Eerste Kamer der Staten-Generaal

1

Vergaderjaar 2026–2027

31 936 Luchtvaartbeleid

CF

VERSLAG VAN EEN NADER SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 28 september 2026

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening[1] heeft nader schriftelijk overleg gevoerd met de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over **het ontwerpbesluit tot wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) Schiphol.**
Bijgaand brengt de commissie hiervan verslag uit. Dit verslag bestaat uit:

- De uitgaande brief van 15 september 2026.
- De antwoordbrief van 25 september 2026.

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

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

kst-31936-CF
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2026

BRIEF VAN DE VOORZITTER VAN DE VASTE COMMISSIE VOOR INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT / VOLKSHUISVESTING EN RUIMTELIJKE ORDENING

Aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Den Haag, 15 september 2026

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening heeft kennisgenomen van uw brief van 2 juli 2026[2] waarbij u eerder gestelde vragen over het ontwerpbesluit tot wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) Schiphol beantwoordt. De leden van de fracties van de **BBB**, **PRO**, de **PVV**, de **PvdD** en de **fractie-Visseren-Hamakers** wensen naar aanleiding hiervan de regering een aantal nadere vragen voor te leggen. Het lid van de **fractie-Visseren-Hamakers** sluit zich verder graag bij de door de leden van de fractie van PRO gestelde vragen aan.
Daarnaast heeft de commissie besloten om een mondeling overleg over het ontwerpbesluit in te plannen op maandagavond 28 september 2026 van 19:00 tot 22:00 uur, op voorwaarde dat het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State over het ontwerpbesluit op dat moment is gepubliceerd.

1. Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van PRO

Kernvraag

De leden van de fractie van **PRO** constateren dat in een ordentelijk verlopen wetgevingsproces de gedoogsituatie waarin Schiphol vijftien jaar terug «alvast» mocht gaan groeien nooit had kunnen optreden. In een ordentelijk verloop was de beleids- en besluitvorming voor het nieuwe LVB gestart vanuit de legitieme situatie van het LVB 2008. Vervolgens was via de *fair balance*-criteria vanuit het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens en fundamentele vrijheden (EVRM) en het EU-Handvest van de Grondrechten en de verplichtingen uit de Wet luchtvaart een nieuw normen- en beschermingskader vastgesteld waarbinnen Schiphol mag opereren. In plaats daarvan wordt nu uitgegaan van een niet-legitieme, maar gedoogde, situatie met 500.000 vliegtuigbewegingen als startpunt, waarna een *balanced approach*-procedure wordt toegepast, inclusief alle daarin ingebouwde bescherming voor al dan niet daadwerkelijk legitieme rechten van de luchtvaartsector.

1. Kan de regering onderbouwen waarom een jarenlang gedoogde – en door de rechter problematisch geachte – situatie als uitgangspunt wordt genomen voor een nieuw LVB? Dit zonder dat daarmee de grondrechten van omwonenden daadwerkelijk en aantoonbaar in evenwicht zijn gebracht met de economische belangen van de luchtvaart?

Gebrek aan juridische basis

De leden van de fractie van PRO merken op dat uit de eerdere beantwoording blijkt dat de motivering van het voorliggende besluit met name rust op procedurele argumenten, terwijl de feitelijke en juridische onderbouwing in gebreke blijven. Zo is het ontwerpbesluit niet gebaseerd op de juiste referentiesituatie, is de actuele wetenschappelijke onderbouwing niet meegenomen – onder andere de cijfers van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) –, stelt de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) vragen bij de handhaafbaarheid, ontbreekt een

[2] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 936, CC.

sluitende natuurrechtelijke inbedding en hadden de belangen van omwonenden evenwichtiger meegenomen moeten worden in de besluitvorming. Er wordt vastgehouden aan een lijn waarin de operationele continuïteit van Schiphol in alle gevallen per definitie het zwaarst weegt.
De vraag is of het ontwerpbesluit voldoet aan het EVRM, het Unierecht, de nationale milieuregelgeving en de rechterlijke oordelen in eerdere procedures (RBV-vonnis[3]). Zo wordt een reëel risico gecreëerd waarbij het voorliggende ontwerpbesluit, in geval van een gang naar de rechter, juridisch geen stand houdt. Daarmee worden de doelen niet gehaald om een einde te maken aan de jarenlange gedoogsituatie rondom Schiphol en om rechtszekerheid te bieden aan omwonenden en de luchthaven.
In de beantwoording van de eerder door de leden van de fractie van PRO (toen nog GroenLinks-PvdA) gestelde vragen over de juridische basis van het ontwerpbesluit neemt de regering als uitgangspunt dat de Staat bij de verdere regulering van Schiphol rekening moet houden met de feitelijke situatie die jarenlang werd gedoogd, namelijk een operatie van ongeveer 500.000 vliegtuigbewegingen per jaar.

2. Waarop is de uitkomst gebaseerd dat met het nieuwe LVB nu voldoende recht wordt gedaan aan de eerder als onrechtmatig aangemerkte situatie, zijnde de ontstane en langdurig gedoogde situatie? Waaruit blijkt dat met dit ontwerpbesluit uiteindelijk economische keuzes en vermeende overstijgende publieke belangen in voldoende balans zijn gebracht met de mensenrechten?
3. Kan de regering bevestigen dat het arrest van de Hoge Raad van 12 juli 2024[4] uitsluitend betrekking heeft op de verplichting de *balanced approach*-procedure toe te passen bij de invoering van geluid-gerelateerde exploitatiebeperkingen?
4. Kan de regering heel specifiek aangeven waar de Hoge Raad zou stellen dat in algemene zin bij elke vermindering van het vluchtaantal lager dan 500.000 vliegtuigbewegingen er een *balanced approach*-procedure gevolgd moet worden, ook wanneer de context is dat het aantal van 500.000 geen wettelijk recht vormt en ook buiten de toen voorliggende zaak van de experimenteerregeling valt?
5. Indien de regering niet van oordeel is dat het arrest dit voorschrijft, waarom is dan niet uitgegaan van de juridisch geldende situatie onder het LVB 2008 als uitgangspunt voor het voorliggende ontwerpbesluit?
6. Erkent de regering dat een terugkeer naar de legitieme situatie van het LVB 2008 niet enkel als een geluid-gerelateerde maatregel gezien kan worden omdat dit ontwerpbesluit – net als elk luchthavenverkeersbesluit – een veel bredere scope heeft dan enkel de geluidsnormen?
7. Is de regering het met de leden van de fractie van PRO eens dat de *balanced approach* een procedurele verplichting bevat en niet beoogt een materieel recht op behoud van een bepaalde operationele capaciteit te creëren? Zo nee, waarom niet?
8. Erkent de regering dat de uitkomst van de *balanced approach* – ook wanneer de procedure juist gevolgd is en de 500.000 vliegtuigbewegingen terecht als startpunt mochten worden gebruikt – nog steeds in strijd kan zijn met hoger Europees recht, omdat die toets alleen op uitkomstniveau gemaakt kan worden? Is de regering bereid om alsnog concreet, in detail en dus op uitkomstniveau te onderbouwen dat met dit ontwerpbesluit de grondrechten van omwonenden niet buitenproportioneel geschonden worden en er sprake is van een *fair balance* binnen het beoordelings- en begrippenkader van het EVRM

[3] Rb. Den Haag, 20 maart 2024, ECLI:NL:RBDHA:2024:3734.
[4] HR (Civiele Kamer), 12 juli 2024, ECLI:NL:HR:2024:1061.

en het EU Handvest? Zo nee, waarom niet? Zo ja, is de regering bereid om deze onderbouwing met de Kamer te delen?

De leden van de fractie van PRO merken op dat de milieueffecten van het ontwerpbesluit niet zijn vergeleken met de legale situatie van het LVB 2008, maar met een referentie die uitgaat van de voortgezette gedoogsituatie, hetgeen in feite een illegale situatie is die sinds 2008 bestaat. Gevolg is dat de milieugebruiksruimte van Schiphol feitelijk gunstiger wordt voorgesteld dan zij in juridisch opzicht is.

9. Erkent de regering dat vergelijking met de feitelijke gedoogsituatie ertoe kan leiden dat de milieugevolgen van het ontwerpbesluit gunstiger worden voorgesteld dan wanneer wordt vergeleken met de juridisch geldende situatie?

Verzoek om openbaarmaking belangenafweging en actuele inzichten

10. De leden van de fractie van PRO verwijzen naar de volgende passage uit de aan de orde zijnde brief:
«*De instandhouding van internationale connectiviteit, economische ontwikkeling en de hubfunctie vormt een voldoende zwaarwegend publiek belang dat een dergelijke inbreuk kan rechtvaardigen, mits deze berust op een wettelijke grondslag en binnen een evenwichtige belangenafweging plaatsvindt. Van dit laatste is met dit LVB sprake.*»[5]
Deze leden verzoeken de regering de precieze uitwerking en weging van de belangen openbaar te maken en met de Kamer te delen. In het geval de regering deze informatie niet met de Kamer deelt, wat is daarvoor de reden?
11. Is de regering het met de leden van de fractie van PRO eens dat wanneer er in een afgewogen belangenafweging inbreuk wordt gemaakt op de grondrechten van omwonenden, het dan wel van belang is dat zo'n gerechtvaardigd besluit navolgbaar is? Er wordt echter slechts gesteld dat de nadelige effecten in balans zijn met de positieve, maar een onderbouwing daarvan ontbreekt.[6] Kan de regering die nu alsnog verstrekken?
12. De leden van de fractie van PRO lezen in de aan de orde zijnde beantwoording het volgende:
«Indien uit objectief en deugdelijk onderbouwd onderzoek blijkt dat sprake is van relevante gezondheidsrisico's als gevolg van geluidbelasting, slaapverstoring of andere milieueffecten, brengt dat juridisch met zich mee dat deze effecten expliciet, inzichtelijk en controleerbaar moeten worden meegewogen in de besluitvorming. Dat is in het kader van het LVB gebeurd.»[7]
Hóe is dat laatste dan precies gebeurd? Dit gegeven het feit dat dergelijk objectief en deugdelijk onderbouwd onderzoek momenteel al wel degelijk voorhanden is, zoals ook blijkt uit de vragen die zijn gesteld in het eerste schriftelijk overleg. Deze leden vragen de regering om expliciet aan te geven hoe de afweging is gemaakt.

De leden van de fractie van PRO hebben de regering bij hun eerder gestelde vraag 53, sub a, expliciet verzocht om een tijdlijn van de ontvangst van de relevante documenten over de nieuwe blootstellingsresponsrelaties, wat medebepalend is voor hoe groot de groep ernstig gehinderden en slaapverstoorden wordt ingeschat.[8] Uit de beantwoording blijkt dat het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in 2026 al vroeg

---

[5] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 936, CC, p. 74.
[6] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 936, CC, p. 75.
[7] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 936, CC, p. 127.
[8] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 936, CC, p. 17.

signalen ontving dat nieuwe analyses in voorbereiding waren en dat concepten en tussentijdse versies van de rapportage beschikbaar kwamen voordat het besluitvormingstraject was afgerond.[9] De regering stelt dat deze informatie niet meer in de eindfase van de wijziging kan worden ingepast.

