grenswaarden. Dit is natuurlijk de wereld op zijn kop: normen niet meer toepassen, omdat ze te veel overschreden worden in plaats van het probleem aanpakken. Hoe gaat het kabinet bewerkstelligen dat de grenswaarden die met een nieuw LVB worden vastgesteld ook echt zullen worden toegepast, en er niet opnieuw gebogen wordt voor de luchtvaartlobby als ze blijven overschrijden?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen waarom de geluidsgrenswaarden in het nieuwe LVB zijn afgeleid van het gewenste maximum van 478.000 vluchten, in plaats van wat gezond en aanvaardbaar is voor omwonenden, zoals het «fair balance»-principe vereist. Hoe verhoudt het vastzetten van grenswaarden op basis van het maximale aantal vluchten zich tot het RBV-vonnis, waarin de rechter juist oordeelde dat de gezondheid van omwonenden structureel ondergeschikt is gemaakt aan de belangen van de luchtvaart? Kan het nieuwe kabinet expliciet aangeven of het bereid is om het aantal vluchten te laten volgen uit gezondheidskundige grenzen en op basis van toetsen door gezondheids-experts en, zo nee, waarom kiest het er dan opnieuw voor om capaciteit leidend te maken in plaats van gezondheid en de belangen van een gezonde natuur, veilig klimaat en gezonde leefomgeving?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen de Minister of hij erkent dat de huidige rekenmethode het mogelijk maakt om door vlootvernieuwing meer vliegbewegingen toe te staan zonder dat de ervaren hinder afneemt. Zo ja, waarom wordt dit model dan toch gebruikt als basis voor het LVB? Hoe kan de Minister spreken van een «fair balance» als hij het huidige gebruik (± 478.000 bewegingen) als uitgangspunt neemt voor het vaststellen van grenswaarden, in plaats van de bescherming van omwonenden? Is de Minister bereid om grenswaarden te laten herberekenen op basis van ervaren hinder (inclusief frequentie en piekbelasting) en, zo nee, waarom niet? Hoe gaan de aanvullende hinderindicatoren eruitzien in het NNHS?