13. Is het juist dat de feitelijke informatievoorziening achterloopt op de politieke en bestuurlijke planning? Waarom is een nieuw, relevant wetenschappelijk inzicht niet alsnog betrokken bij de besluitvorming? Wat zegt het over de onderbouwing van het ontwerpbesluit dat de nieuwste kennis niet wordt meegewogen?
14. Erkent de regering eveneens dat ook het milieueffectrapport (MER) voor de wijziging van het LVB zal moeten worden aangepast zodanig dat de referentiesituatie uit het LVB 2008 met de *oude* blootstellingsresponse-relatie wordt vergeleken met de beoogde situatie met de *nieuwe* blootstellingsresponse-relatie? En dat enkel een toets op de gelijkwaardigheid in juridisch en bestuurlijk opzicht niet afdoende is?
15. In een recente verstrekking onder de Wet open overheid (Woo) over dit onderwerp lezen de leden van de fractie van PRO het volgende: *«Tot slot nog de info dat Onze Minister op 22 april is geïnformeerd door de ... en de... over dit te verschijnen RIVM-rapport. Voorzien wordt dat het mogelijk gevolgen kan hebben voor de ontwerpwijziging LVB Schiphol en het ontwerp LHB Rotterdam. We hebben de formules over Schiphol en Rotterdam onder embargo aan To70 verstrekt, zodat berekeningen naar aantallen EH en ES kunnen worden uitgevoerd. Deze berekeningen bepalen of we met beide ontwerpbesluiten wel/geen juridisch en daarmee politiek probleem hebben.»*[10]
    Kan de regering deze berekeningen verstrekken en deze Kamer informeren of de uitkomst was of er een politiek en/of juridisch probleem was, met daarbij in alle gevallen de onderbouwing waarom dat wel of niet het geval zou zijn?

Gebrek aan rechtsbescherming voor omwonenden

Discutabele onderbouwing en berekeningen

De leden van de fractie van PRO lezen in de toelichting op het ontwerpbesluit dat de grenswaarden opnieuw zijn bepaald om te passen bij de operatie van 478.000 vliegtuigbewegingen, met een bepaald aantal nachtvluchten en bij de overige afspraken uit de *balanced approach*-procedure.[11] Dat betekent dat de gewenste operatie in hoge mate leidend is geweest bij het vaststellen van de grenswaarden.

16. Deelt de regering de analyse van genoemde leden inhoudende dat als de grenswaarden vooral zijn afgeleid van de beoogde capaciteit en niet van een autonome afweging van wat voor omwonenden aanvaardbaar is, de functie van het stelsel niet zozeer een instrument van bescherming is, maar een instrument van operationalisering?
17. Is de regering het met genoemde leden eens dat een groter aantal punten niet automatisch een sterkere vorm van rechtsbescherming betekent wanneer de onderliggende grenswaarden in wezen zijn afgestemd op de operatie die juist bescherming vraagt tegen hinder?
18. Is de regering zich ervan bewust dat het MER-deelrapport voor het ontwerpbesluit slechts een methodiek bevat en 165 voorlopige handhavingspunten beschrijft, terwijl de uiteindelijke 148 handha-

[9] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 936, CC, p. 91.
[10] Zie hiervoor: https://open.overheid.nl/details/6d6260f5-c98c-4847-ac9c-c8423bb6f623 p. 16 onderaan.
[11] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 936 BV bijlage, Besluit, p. 52.

vingspunten uit Bijlage II van het ontwerpbesluit niet zijn terug te vinden in de MER-berekeningen? Erkent de regering dat de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie voor de mer) hierover inconsistenties signaleerde? Hoe verhoudt dit zich tot de wettelijke verplichting om milieugevolgen vooraf navolgbaar inzichtelijk te maken? Deelt de regering de conclusie van de leden van de fractie van PRO inhoudende dat het voorliggende ontwerpbesluit hierdoor feitelijk en juridisch onvoldoende onderbouwd is en dus een hoog risico loopt bij een beoordeling door de Raad van State en de rechter?

19. Specifiek over Uithoorn vragen deze leden waarom handhavingspunt 25 is verplaatst naar een geluidsluwere locatie, terwijl juist op de oorspronkelijke locatie jarenlang overschrijdingen plaatsvonden.
20. Hoe verhoudt deze verplaatsing zich tot de hoofddoelen van de Omgevingswet, waarin de overheid zich voorgenomen heeft om te werken aan een gezonde en leefbare leefomgeving?
21. In de beantwoording van de vragen over de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO), benadrukt de regering dat deze waarden advieswaarden betreffen en geen rechtstreeks bindende normen.[12] Maar is de regering het met de leden van de fractie van PRO eens dat deze adviezen een belangrijke indicatie vormen voor de gezondheidskundige aanvaardbaarheid van de geluidsbelasting? Zo ja, is dan niet problematisch dat in veel handhavingspunten de toegestane geluidsbelasting aanzienlijk boven de WHO-advieswaarden ligt? Hoe zijn de belangen van omwonenden meegewogen in het besluit om hogere waarden toe te staan?

Onzorgvuldige toepassing van het voorzorgsbeginsel

De leden van de fractie van PRO wijzen erop dat de regering over het voorzorgsbeginsel het volgende opmerkt:
«*In lijn met de rechtspraak van het Hof van Justitie van de EU vereist het voorzorgsbeginsel dat bij wetenschappelijke onzekerheid passende en evenredige maatregelen worden getroffen. Die afweging is onderdeel geweest van de totstandkoming van de grenswaarden, waarbij ook uitvoerbaarheid en andere maatschappelijke belangen zijn meegewogen.*»[13]

22. Hoe kunnen daaruit grenswaarden voortkomen die tot 15 db(A) boven de WHO- adviesnormen voor vliegtuiggeluid liggen? Op welke adviezen zijn de grenswaarden wél gebaseerd?
23. Wat zijn die andere maatschappelijke belangen waar hierop gedoeld wordt? Horen die thuis in een afweging rond het voorzorgsbeginsel? Of bedoelt de regering dat het voorzorgsbeginsel ook kan gelden voor economische belangen?
24. Is deze opmerking niet wederom een manifestatie van wat de rechtbank de Staat in de RBV-zaak nu juist verwijt, namelijk dat de belangen van Schiphol en de luchtvaartsector altijd leidend zijn?[14] Zelfs wanneer het gaat over het voorzorgsbeginsel en grenswaarden die bedoeld zijn om bescherming van de gezondheid van omwonenden af te dwingen?
25. Waaruit blijkt dat er serieus en zorgvuldig aandacht aan het voorzorgsbeginsel is besteed, mede gelet op het feit dat er sprake is van toenemende wetenschappelijke zekerheid over de schadelijke effecten?

---

[12] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 936, CC, p. 99.
[13] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 936, CC, p. 156.
[14] Rb. Den Haag, 20 maart 2024, ECLI:NL:RBDHA:2024:3734.

Geen natuurrechtelijke inbedding

De leden van de fractie van PRO lezen dat de regering betoogt dat de rechtmatigheid en uitvoerbaarheid van het voorliggende ontwerpbesluit losstaan van de natuurvergunning en dat dit twee gescheiden trajecten zijn.[15] De regering geeft in de beantwoording aan dat de rechtmatigheid van het ontwerpbesluit niet samenvalt met de natuurtoets voor de vergunning. De wijziging van het LVB mag dan formeel mogelijk zijn binnen de luchtvaartregelgeving, dat zegt nog niet dat het besluit ook feitelijk uitvoerbaar is zonder strijd met de natuurbeschermingsregels.

26. Erkent de regering dat, zolang niet duidelijk is hoe de stikstofeffecten juridisch deugdelijk worden ondervangen, de uitvoerbaarheid van het totale pakket onzeker is? En als dat niet zeker is, wat zijn dan de verwachte gevolgen in geval van bezwaar, beroep en handhavingsverzoeken?

Ineffectieve handhaving en uitvoerbaarheid

De leden van de fractie van PRO lezen dat de regering in de beantwoording van de eerder gestelde vragen stelt dat de ILT over voldoende instrumenten beschikt en dat het nieuwe stelsel de rechtsbescherming herstelt doordat anticiperend handhaven wordt beëindigd.[16] Echter, uit de stukken blijkt dat de ILT zelf heeft gewaarschuwd voor de beperkte uitvoerbaarheid van het toezicht, omdat het ontbreekt aan een direct en effectief handhavingsinstrument tijdens het gebruiksjaar.[17] Wanneer pas achteraf kan worden opgetreden, is de vraag of de omwonenden in de tussentijd voldoende bescherming genieten.

27. Is de regering met de leden van de fractie van PRO van mening dat een systeem dat alleen achteraf corrigeert, niet voorkomt dat hinder plaatsvindt op het moment dat die optreedt?
28. Deelt de regering de mening van genoemde leden inhoudende dat de introductie van een beheersplan bij dreigende overschrijding niet garandeert dat de feitelijke overschrijding tijdig wordt voorkomen?
29. Erkent de regering dat op deze wijze een toezichtsysteem wordt ingericht dat vooral administratief is en dus bruikbaar voor monitoring en verantwoording, maar geen waarborg biedt dat omwonenden daadwerkelijk tegen te hoge geluidsbelasting worden beschermd?
30. Wat is ervoor nodig om een handhavingsinstrument te introduceren dat wel onmiddellijk bescherming biedt aan omwonenden? Hoe kan zo'n effectief instrument eruit zien?
31. Hoe beoordeelt de regering de uitvoerbaarheid van het voorliggende ontwerpbesluit, nu:
    a. de feitelijke gedoogsituatie als uitgangspunt is gekozen;
    b. de Commissie voor de mer fundamentele kritiek heeft geuit op de referentiesituatie en de alternatievenafweging;
    c. actuele wetenschappelijke inzichten niet zijn verwerkt;
    d. de natuurrechtelijke uitvoerbaarheid nog onzeker is, en
    e. de ILT twijfels heeft geuit over de effectiviteit van de handhaving?
32. Is de regering – gelet op het voorgaande – van oordeel dat het voorliggende ontwerpbesluit voldoet aan het zorgvuldigheidsbeginsel van artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht? Zo ja, kan de regering dit per hiervoor genoemd onderdeel afzonderlijk motiveren?

---

[15] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 936, CC, p. 119–120.
[16] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 936, CC, p. 71.
[17] *Kamerstukken I* 2025/26 31 939, CA, p. 5.

(Deels) onbeantwoorde eerder gestelde vragen

33. In de beantwoording van de eerder door de leden van de fractie van PRO gestelde vragen is een groot aantal vragen helaas niet of onvolledig beantwoord. Daar hebben deze leden begrip voor, gelet op de snelheid waarmee de beantwoording opgeleverd moest worden. Voor deze tweede vragenronde is het verzoek van deze leden om alsnog te voorzien in een adequate beantwoording van de volgende eerder gestelde vragen:
    a. vraag 13: voor navolgbaarheid is gevraagd naar een uitgebreide onderbouwing van de gemaakte belangenafwegingen tussen enerzijds gezondheids- en leefomgevingsbelangen en anderzijds economische en maatschappelijke belangen.[18] Kan de regering deze onderbouwing alsnog verstrekken?
    b. vraag 14: graag ontvangen deze leden zoals verzocht een daadwerkelijk en concreet overzicht van de maatschappelijke kosten en baten.[19]
    c. vraag 31c en 62: de regering beroept zich op het procesbelang van de Staat als reden om informatie niet te verstrekken.[20] Is het mogelijk voor deze Kamer om de informatie alsnog in te zien op vertrouwelijke basis? Zo nee, waarom niet?
    d. vraag 35: gesteld wordt dat de reactienota het complete toetsingsoordeel zou bevatten, echter hierin ontbreekt elke context of gemaakte conclusies.[21] Kan de volledige beoordeling van de directeur-generaal Milieu en Internationaal (DGMI) op het MER alsnog worden verstrekt?
    e. vraag 38: niet controleerbaar is of dit de complete adviezen zijn.[22] Kunnen de originele documenten worden verstrekt?
    f. vraag 51d: in de vraagstelling staat centraal dat er sprake is van een onvergelijkbare uitgangssituatie waarbij de natuurvergunning vernietigd is en wordt de regering gevraagd te onderbouwen waarom dan toch de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 11 maart 2026 over de spoedwijziging van het LVB[23] veralgemeniseerd kan worden.[24] Graag ontvangen deze leden hierop alsnog een antwoord.
    g. vraag 54: de conclusies van de DGMI worden herhaald.[25] Kunnen de argumentatie en onderbouwing van deze conclusies alsnog met de Kamer worden gedeeld?
    h. vraag 61: kan de regering de gestelde vraag onder a en b eerst met een «ja» of «nee» beantwoorden?[26] En dit vervolgens onderbouwen of toelichten? Kan bij onderdeel c alsnog duidelijk gedefinieerd worden wat de voorgenomen activiteit is?
    i. vraag 69: kan de regering het antwoord beginnen met een verhelderend ja of nee? En in het geval van nee aangeven hoe het dan zou zitten?
    j. vraag 71: in het kader van de zorgvuldige belangenafweging moeten er naar de mening van de leden van de fractie van PRO toch dergelijke documenten en studies zijn.[27] Kan daar inzage in worden gegeven, al dan niet vertrouwelijk? Of zijn deze niet voorhanden?

---

[18] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 936, CC, p. 7.
[19] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 936, CC, p. 7.
[20] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 936, CC, p. 81 en 97.
[21] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 936, CC, p. 83.
[22] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 936, CC, p. 84.
[23] ABRvS, 11 maart 2026, ECLI:NL:RVS:2026:1400.
[24] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 936, CC, p. 90.
[25] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 936, CC, p. 91–92.
[26] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 936, CC, p. 95.
[27] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 936, CC, p. 100.

k. vraag 73: kan de regering antwoord geven op de vraag of de nieuwe handhavingspunten dichterbij, verder weg of op gelijke afstand liggen van de gevlogen radartracks?[28]
l. vraag 74: kan de regering deze vraag alsnog beantwoorden?[29]
m. vraag 75b: Is het juist dat er geen juridische onderbouwing is dat het per saldo principe toegepast mag worden en juridisch houdbaar is?[30]
n. vraag 75d: kan de regering alsnog het bewijs geven dat het per saldo in het geval van voorliggend ontwerpbesluit ook daadwerkelijk tot minder hinder leidt?[31]
o. vraag 79: dat verschillende geluidspunten zijn verplaatst, is voor de leden van de fractie van PRO duidelijk.[32] Kan de regering alsnog aangeven waarom geluidspunt 25 is verplaatst naar een nieuwe locatie?
p. vraag 83a en b: graag ontvangen genoemde leden alsnog een antwoord op deze vraag, beginnend met ja of nee.[33]
q. vraag 83c: de vraag was niet hoe omgegaan wordt met het geluidsdoel.[34] Graag ontvangen de leden van de fractie van PRO alsnog een antwoord op de eerder gestelde vraag.
r. vraag 83e: kan de regering alsnog aangeven hoe bewaakt is dat een zuivere belangenafweging heeft plaatsgevonden en waar dat concreet uit blijkt?[35]
s. vraag 114b: graag ontvangen de leden van de fractie van PRO alsnog een antwoord op deze tot op heden onbeantwoorde vraag.[36]
t. vraag 114c: kan de regering alsnog aangeven welke concrete regulering voor Zeer Zorgwekkende Stoffen (ZZS) het voorliggende ontwerpbesluit introduceert en welke concrete extra bescherming dit besluit zal geven aan omwonenden en medewerkers?[37]
u. vraag 114d: graag ontvangen de leden van de fractie van PRO een antwoord op deze vraag, waarbij ook een concreet percentage wordt genoemd.[38]
v. vraag 122: het spreekt voor zich dat de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) een zelfstandig bestuursorgaan is dat onafhankelijk opereert.[39] De regering heeft echter altijd de mogelijkheid om advies te vragen. Kan de regering de OVV vragen om advies te geven op de opvolging van de aanbevelingen uit OVV-rapport van 2017[40]?
w. vraag 123: de vraag had niet enkel betrekking op de gefaseerde terugkeer, maar de opmerkingen over het stellen van harde voorwaarden gingen ook over het van kracht worden het LVB in algemene zin (dus niet specifiek over de 500.000 vliegtuigbewegingen).[41] Graag ontvangen de leden van de fractie van PRO alsnog een antwoord op deze vraag.

---

[28] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 936, CC, p. 101.
[29] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 936, CC, p. 102.
[30] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 936, CC, p. 102–103.
[31] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 936, CC, p. 103.
[32] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 936, CC, p. 105.
[33] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 936, CC, p. 108.
[34] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 936, CC, p. 108.
[35] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 936, CC, p. 109.
[36] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 936, CC, p. 130–131.
[37] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 936, CC, p. 131.
[38] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 936, CC, p. 131.
[39] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 936, CC, p. 140.
[40] Raadpleegbaar via: link.
[41] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 936, CC, p. 141.

2. Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de BBB

De leden van de fractie van de **BBB** hebben de volgende (aanvullende) vragen te stellen.

1. Hoe legt de regering aan de Nederlandse samenleving uit dat Schiphol miljoenen over de balk mag gooien om stikstofrechten van stoppende boeren op te kopen, terwijl PAS-melders nog steeds in de kou staan en geen stikstofruimte krijgen om hun gezinsbedrijven te legaliseren? Hoe kan de regering politiek en juridisch verantwoorden dat er met spoed een nieuw LVB wordt vastgesteld, terwijl de natuurvergunning van Schiphol door de rechter is vernietigd? Hoe gaat de regering ervoor zorgen dat de vergunningverlening weer op orde komt? Waarom krijgt de nationale luchthaven hier een voorkeursbehandeling ten opzichte van onze voedselprocenten?
2. De leden van de fractie van de BBB wijzen erop dat voor de regels van het preferentieel baangebruik de secundaire banen steeds vaker worden ingezet, waardoor de overlast simpelweg wordt verschoven naar gemeenten in de regio en het buitengebied, zoals Uithoorn. Waarom vindt de regering het acceptabel dat de rust in de regio en het buitengebied wordt opgeofferd? Is hier overleg over met de getroffen gemeenten?
3. Binnen de zogeheten groei-verdien-systematiek mag de luchtvaartsector stillere vliegtuigen direct inwisselen voor méér vliegbewegingen tot 500.000 vliegtuigbewegingen per jaar. Wordt die toename geheel ingevuld door stillere vliegtuigen? Graag ontvangen genoemde leden hierop een toelichting van de regering.
4. De dringende woningbouw in gemeenten rondom Schiphol dreigt vast te lopen door de onzekerheid over de nieuwe geluidscontouren en de verplichte cumulatieregels. Is het mogelijk de herziening van het LVB en het Luchthavenindelingsbesluit (LIB) te synchroniseren, zodat er direct juridische duidelijkheid ontstaat over de woningbouwmogelijkheden? Graag ontvangen de leden van de fractie van de BBB een toelichting hierop van de regering.
5. De ILT heeft in haar op verzoek van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat uitgevoerde HUF-toets gewaarschuwd dat de complexe regels en uitzonderingen rondom het baangebruik in de praktijk simpelweg niet te handhaven zijn en dat een directe bestuurlijke boete bij overschrijding niet mogelijk is.[42] Wat gaat de regering concreet doen om de handhaving te verbeteren?
6. Bij het bepalen van de nieuwe geluidsgrenzen is boven op normale variaties een extra «statistische marge» ingebouwd. Is het juist dat daardoor de geluidslimieten lokaal zelfs hoger mogen uitvallen dan voorheen? Waarom heeft de regering hier toch voor gekozen? Graag ontvangen de leden van de fractie van de BBB een toelichting hierop van de regering.
7. De regering schuift een echte nachtsluiting vooruit met het argument dat hiervoor eerst een Europese *balanced approach*-procedure doorlopen moet worden. Waarom doet Nederland niet wat buurlanden met de luchthavens van Heathrow, Frankfurt, Zürich, Budapest enzovoorts wel doen? Wat maakt dat dit in het dichtbevolkte Nederland in de ogen van de regering niet mogelijk is?
8. De regering geeft aan dat er een advies is gevraagd aan de Gezondheidsraad over de gezondheidsschade door luchtvaartemissies.[43] Waarom wacht de regering de uitkomsten van dit onderzoek niet af vóórdat we dit besluit definitief vastleggen? Graag ontvangen de

[42] Raadpleegbaar via: link, p. 4.
[43] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 936, CC, p. 94.

leden van de fractie van de BBB een toelichting hierop van de regering.

9. Het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS) – dat alle klachten en hinder over het vliegverkeer moet registreren en verwerken – is een stichting die is opgericht en wordt aangestuurd door Schiphol en de luchtverkeersleiding zelf. Acht de regering het wenselijk dat de overlastgever zelf verantwoordelijk is voor de klachtenregistratie van de omwonenden? Waarom is er niet gekozen voor een onafhankelijke stichting? Graag ontvangen de leden van de fractie van de BBB hierop een toelichting van de regering.

3. Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de PVV

De leden van de fractie van de **PVV** wijzen erop dat de algehele wijziging van het LVB onder andere regels over het maximumaantal vliegtuigbewegingen en de verdeling tussen etmaal- en nachtvluchten behelst.

1. Kan de regering concreet aangeven op welke wijze zij in het voorliggende ontwerpbesluit een reële balans behoudt tussen het economisch capaciteitsbelang van Schiphol en de «bescherming» van omwonenden?
2. Hoe beoordeelt de regering de gevolgen van het voorliggende ontwerpbesluit voor de internationale concurrentiepositie van Schiphol en de Nederlandse economie?
3. Acht de regering een verschuiving van vluchten naar regionale Nederlandse luchthavens – waaronder Groningen Airport Eelde (GAE) en Maastricht Aachen Airport (MAA) – een reële kans om de economische belangen van Nederland te behouden?
4. Waarom wordt gekozen voor verdere regulering van het aantal vluchten, terwijl technologische ontwikkelingen en stillere vliegtuigen ook kunnen bijdragen aan vermindering van geluidsoverlast?
5. Kan de regering de leden van de fractie van de PVV aangeven of het mogelijk is om deze Kamer jaarlijks inzicht te geven in de daadwerkelijke effecten en consequenties van de genomen maatregelen?

5. Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de PvdD

De leden van de fractie van de **PvdD** wensen nog de navolgende vragen te stellen over het voorliggende ontwerpbesluit. Voorts hebben deze leden kennisgenomen van de mededeling op Schipholwatch van 6 september 2026 waarbij de eindrapportage «Beleidsevaluatie op hoofdlijnen NNHS Schiphol», opgesteld door adviesbureau AT Osborne in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, openbaar is gemaakt.[44] In verband met die eindrapportage hebben deze leden ook nog een aantal vragen aan de regering te stellen. De regering wordt verzocht alle vragen afzonderlijk te beantwoorden.

Vragen over geluidbescherming in het ontwerp-LVB Schiphol

De leden van de fractie van de PvdD wijzen erop dat het Omgevingsrecht ter bescherming van bewoners tegen geluid door reguliere bedrijfsmatige activiteiten een stelsel kent waarin – voor zover de desbetreffende instructieregels van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) van toepassing zijn – niet alleen de gemiddelde geluidbelasting wordt gereguleerd, maar in de avond en nacht ook afzonderlijke maximale geluidniveaus (LAmax) worden genormeerd en daarnaast grenswaarden

[44] Raadpleegbaar via: https://schipholwatch.nl/2026/09/06/vertrouwelijk-rapport-ministerie-liet-omgeving-schiphol-bewust-vallen/.

gelden voor het geluid in geluidgevoelige ruimten binnen woningen. Te denken valt aan geluid producerende activiteiten van bijvoorbeeld een houtzagerij, een scheepswerf, een distributiecentrum of een horecabedrijf.

1. Kan de regering genoemde leden bevestigen dat het Bkl voor reguliere bedrijfsmatige activiteiten als uitgangspunt standaardwaarden hanteert voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau (LAr,LT) op geluidgevoelige gebouwen van 50 dB(A) overdag, 45 dB(A) in de avond en 40 dB(A) in de nacht? En daarnaast in de avond en nacht afzonderlijke standaardwaarden kent voor het maximale geluidniveau LAmax?
2. Kan de regering tevens bevestigen dat het Bkl – in de gevallen waarin de desbetreffende binnenwaarden van toepassing zijn – ter bescherming van het binnenmilieu grenswaarden kent van 35 dB(A) overdag, 30 dB(A) in de avond en 25 dB(A) in de nacht en in de avond en nacht tevens grenswaarden voor maximale geluidniveaus binnen de woning? Kan de regering de daarbij geldende LAmax-waarden noemen en aangeven in welke artikelen van het Bkl deze waarden zijn geregeld?
3. Kan de regering bevestigen dat overtreding van de voor een bedrijf geldende geluidregels uit het omgevingsplan of van toepasselijke vergunningvoorschriften een overtreding vormt waarop het bevoegd gezag bestuursrechtelijk kan handhaven, dat een belanghebbende bewoner om handhaving kan verzoeken en dat die handhaving onder meer kan bestaan uit een last onder dwangsom of bestuursdwang?
4. Kan de regering bevestigen dat het voorliggende ontwerpbesluit geen grenswaarde bevat voor het maximale geluidniveau LAmax van een afzonderlijke vliegtuigpassage, buiten noch binnen een woning? En dat een afzonderlijke passage daardoor een zeer hoog piekgeluid kan veroorzaken zonder dat die passage op zichzelf een overschrijding van een LVB-geluidgrenswaarde oplevert, zolang aan de cumulatieve Lden- en Lnight-grenswaarden en de overige regels wordt voldaan?
   Zo nee, uit welk concreet voorschrift van het voorliggende ontwerpbesluit vloeit dan een maximale LAmax-waarde voor een afzonderlijke vliegtuigpassage voort en welke waarde geldt daarbij buiten respectievelijk binnen een woning?
5. Kan de regering de leden van de fractie van de PvdD bevestigen dat aan de afzonderlijke normering van maximale geluidniveaus (LAmax) in het Bkl mede het wetenschappelijke inzicht ten grondslag ligt inhoudende dat afzonderlijke geluidpieken onder meer schrikreacties en slaapverstoring kunnen veroorzaken en dat bescherming uitsluitend door middel van een gemiddeld geluidniveau daarom onvoldoende kan zijn?
6. Welke objectieve akoestische, gezondheidskundige of andere inhoudelijke grond rechtvaardigt dat bewoners tegen piekgeluid van reguliere bedrijfsmatige activiteiten wel door afzonderlijke LAmax-waarden worden beschermd, terwijl voor een afzonderlijke vliegtuigpassage geen LAmax-grens geldt?
   De leden van de fractie van de PvdD verzoeken de regering om bij haar beantwoording niet te volstaan met de constatering dat beide geluidbronnen onder verschillende wettelijke regimes vallen, maar aan te geven welke inhoudelijke rechtvaardiging voor dit verschil in beschermingsniveau bestaat en op welk wetenschappelijk onderzoek die rechtvaardiging berust. Kan zij daarbij tevens ingaan op onderzoek waaruit blijkt dat vliegtuiggeluid bij eenzelfde langdurige geluidbelasting meer hinder kan veroorzaken dan sommige andere geluidbronnen?
7. Welk maximaal geluidniveau LAmax moet volgens de regering op grond van de beschikbare wetenschappelijke kennis worden aangehouden om te voorkomen dat twee personen die buiten op

circa 1 tot 1,5 meter afstand met normale stem spreken, hun gesprek tijdens een vliegtuigpassage moeten onderbreken omdat zij elkaar niet meer kunnen verstaan? Kan de regering aangeven vanaf welke geluidniveaus de normale spraakverstaanbaarheid ernstig wordt beperkt en op welke onderzoeken zij zich daarbij baseert?

8. Kan de regering voor ieder handhavingspunt berekenen hoeveel vliegtuigpassages in het verkeersscenario dat aan het voorliggende ontwerpbesluit ten grondslag ligt een LAmax van respectievelijk 65, 70, 75 en 80 dB(A) overschrijden, uitgesplitst naar dag, avond en nacht?
   Kan zij deze berekening tevens geven voor de dichtstbijzijnde geluidgevoelige gebouwen indien een handhavingspunt zelf niet ter plaatse van een woning of ander geluidgevoelig gebouw ligt?
9. Kan de regering bepalen hoeveel en welke van de in het voorliggende ontwerpbesluit voorziene 478.000 vliegtuigbewegingen bij ongewijzigde vlootsamenstelling, routes, vlieghoogten, baanverdeling en vliegprocedures zouden kunnen plaatsvinden zonder dat bij de in vraag 8 bedoelde woningen het in antwoord op vraag 7 genoemde maximale geluidniveau wordt overschreden?
   Kan de regering de leden van de fractie van de PvdD daarnaast aangeven welke wijzigingen in vlootsamenstelling, routes, vlieghoogten of vliegprocedures nodig zouden zijn om de overige vliegtuigbewegingen zonder overschrijding van dat niveau mogelijk te maken?
10. Hoe verhoudt het ontbreken van een afzonderlijke maximale geluidgrens voor een vliegtuigpassage zich tot de uit artikel 8 van het EVRM voortvloeiende positieve verplichting van de Staat om personen die rechtstreeks en ernstig door geluid worden getroffen, praktisch en effectief te beschermen en tussen de betrokken individuele en algemene belangen een *fair balance* te verzekeren?
11. De leden van de fractie van de PvdD wijzen erop dat het reguliere Omgevingsrecht verlangt dat geluid door activiteiten aanvaardbaar is. Het geeft daarvoor standaardwaarden voor dag, avond en nacht, afzonderlijke waarden voor piekgeluid in avond en nacht en – waar van toepassing – grenswaarden voor het geluid binnen woningen. Indien van de standaardwaarden wordt afgeweken, moet die afwijking worden gerechtvaardigd en gelden nadere beschermingsvoorwaarden.
    Bij het voorliggende ontwerpbesluit wordt een andere systematiek gevolgd. Uitgangspunt voor de berekening van de grenswaarden in de handhavingspunten is de operatie die voortvloeit uit de *balanced approach*-procedure: 478.000 vliegtuigbewegingen, waarvan 27.000 in de nacht. De geluidbelasting die deze operatie volgens het rekenmodel op de verschillende locaties veroorzaakt, vormt het uitgangspunt voor de grenswaarden, waaraan marges worden toegevoegd om normale variaties in de operatie mogelijk te maken. Erkent de regering dat de lokale grenswaarden bij de handhavingspunten niet rechtstreeks zijn afgeleid van een vooraf – onafhankelijk van de omvang van de luchthavenoperatie – vastgesteld gezondheidskundig of leefomgevingskundig niveau van aanvaardbare geluidbelasting, maar zijn berekend vanuit een operatie van 478.000 vliegtuigbewegingen, waarna marges zijn toegevoegd om die operatie onder normale omstandigheden uitvoerbaar te maken? Zo nee, kan de regering specifiek aangeven welke onafhankelijke norm van aanvaardbare geluidbelasting dan wel bepalend is geweest voor de hoogte van iedere lokale grenswaarde?

Vragen over de eindrapportage Evaluatie NNHS

12. De leden van de fractie van de PvdD vragen de regering tot welke concrete wijzigingen van het thans voorliggende ontwerpbesluit de

conclusies en aanbevelingen van voormelde eindrapportage Evaluatie NNHS hebben geleid. Kan de regering per aanbeveling aangeven of deze in het ontwerpbesluit is verwerkt en – indien dat niet het geval is – waarom zij het verantwoord acht het ontwerpbesluit vast te stellen voordat de door de onderzoekers aanbevolen heroverweging van de berekening van geluidbelasting, hinderbeleving en individuele rechtsbescherming heeft plaatsgevonden?

13. Kan de regering bevestigen dat de eindrapportage concludeert dat in de gehele periode van 2004 tot 2025 aan de norm van gelijkwaardigheid is voldaan en binnen de initiële milieuruimte is gevlogen, maar dat omwonenden desondanks niet goed genoeg tegen vliegtuighinder zijn beschermd?
    Zo ja, welke concrete inhoudelijke wijziging in het voorliggende ontwerpbesluit voorkomt dat zich opnieuw dezelfde situatie voordoet: volledige naleving van alle wettelijke grenswaarden en overige regels, terwijl grote aantallen omwonenden niettemin ernstige hinder of ernstige slaapverstoring ondervinden?
14. Hoeveel ernstig gehinderden en hoeveel ernstig slaapverstoorden resteren volgens de berekeningen bij volledige naleving van alle regels en grenswaarden van het ontwerpbesluit en een operatie van 478.000 vliegtuigbewegingen? Kan de regering deze aantallen tevens per woongebied of – voor zover mogelijk – per gebied rond de handhavingspunten uitsplitsen?
    Op grond van welk vooraf vastgesteld criterium acht de regering juist dit resterende aantal ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden aanvaardbaar?
15. De leden van de fractie van de PvdD lezen dat in voormelde eindrapportage wordt geconcludeerd dat het rekenen van geluidshinder «per saldo» in combinatie met preferentieel baangebruik ertoe heeft geleid dat de individuele rechtspositie van omwonenden onvoldoende was geborgd. Welke bepaling of combinatie van bepalingen in het voorliggende ontwerpbesluit herstelt precies dit door de onderzoekers geconstateerde gebrek?
    Kan een individuele bewoner die zeer ernstige geluidhinder of slaapverstoring ondervindt, handhaving verlangen wanneer Schiphol zich aan alle Lden- en Lnight-grenswaarden en overige operationele regels houdt? Zo nee, waarin bestaat voor die bewoner dan de door de Minister gestelde individuele rechtsbescherming?
16. In voormelde eindrapportage wordt verder geconstateerd dat modelwerkelijkheid, daadwerkelijke hindercijfers en beleefde hinder uiteenlopen. In de eindrapportage wordt geadviseerd om uitdrukkelijk te heroverwegen of de berekende geluidbelasting nog een passende maat voor hinderbeleving is. Waarom wordt in het voorliggende ontwerpbesluit niet eerst aan deze fundamentele kritiek tegemoetgekomen voordat juist die berekende geluidbelasting tot juridisch afdwingbare grenswaarde wordt verheven?
17. Bedoelde eindrapportage vermeldt voorts expliciet dat de door bewoners ervaren hinder in belangrijke mate wordt bepaald door de frequentie van vluchten, hoge piekbelastingen en het ontbreken van rustmomenten, terwijl deze aspecten onvoldoende in de huidige berekende geluidbelasting worden gevangen.
    Welke rechtstreeks handhaafbare bescherming bevat het ontwerpbesluit tegen (a) een groot aantal geluidgebeurtenissen binnen een bepaalde periode en (b) het ontbreken van voldoende rustperioden? Indien dergelijke grenzen ontbreken, hoe kan dan worden gesteld dat het LVB effectieve bescherming biedt tegen juist deze hinderfactoren waarvan de eindrapportage vaststelt dat zij voor bewoners belangrijk zijn?
18. Kan de regering – uitsluitend ter vergelijking van beschermingsniveaus en zonder daarmee te veronderstellen dat het Bkl juridisch

rechtstreeks op vliegtuiggeluid van toepassing is – berekenen hoeveel vliegtuigbewegingen overdag, in de avond en in de nacht mogelijk zouden zijn indien ter plaatse van ieder handhavingspunt een akoestisch beschermingsniveau zou worden gehanteerd dat overeenkomt met de standaardwaarden en – waar relevant – de binnenwaarden die het Bkl voor reguliere bedrijfsmatige activiteiten hanteert?
Kan de regering deze berekening uitvoeren met dezelfde verkeersgegevens, vlootsamenstelling, routes, baanverdeling en akoestische rekenmethode die aan het ontwerpbesluit ten grondslag liggen en daarbij steeds uitgaan van het handhavingspunt dat voor de betreffende periode het eerst beperkend wordt?
Indien een rechtstreekse vergelijking wegens verschillen in geluidmaten methodologisch niet mogelijk is, kan de regering dan met dezelfde brongegevens en hetzelfde akoestische model een equivalente vergelijking uitvoeren die antwoord geeft op dezelfde vraag en daarbij de gekozen methode, aannames en onzekerheidsmarges vermelden? Kan de uitkomst worden weergegeven in absolute aantallen vliegtuigbewegingen en in procentuele vermindering ten opzichte van het ontwerpbesluit?

19. In de aan de orde zijnde eindrapportage wordt verder geconstateerd dat hinderbeperkende maatregelen wel zijn uitgevoerd, maar dat hun effect in de praktijk grotendeels door volumegroei is geabsorbeerd. Hoe voorkomt het ontwerpbesluit dat dit mechanisme zich opnieuw voordoet, bijvoorbeeld wanneer stillere vliegtuigen ruimte scheppen voor meer vliegtuigbewegingen?
Kan de regering garanderen dat een verbetering van de berekende geluidbelasting niet opnieuw wordt ingewisseld voor extra vliegtuigbewegingen terwijl frequentie, het aantal piekgebeurtenissen of de ervaren hinder daardoor gelijk blijven of toenemen? Zo ja, uit welke juridisch bindende bepaling volgt die garantie?
20. De leden van de fractie van de PvdD lezen tot slot dat de onderzoekers in de aan de orde zijnde eindrapportage adviseren om heldere en afrekenbare doelen voor geluid en leefomgeving vast te stellen. Daarbij wordt gesteld dat het historische uitgangspunt om groei te accommoderen binnen de beschikbare milieuruimte niet meer past bij de huidige tijd.
Waarom kiest de regering in het ontwerpbesluit dan niet voor een systematiek waarin eerst, op basis van actuele gezondheidskundige en leefomgevingskundige inzichten en een politieke belangenafweging, wordt vastgesteld welk niveau van ernstige hinder, slaapverstoring, piekbelasting en verstoring van rustperioden nog aanvaardbaar is en die beschermingsdoelen juridisch worden vastgelegd, waarna wordt berekend hoeveel vliegtuigbewegingen binnen die doelen mogelijk zijn?
Waarom is in plaats daarvan gekozen voor lokale grenswaarden die zijn berekend vanuit de operatie van 478.000 vliegtuigbewegingen en passend zijn gemaakt om die operatie onder normale omstandigheden mogelijk te maken?

6. Vragen en opmerkingen van het lid van de fractie-Visseren-Hamakers

Het lid van de **fractie-Visseren-Hamakers** wijst erop dat het voorliggende ontwerpbesluit het voor Schiphol mogelijk maakt om door te groeien naar 500.000 vliegtuigbewegingen per jaar. Vervolgens wordt door de regering herhaaldelijk naar de *balanced approach*-procedure gewezen als reden dat beperkende maatregelen niet mogelijk zijn.

Algemeen

1. Is de regering het met dit lid eens dat een besluit om groei van Schiphol mogelijk te maken niet alleen moet worden getoetst op geluidshinder en aan de balanced approach-procedure, maar ook moet passen binnen de stikstofruimte die de Habitatrichtlijn biedt en binnen de uitstootgrenzen die nodig zijn om klimaatverandering tegen te gaan?
2. Kan de regering toelichten op welke wijze de groei naar 500.000 vliegtuigbewegingen zich verhoudt tot de grenzen die voor Schiphol gelden en tot de grenzen die zouden moeten gelden wanneer wordt uitgegaan van wat de natuur en het klimaat kunnen verdragen op het gebied van stikstof en CO_2-uitstoot? Is een groei naar 500.000 vliegtuigbewegingen volgens de regering houdbaar binnen deze grenzen? Zo ja, op welke onderbouwing berust dat?

Brede welvaart

Het lid van de fractie-Visseren-Hamakers leest in de toelichting bij het voorliggende ontwerpbesluit dat de groei van Schiphol mede wordt onderbouwd met een verwijzing naar het economisch belang van de hubfunctie en het vestigingsklimaat.[45] Tegelijkertijd gaat een groter aantal vluchten gepaard met onder andere extra geluidsoverlast, stikstof- en CO_2-uitstoot.

3. Is de regering het met genoemd lid van mening dat het doel van dit besluit moet zijn om de brede welvaart te vergroten?

Het lid van de fractie-Visseren-Hamakers leest in het door de regering gegeven antwoord op de eerder door de leden van de fractie van PRO gestelde vraag 12 over het onderzoeksrapport van CE Delft «Brede welvaart en de omvang van Schiphol. De wereld in 250.000, 375.000 en 500.000»[46] het volgende:

«*Het kabinet waardeert de inzet van de MRS om de discussie over de toekomst van Schiphol te verrijken met een bredere blik op welvaart, waarbij aspecten als gezondheid, klimaat en leefomgeving nadrukkelijk worden betrokken. Het belang van een goede balans tussen internationale bereikbaarheid, leefomgevingskwaliteit en klimaatdoelen wordt door het kabinet onderschreven.*"[47]

In de verdere beantwoording mist genoemd lid een inhoudelijke reactie op de bevindingen over de effecten op brede welvaart bij 250.000, 375.000 en 500.000 vliegtuigbewegingen.

4. Onderschrijft de regering de conclusie van dit onderzoek dat een kleinere luchthaven Nederland méér brede welvaart oplevert dan de huidige omvang?
5. Zo ja, op welke wijze wordt deze conclusie verwerkt in de besluitvorming over Schiphol? En zo nee, waarom niet?
6. Erkent de regering de conclusie van hetzelfde rapport dat bij 250.000 vliegtuigbewegingen het aantal ernstig geluidgehinderden met meer dan de helft afneemt, de CO_2-uitstoot van Schiphol met meer dan de helft afneemt, er extra ruimte voor natuur komt en er ook meer dan 30.000 woningen bijgebouwd kunnen worden?
7. Hoe beoordeelt de regering de conclusie van dit onderzoek dat de relatie tussen het aantal vluchten en economie minder afhankelijk is

---

[45] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 936 BV bijlage, Besluit, p. 76–77.
[46] Raadpleegbaar via: https://ce.nl/wpcontent/uploads/2026/02/CE_Delft_250108_Brede_welvaart_en_de_omvang_van_Schiphol_Def.pdf.
[47] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 936, CC, p. 67.

van een groot aantal vluchten of een uitgebreide hubfunctie dan vaak wordt aangenomen? En dat ook 250.000 tot 375.000 vliegtuigbewegingen per jaar voldoende zijn om de internationale bereikbaarheid van Schiphol te behouden?

8. Welke onderbouwing heeft de regering om toch te kiezen voor groei naar 500.000 vliegtuigbewegingen per jaar terwijl uit het eerdere onderzoeksrapport uit oktober 2025 van het SEO «Economische analyse ten behoeve van Luchthavenbesluit Schiphol»[48], opgesteld in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voor het LVB 2025, ook al bleek dat de welvaart op termijn stijgt bij een krimp van het aantal vluchten?
9. Het lid van de fractie-Visseren-Hamakers wijst op het onderzoek van het Network Quality and Evironment Framework «Hoe meten we de kwaliteit van de Nederlandse Internationale connectiviteit?» van maart 2024[49] en uitgevoerd in opdracht van Natuur & Milieu dat laat zien dat mogelijk 30% van de huidige verbindingen vanaf Schiphol geen nettobijdrage levert aan de Nederlandse economie en dat voor nog eens ruim 10% van de directe bestemmingen uitstekende alternatieven over de grond bestaan. Volgens dit onderzoek kan krimp van Schiphol daarmee potentieel goed zijn voor de economie, wanneer ook de klimaatschade van vluchten wordt meegewogen. Erkent de regering deze bevindingen? Op welke wijze heeft zij de klimaatschade van extra vluchten meegerekend bij de onderbouwing van het voorliggende ontwerpbesluit?

Klimaat

Het lid van de fractie-Visseren-Hamakers wijst erop dat de coalitiepartijen in het coalitieakkoord «Aan de slag. Bouwen aan een beter Nederland» van het kabinet-Jetten[50] hebben afgesproken dat de totale CO_2-uitstoot van de burgerluchtvaart op Schiphol en Lelystad Airport in 2030 lager moet zijn dan in 2024 op Schiphol. Ook schreef uw ambtsvoorganger op 30 maart 2023 nog in de beslisnota inzake de Beleidsaanpak niet-CO_2-klimaateffecten luchtvaart dat de niet-CO_2-klimaateffecten van luchtvaart omvangrijk zijn – volgens recente schattingen tweemaal zo groot als de CO_2-effecten – en dat Nederland hierin met een beleidsaanpak voorop gaat lopen.[51]

10. Hoeveel klimaatschade – uitgedrukt in CO_2-equivalenten (CO_2eq) – zou Schiphol veroorzaken wanneer de luchthaven mag doorgroeien naar 500.000 vliegtuigbewegingen per jaar, uitgaande van uitsluitend de maatregelen die in het voorliggende ontwerpbesluit zijn opgenomen? Welk aandeel van de totale Nederlandse CO_2eq-uitstoot zou dit vertegenwoordigen?
11. Hoe verhoudt voormelde afspraak uit het coalitieakkoord zich tot de groei van het aantal vluchten dat in het voorliggende ontwerpbesluit mogelijk gemaakt wordt, gezien de plannen van de regering om ook Lelystad Airport te openen?
12. Welke maatregelen gaat de regering treffen om te waarborgen dat de CO_2 uitstoot van Schiphol daalt?
13. Is de regering – net als haar voorganger – nog steeds van plan om voorop te lopen met beleidsaanpak voor de niet-CO_2 uitstoot van de

---

[48] Raadpleegbaar via: https://www.seo.nl/wp-content/uploads/2026/01/2025-165-Economische-analyse-ten-behoeve-van-luchthavenbesluit-Schiphol-1.pdf.

[49] Raadpleegbaar via: https://natuurenmilieu.nl/app/uploads/Network-Quality-and-Environment-Framework-Natuur-Milieu-april-2024.pdf.

[50] Raadpleegbaar via: https://open.overheid.nl/documenten/ae784c79–5e0a-4866–85f5–1b80c5dc614e/file.

[51] *Kamerstukken II* 2022/23, 31 936, nr. 1050 bijlage, Beslisnota, p. 1.

luchtvaart? Hoe verhoudt dat zich tot de keuze in het voorliggend ontwerpbesluit om groei van het aantal vluchten mogelijk te maken?
14. Wordt bij de afspraak uit het coalitieakkoord en de uitvoering van de in de Tweede Kamer aangenomen motie van het lid Grinwis c.s. over borging van de afspraak dat de totale CO_2-uitstoot van de burgerluchtvaart op Schiphol en Lelystad Airport in 2030 lager moet zijn dan in 2024 op Schiphol[52] ook het terugbrengen van de niet-CO_2-klimaateffecten betrokken? Zo ja, op welke wijze? Zo nee, waarom niet?
15. Welke mogelijkheden ziet de regering om in het aangekondigde onderzoek naar een (gedeeltelijke) nachtsluiting van Schiphol maatregelen te onderzoeken die niet-CO_2-klimaateffecten verder beperken?
16. Welke van deze mogelijke maatregelen is de regering bereid om in te zetten – mede gezien het NLR-rapport «Non-CO_2 mitigation strategies towards climate neutral aviation. Mitigating both CO_2 and non-CO_2 effects of international commercial flights departing the Netherlands», uitgevoerd in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat[53] – waaruit blijkt dat met kleine aanpassingen de niet-CO_2-impact van een vlucht fors verminderd kan worden?

Stikstof

Het lid van de fractie-Visseren-Hamakers wijst erop dat de Tweede Kamer in 2022 – met steun van de huidige coalitiepartijen – de motie van de leden Grinwis en Boswijk over uitspreken dat elke sector zijn aandeel stikstofemissies in gelijke mate reduceert[54] heeft aangenomen die uitsprak dat alle sectoren, waaronder expliciet ook de luchtvaart, stikstofemissies in gelijke mate moeten reduceren. In het coalitieakkoord staat het doel van 50% minder stikstofuitstoot in mobiliteitssector genoemd.
17. Welke keuzes zijn noodzakelijk om te komen tot een eerlijke bijdrage van de luchtvaart aan het doel om 50% minder stikstof uit te stoten in de mobiliteitssector? Hoe verhouden deze keuzes zich tot het voorliggende ontwerpbesluit?
18. Welk aantal vluchten past binnen de stikstofruimte onder de Habitatrichtlijn, zonder gebruik te maken van maatregelen waarvan de rechter de additionaliteit niet heeft vastgesteld? Met andere woorden: voor welk aantal vluchten is de benodigde stikstofruimte wél voldoende onderbouwd?
19. Het lid van de fractie-Visseren-Hamakers leest in de beantwoording van de eerder door dit lid gestelde vraag 13 dat het LVB en de natuurvergunning gescheiden trajecten zijn, die niet op elkaar hoeven te wachten.[55] Hoe kan de regering nu een besluit tot groei van het aantal vluchten nemen, terwijl nog niet eens duidelijk is of het huidige aantal vluchten legaal is?
20. Wat is de stand van zaken met betrekking tot het bezwaar dat MOB, Greenpeace en SchipholWatch op 26 januari 2026 hebben ingediend bij de Staatssecretaris van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur tegen het gedoogbesluit over de natuurvergunning van Schiphol, waarin zij eisen dat dit gedoogbesluit wordt ingetrokken en dat hun oorspronkelijke handhavingsverzoek over Pier A wordt

[52] *Kamerstukken II* 2025/26, 31 936, nr. 1279.
[53] *Kamerstukken II* 2025/26, nr. 1225, bijlage.
[54] *Kamerstukken II* 2022/23, 33 576, nr. 305.
[55] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 936, CC, p. 175.

nageleefd?[56] Welke consequenties zijn er voor het voorliggende ontwerpbesluit als het bezwaar gegrond verklaard wordt?

Handhaving

De ILT heeft in haar op verzoek van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat uitgevoerde HUF-toetsen een lijst aanpassingen op het LVB benoemd die ze noodzakelijk acht om het LVB handhaafbaar te maken.[57] Een van de punten die de ILT hier noemt is het gebrek aan «lik-op-stuk» handhaving bij dreigende overschrijding van geluidsnormen.[58] In antwoord op de eerder door de leden van de fractie van de BBB gestelde vraag 5 stelt de regering dat het voor de ILT-Luchtvaartautoriteit niet mogelijk is direct een bestuurlijke boete op te leggen bij overtredingen. De Wet luchtvaart zou hiervoor moeten worden aangepast. Ook stelt zij dat het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de middelen die de ILT-Luchtvaartautoriteit met deze ontwerpwijziging van het LVB heeft, voldoende acht om effectief haar taken uit te voeren.[59]

21. Is de regering het met genoemd lid eens dat handhaafbaarheid van het voorliggende ontwerpbesluit van groot belang is?
22. Hoe kan er sprake van rechtszekerheid zijn als de regels niet handhaafbaar zijn?
23. De ILT schrijft in haar HUF-toets van 29 september 2025 dat zij in 2024 al de toezegging gekregen heeft dat de mogelijkheid voor het direct opleggen van bestuurlijke boetes gefaciliteerd gaat worden.[60] Wat is de status van deze toezegging? Wordt de bevoegdheid om direct bestuurlijke boetes op te leggen voorbereid? Zo ja, wanneer kan de Kamer een wetsvoorstel verwachten?

In dezelfde HUF-toets leest het lid van de fractie-Visseren-Hamakers het volgende over emissies: «*Om tot verbetering van de leefomgeving te komen zouden de relatieve grenswaarden vervangen kunnen worden door absolute grenswaarden voor maximale uitstoot.*»[61] en «*Relatieve normen zorgen er niet voor dat de absolute werkelijke uitstoot begrensd wordt.*»[62]
In antwoord op de eerder door de leden van de fractie van PRO gestelde vraag 10 schrijft de regering verder dat er onvoldoende wetenschappelijke onderbouwing is om een absolute grenswaarde voor de verschillende stoffen vast te stellen en dat de bescherming die het LVB biedt naar huidig inzicht voldoende is.[63]

24. Kan de regering onderbouwen waarom zij het ondanks de kritiek die de ILT in de HUF-toets aanhaalt voldoende acht om de absolute werkelijke uitstoot niet te begrenzen?
25. Wat is de stand van zaken van het lopende toxicologisch onderzoek naar het risico op kanker bij Schipholmedewerkers? Welke aanleiding ziet de regering hierin om alsnog grenzen te stellen aan de uitstoot van fijnstof, ultrafijnstof, Zeer Zorgwekkende Stoffen (ZZS) en het zwavelgehalte in kerosine?[64]
26. Wat is de stand van zaken van het handhavingsverzoek dat MOB, Greenpeace, SchipholWatch en omwonenden op 9 april 2026 hebben

---

[56] Raadpleegbaar via: https://schipholwatch.nl/2026/01/26/bezwaar-tegen-weigeren-handhaving-a-pier-schiphol/.
[57] Raadpleegbaar via: link, Checklist HUF-toets, p. 2 e.v.
[58] Raadpleegbaar via: link, Checklist HUF-toets, p. 6.
[59] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 936, CC, p. 144.
[60] Raadpleegbaar via: link, Checklist HUF-toets, p. 6.
[61] Raadpleegbaar via: link, p. 3.
[62] Raadpleegbaar via: link, Checklist HUF-toets, p. 17.
[63] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 936, CC, p. 155.
[64] Zie hiervoor o.a.: https://www.greenpeace.org/nl/nieuws/74160/omwonenden-en-milieuorganisaties-eisen-handhaving-overheid-tegen-herrie-schiphol/.

ingediend bij de ILT over het optreden tegen overschrijding van de geluidsnormen?
27. Welke consequenties zijn er voor dit LVB als de indieners van het handhavingsverzoek in het gelijk gesteld worden?

Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel (NNHS)

Het lid van de fractie-Visseren-Hamakers memoreert aan het op 6 september 2026 gepubliceerde artikel op SchipholWatch over het evaluatierapport «Beleidsevaluatie op hoofdlijnen NNHS Schiphol», waarin conclusies en adviezen voor het vervolg van het Nieuwe Normen- en Handhavingsstelsel Schiphol (NNHS) beschreven staan.[65]
28. Hoe reflecteert de regering op de conclusies van dit rapport? Onderschrijft zij deelconclusie E: Het Ministerie van IenW heeft omwonenden niet goed genoeg beschermd tegen vliegtuighinder als gevolg van de groei van de luchthaven en werking van het NNHS?
29. Op welke wijze gaat de regering opvolging geven aan de adviezen die in het rapport benoemd staan?
30. Hoe verhoudt de keuze in voorliggend ontwerpbesluit voor groei tot 500.000 vliegtuigbewegingen zich tot de deelconclusie uit het bovenstaande rapport dat het effect van hinderbeperkende maatregelen in de praktijk grotendeels geabsorbeerd zal zijn door volumegroei?
31. Is de regering bereid om – zoals voorgesteld in advies 2a van het hierboven genoemde rapport – te erkennen dat omwonenden onvoldoende rechtsbescherming hebben gekregen en daar excuses voor te maken?

Vervolgvragen mer

32. Het lid van de fractie-Visseren-Hamakers leest in de beantwoording van de eerder door dit lid gestelde vraag 1 dat door de regering wordt gesteld dat bij het herzien van de MER uiteraard wordt uitgegaan van actuele, volledige en correcte informatie.[66] Waarom wordt de omvang van de referentiesituatie dan niet opnieuw bepaald?
33. In hetzelfde antwoord schrijft de regering verder: «*Wel wordt uitgebreider toegelicht waarom er van de juiste referenties wordt uitgegaan.*»[67] Naar welke «juiste referenties» verwijst de regering hier?
34. Op welke wijze onderbouwt de regering dat voor deze referentiesituatie actuele, volledige en correcte informatie gebruikt wordt, zonder deze opnieuw te bepalen?
35. Heeft de regering de Commissie voor de mer om een reactie gevraagd op de wijze waarop haar aanbevelingen zijn opgevolgd? Zo nee, is zij bereid dit alsnog te doen en de reactie van de Commissie voor de mer met de beide Kamers te delen?

---

[65] Zie hiervoor: https://schipholwatch.nl/2026/09/06/vertrouwelijk-rapport-ministerie-liet-omgeving-schiphol-bewust-vallen/.
[66] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 936, CC, p. 172.
[67] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 936, CC, p. 172.

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening ziet met belangstelling uit naar uw reactie en ontvangt deze graag zo spoedig mogelijk, doch **uiterlijk vrijdag 25 september 2026, 17:00 uur**.

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

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 25 september 2026

Op 2 juli 2026 heeft de Kamer de beantwoording ontvangen op de eerder gestelde vragen over het ontwerpbesluit tot wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) Schiphol.[68] Op 15 september 2026 zijn vanuit de vaste commissie van Infrastructuur en Waterstaat nadere vragen ingediend door de leden van de fracties van de BBB, PRO, de PVV, de PvdD en de fractie-Visseren-Hamakers
Het lid van de fractie-Visseren-Hamakers sluit zich verder graag bij de door de leden van de fractie van PRO gestelde vragen aan. In de bijlage treft u de beantwoording van de vragen aan.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
V.P.G. Karremans

[68] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 936, CC.

182101

1. Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van PRO

Kernvraag

De leden van de fractie van **PRO** constateren dat in een ordentelijk verlopen wetgevingsproces de gedoogsituatie waarin Schiphol vijftien jaar terug «alvast» mocht gaan groeien nooit had kunnen optreden. In een ordentelijk verloop was de beleids- en besluitvorming voor het nieuwe LVB gestart vanuit de legitieme situatie van het LVB 2008. Vervolgens was via de *fair balance*-criteria vanuit het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens en fundamentele vrijheden (EVRM) en het EU-Handvest van de Grondrechten en de verplichtingen uit de Wet luchtvaart een nieuw normen- en beschermingskader vastgesteld waarbinnen Schiphol mag opereren. In plaats daarvan wordt nu uitgegaan van een niet-legitieme, maar gedoogde, situatie met 500.000 vliegtuigbewegingen als startpunt, waarna een *balanced approach*-procedure wordt toegepast, inclusief alle daarin ingebouwde bescherming voor al dan niet daadwerkelijk legitieme rechten van de luchtvaartsector.

Vraag 1

Kan de regering onderbouwen waarom een jarenlang gedoogde – en door de rechter problematisch geachte – situatie als uitgangspunt wordt genomen voor een nieuw LVB? Dit zonder dat daarmee de grondrechten van omwonenden daadwerkelijk en aantoonbaar in evenwicht zijn gebracht met de economische belangen van de luchtvaart?

Antwoord

Het Schipholdossier is zeer complex en er spelen vele (tegenstrijdige) belangen. Inmiddels is sprake van een jarenlange gedoogsituatie. Deze gedoogsituatie vindt zijn oorsprong in de beoogde vastlegging van het Nieuw Normen en Handhavingsstelsel (NNHS). Met dit stelsel is eerst geëxperimenteerd en na deze periode waren alle betrokken partijen, waaronder vertegenwoordigers van omwonenden, sectorpartijen en milieuorganisaties, het eens over de wenselijkheid van voortzetting van toepassing van het NNHS. Om deze reden is in 2015, vooruitlopend op een wijziging van het LVB ter vastlegging van de operatie van 500.000 vliegtuigbewegingen (resultaat Alderstafel), gekozen om bij overschrijding van de grenswaarden per handhavingspunt die zijn opgenomen in het LVB 2008, geen handhavingsmaatregel op te leggen als blijkt dat de overschrijding het gevolg is van de toepassing van het strikt preferentieel baangebruik zoals dat is omschreven in het NNHS (het anticiperend handhaven). Een voorstel tot wijziging van de Wet luchtvaart – met als doel deze operatie wettelijk te verankeren – is in 2016 door de beide Kamers aangenomen. Het bijbehorende LVB NNHS is echter niet geïmplementeerd, onder andere omdat er een nieuw geluidstelsel moest komen in verband met de nieuwe Europese rekenmethode Doc29 en vanwege het ontbreken van een natuurvergunning voor Schiphol.

In het coalitieakkoord van eind december 2021 heeft het toenmalige kabinet aangekondigd dat een betere balans moest worden gezocht tussen de bij Schiphol betrokken belangen. In 2022 werd het daadwerkelijke besluit genomen om te komen tot een betere balans tussen de economische belangen van de luchthaven, en de belangen van omwonenden en de leefomgeving. De uitwerking en verankering van dit nieuwe beleid conform internationale regelgeving (o.a. EU-Geluidverordening) is niet eenvoudig, en heeft daarmee tijd gekost. In

de procedure van de Stichting Recht op bescherming tegen Vliegtuighinder (RBV) tegen de Staat, heeft de rechter in maart 2024 bovendien bepaald dat de belangen van omwonenden beter moeten worden meegewogen. Verder beveelt de rechter dat een vorm van praktische en effectieve rechtsbescherming in het leven moet worden geroepen die toegankelijk is voor alle ernstig gehinderden en slaapverstoorden, ook voor hen die buiten de huidige geluidscontouren wonen. Tegelijkertijd oordeelde de Hoge Raad in diezelfde periode dat de gedoogsituatie niet kan worden beëindigd zonder een zogenaamde «balanced approach-procedure» te doorlopen, omdat de voorgenomen maatregelen leidden tot een geluidsgerelateerde exploitatiebeperking.[69] Volgens de Hoge Raad moest bij de beoordeling of sprake is van een exploitatiebeperking worden uitgegaan van 500.000 vliegtuigbewegingen, omdat dat het huidige aantal toegestane vliegtuigbewegingen was.

Om tot een nieuwe balans te komen is door het kabinet een brede afweging van verschillende publieke belangen gemaakt. Luchtvaart, en Schiphol als Nederlands grootste luchthaven in het bijzonder, is een belangrijke pijler onder de Nederlandse economie. Als één van de meest open economieën ter wereld is internationale bereikbaarheid voor Nederland essentieel, daarom is de hubfunctie van Schiphol van cruciaal belang voor Nederland en vanwege de 111.200 banen die Schiphol oplevert waar veel Nederlandse gezinnen bestaanszekerheid aan ontlenen.

Tegelijkertijd erkent het kabinet dat een luchthaven van deze omvang onlosmakelijk en onvermijdelijk hinder veroorzaakt. Het luchtverkeer van en naar Schiphol veroorzaakt voor een grote groep mensen ernstige geluidshinder en slaapverstoring.
Het kabinet heeft zich ten doel gesteld om de geluidhinder te reduceren, de rechtsbescherming voor omwonenden te herstellen en te zorgen voor juridische duidelijkheid voor alle partijen. Met dit LVB wordt dit geregeld. Het kabinet heeft een inschatting gemaakt van welke substantiële hinderreductie gerealiseerd kan worden terwijl een goede verbondenheid van Nederland in het nationale en algemene belang blijft behouden. Het kabinet stelde op basis hiervan een geluidsdoel van 20% minder ernstig gehinderden en 15% minder slaapverstoring in de nacht.

Om te komen tot maatregelen om het geluidsdoel te behalen is vervolgens een verplichte Europese balanced approach procedure doorlopen. Binnen deze procedure zijn op verschillende momenten stakeholders geraadpleegd (zoals vertegenwoordigers van omwonenden, bestuurlijke partijen, milieuorganisaties, Schiphol en sectorpartijen) en heeft afweging plaatsgevonden over het maatregelenpakket. Dit alles heeft geleid tot een maatregelenpakket met het weren van de meest lawaaiige toestellen in de nacht, stimulering van stillere toestellen door middel van tariefdifferentiatie, inzet van stillere toestellen in de nacht door KLM, een reductie van het aantal nachtvluchten van 32.000 naar 27.000 en een reductie van het maximum aantal vliegtuigbewegingen van 500.000 naar 478.000. Hiermee wordt het doel voor de nacht gehaald en de eerste 15% van de 20% voor het etmaal. Het valt daarbij op te merken dat Schiphol daarmee de eerste luchthaven ter wereld is die vanwege door de overheid opgelegd beleid moet krimpen, in een sector die jaar over jaar groeit.

[69] Hoge Raad 12 juli 2024, ECLI:NL:HR:2024:1061, r.o. 3.3.4.

Dit is een evenwichting maatregelenpakket dat een substanstiële hinderreductie biedt waar alle omwonenden rond Schiphol van profiteren en waarbij de verbondheid van Nederland op voldoende niveau kan blijven.

De vermindering van geluidsoverlast die uitgaat van het maatregelenpakket van de doorlopen balanced approach-procedure wordt via nieuwe normen in het LVB verankerd en geborgd. Als resultaat leidt het voorliggende LVB concreet tot een kleinere omvang van Schiphol (exploitatiebeperking) en zijn er minder negatieve milieueffecten dan in de huidige gedoogsituatie. Met de wijziging van het LVB wordt de rechtsbescherming van omwonenden hersteld, in die zin dat weer gehandhaafd kan en zal worden op basis van actuele regels en grenswaarden. De rechtsbescherming wordt met het ontwerp-LVB ook uitgebreid doordat omwonenden, ook zij die verder van de luchthaven af wonen, worden beschermd via een uitgebreid stelsel van handhavingspunten. In het kader van de rechtsbescherming is het ook van belang om te benoemen dat al eerder beroep bij de bestuursrechter mogelijk is gemaakt in geval van een wijziging van het LVB; de rechtsbescherming van omwonenden is verbeterd doordat over een voorgenomen wijziging van het LVB kan worden geprocedeerd bij de bestuursrechter in plaats van bij de civiele rechter. Dit heeft voordelen voor alle betrokkenen. Niet alleen is een procedure bij de bestuursrechter laagdrempeliger doordat de verplichte procesvertegenwoordiging ontbreekt, daarnaast komt er sneller duidelijkheid en rechtszekerheid over het voorliggende besluit doordat het besluit na afloop van de beroepsprocedure of als deze procedure ongebruikt is verstreken, formele rechtskracht verkrijgt.

Bij de regulering van een luchthaven moet acht worden geslagen op de fundamentele grondrechten zoals verankerd in het EVRM. De nadelige gevolgen van de operatie van een luchthaven kunnen, als zij voldoende ernstig zijn, voor omwonenden leiden tot een inmenging op het recht op eerbiediging van het privéleven en de eigen woning. Uit het EVRM volgt daarom de verplichting voor lidstaten om te voorkomen dat op dat recht onrechtmatige inbreuken worden gemaakt.

Of sprake is van een onrechtmatigheid hangt af van de essentiële vraag of de door het LVB toegestane hinder berust op een redelijke belangenafweging en of daarbij sprake is van een «fair balance» tussen de betrokken belangen. Het gaat daarbij om enerzijds het economische belang van de luchthaven (werkgelegenheid en (internationale) verbondenheid) en anderzijds het belang van de kwaliteit van de leefomgeving en de bescherming van de omwonenden. Volgens het kabinet voldoet deze wijziging van het LVB aan de in het kader van artikel 8 EVRM vereiste fair balance.

Gebrek aan juridische basis

De leden van de fractie van PRO merken op dat uit de eerdere beantwoording blijkt dat de motivering van het voorliggende besluit met name rust op procedurele argumenten, terwijl de feitelijke en juridische onderbouwing in gebreke blijven. Zo is het ontwerpbesluit niet gebaseerd op de juiste referentiesituatie, is de actuele wetenschappelijke onderbouwing niet meegenomen – onder andere de cijfers van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) –, stelt de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) vragen bij de handhaafbaarheid, ontbreekt een sluitende natuurrechtelijke inbedding en hadden de belangen van omwonenden evenwichtiger meegenomen moeten worden in de

besluitvorming. Er wordt vastgehouden aan een lijn waarin de operationele continuïteit van Schiphol in alle gevallen per definitie het zwaarst weegt.

De vraag is of het ontwerpbesluit voldoet aan het EVRM, het Unierecht, de nationale milieuregelgeving en de rechterlijke oordelen in eerdere procedures (RBV-vonnis[70]). Zo wordt een reëel risico gecreëerd waarbij het voorliggende ontwerpbesluit, in geval van een gang naar de rechter, juridisch geen stand houdt. Daarmee worden de doelen niet gehaald om een einde te maken aan de jarenlange gedoogsituatie rondom Schiphol en om rechtszekerheid te bieden aan omwonenden en de luchthaven.

In de beantwoording van de eerder door de leden van de fractie van PRO (toen nog GroenLinks-PvdA) gestelde vragen over de juridische basis van het ontwerpbesluit neemt de regering als uitgangspunt dat de Staat bij de verdere regulering van Schiphol rekening moet houden met de feitelijke situatie die jarenlang werd gedoogd, namelijk een operatie van ongeveer 500.000 vliegtuigbewegingen per jaar.

Vraag 2

Waarop is de uitkomst gebaseerd dat met het nieuwe LVB nu voldoende recht wordt gedaan aan de eerder als onrechtmatig aangemerkte situatie, zijnde de ontstane en langdurig gedoogde situatie? Waaruit blijkt dat met dit ontwerpbesluit uiteindelijk economische keuzes en vermeende overstijgende publieke belangen in voldoende balans zijn gebracht met de mensenrechten?

Antwoord

Om invulling te geven aan het EVRM, het Unierecht, de nationale milieuregelgeving en de rechterlijke oordelen in eerdere procedures, heeft het kabinet een zorgvuldige afweging gemaakt van de verschillende belangen, met als doel om tot een nieuwe situatie te komen waarin economische en overstijgende publieke belangen in balans zijn met de mensenrechten. De belangenafweging is geschetst in het antwoord op vraag 1 en onder andere gebaseerd op de balanced approach-procedure, de milieu-informatie uit het MER en onderzoek naar het economisch belang van de luchthaven. Dit betekent dat zowel economische belangen als belangen van de leefomgeving zijn meegenomen. Om verdere invulling te geven aan artikel 8 van het EVRM zijn stakeholders en maatschappelijke partijen betrokken geweest bij de belangenafweging.

Het ontwerp-LVB is inmiddels voorgelegd aan de Afdeling advisering van de Raad van State. De Afdeling heeft op 9 september 2026 advies uitgebracht (dictum B). De Afdeling adviseert wel om met betrekking tot mensenrechten (a) in de toelichting aan te geven hoe in het ontwerp-LVB de gevolgen van preferentieel baangebruik voor groepen omwonenden die daardoor meer hinder kunnen ervaren zijn gewogen, en (b) een nadere motivering te geven van de keuze om de 40 dB(A) L_{night}-contour als uitgangspunt te nemen om de handhavingspunten voor de nacht te bepalen. Het ministerie zal deze adviezen verwerken.

[70] Rb. Den Haag, 20 maart 2024, ECLI:NL:RBDHA:2024:3734.

Vraag 3

Kan de regering bevestigen dat het arrest van de Hoge Raad van 12 juli 2024[71] uitsluitend betrekking heeft op de verplichting de *balanced approach*-procedure toe te passen bij de invoering van geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen?

Antwoord

De balanced approach-procedure is van toepassing als een lidstaat overweegt om een geluidsgerelateerde exploitatiebeperking in te voeren. Onder een geluidsgerelateerde exploitatiebeperking moet worden verstaan: «*elke maatregel die gevolgen heeft voor de geluidsomgeving rond een luchthaven en die de toegang tot of de operationele capaciteit van een luchthaven vermindert.*»[72] Als niet voldaan wordt aan de definitie van een geluidsgerelateerde exploitatiebeperking in de zin van EU-Geluidverordening dan is de procedure niet toepasselijk.

In het arrest van de Hoge Raad van 12 juli 2024 stond de vraag centraal of de Staat een experimenteerregeling kon invoeren alsmede het anticiperend handhaven kon beëindigen zonder het doorlopen van een balanced approach-procedure. De Hoge Raad heeft voor deze voorgenomen maatregelen geoordeeld dat sprake was van een geluidsgerelateerde exploitatiebeperking en dat hiervoor een balanced approach-procedure moest worden doorlopen. Voor de beoordeling of sprake is van een exploitatiebeperking heeft de Hoge Raad 500.000 vliegtuigbewegingen als zijnde «*het huidige aantal toegestane vliegtuigbewegingen*» als uitgangspunt genomen.[73]

Vraag 4

Kan de regering heel specifiek aangeven waar de Hoge Raad zou stellen dat in algemene zin bij elke vermindering van het vluchtaantal lager dan 500.000 vliegtuigbewegingen er een *balanced approach*-procedure gevolgd moet worden, ook wanneer de context is dat het aantal van 500.000 geen wettelijk recht vormt en ook buiten de toen voorliggende zaak van de experimenteerregeling valt?

Antwoord

In rechtsoverweging 3.3.4 van het arrest van 12 juli 2024 staat: «*Zoals blijkt uit hetgeen hiervoor in 3.2.3 is overwogen, stelt de voorgenomen Experimenteerregeling vast dat voor Schiphol ruimte bestaat voor maximaal 460.000 vliegtuigbewegingen. Dit betekent dat de voorgenomen maatregelen gevolgen hebben voor de operationele capaciteit van de luchthaven, door het huidige aantal toegestane vliegtuigbewegingen van 500.000 te beperken. Hiermee zijn de voorgenomen maatregelen aan te merken als een geluidsgerelateerde actie die leidt tot een exploitatiebeperking in de zin van de Geluidsverordening. De Staat kan de voorgenomen maatregelen dan ook slechts invoeren als zij de procedure van de evenwichtige aanpak heeft doorlopen.*» De Hoge Raad concludeert dus heel helder dat het uitgangspunt voor de beoordeling of er sprake is van een exploitatiebeperking in de zin van de EU-Geluidverordening is dat er uitgegaan moet worden van 500.000 als het «huidige aantal toegestane vliegtuigbewegingen». Hoewel het getal van 500.000 niet wettelijk is

[71] HR (Civiele Kamer), 12 juli 2024, ECLI:NL:HR:2024:1061.
[72] Hoge Raad 12 juli 2024, ECLI:NL:HR:2024:1061, r.o. 3.3.3.
[73] Hoge Raad 12 juli 2024, ECLI:NL:HR:2024:1061, r.o. 3.3.4.

vastgelegd, wordt dit aantal door de Hoge Raad beschouwd als de toegestane operatie.

Vraag 5

Indien de regering niet van oordeel is dat het arrest dit voorschrijft, waarom is dan niet uitgegaan van de juridisch geldende situatie onder het LVB 2008 als uitgangspunt voor het voorliggende ontwerpbesluit?

Antwoord

Het ontwerpbesluit betreft een integrale wijziging van het LVB 2008. Een onderdeel ervan betreft het verankeren van de maatregelen die zijn voortgekomen uit de afgeronde balanced approach-procedure. In lijn met de uitspraak van de Hoge Raad van 12 juli 2024 is de balanced approach-procedure gevolgd, zodat ten opzichte van het aantal vliegtuigbewegingen dat door de Hoge Raad als «toegestaan aantal vliegtuigbewegingen» werd aangemerkt (500.000) een nieuw maximumaantal (478.000) met dit ontwerpbesluit kan worden verankerd.

Vraag 6

Erkent de regering dat een terugkeer naar de legitieme situatie van het LVB 2008 niet enkel als een geluid-gerelateerde maatregel gezien kan worden omdat dit ontwerpbesluit – net als elk luchthavenverkeersbesluit – een veel bredere scope heeft dan enkel de geluidsnormen?

Antwoord

Als met «een terugkeer naar de legitieme situatie van het LVB 2008» wordt bedoeld dat het anticiperend handhaven wordt beëindigd zónder dat het LVB 2008 wordt gewijzigd, dan betreft dit een geluidsgerelateerde exploitatiebeperking waarvoor de balanced approach-procedure moet worden doorlopen. Dit volgt uit het arrest van de Hoge Raad van 12 juli 2024. Wijzigingen met betrekking tot de tekst in het momenteel geldende LVB die geen gevolgen hebben voor de geluidsomgeving van de luchthaven Schiphol, oftewel die niet kunnen worden gekwalificeerd als een geluidsgerelateerde exploitatiebeperking, kunnen worden doorgevoerd zonder het doorlopen van een balanced approach-procedure. Zodra echter een onderdeel van verschillende voorgenomen wijzigingen kwalificeert als een geluidsgerelateerde exploitatiebeperking, moet voor dat onderdeel de balanced approach-procedure worden gevolgd.

Vraag 7

Is de regering het met de leden van de fractie van PRO eens dat de balanced approach een procedurele verplichting bevat en niet beoogt een materieel recht op behoud van een bepaalde operationele capaciteit te creëren? Zo nee, waarom niet?

Antwoord

De balanced approach-procedure moet worden gevolgd wanneer een lidstaat een exploitatiebeperking overweegt vanwege een geluidsprobleem op een luchthaven. In dat geval stelt de lidstaat eerst vast welk geluidsdoel met de voorgenomen maatregel moet worden bereikt. De procedurele verplichtingen die daarbij moeten worden gevolgd zijn opgenomen in de EU-Geluidverordening. Na het doorlopen van de procedure en als blijkt dat een exploitatiebeperking noodzakelijk is om het gestelde geluidsdoel te behalen, dan wordt de Europese Commissie

hiervan op de hoogte gebracht. Alle procedurestappen zijn doorlopen en daarmee is de BA-procedure formeel afgerond.

Zonder het doorlopen van deze procedure kan de capaciteit, met oog op het verbeteren van de geluidsomgeving, niet worden verlaagd. Dit volgt ook uit het arrest van de Hoge Raad van 12 juli 2024.

Vraag 8

Erkent de regering dat de uitkomst van de *balanced approach* – ook wanneer de procedure juist gevolgd is en de 500.000 vliegtuigbewegingen terecht als startpunt mochten worden gebruikt – nog steeds in strijd kan zijn met hoger Europees recht, omdat die toets alleen op uitkomstniveau gemaakt kan worden? Is de regering bereid om alsnog concreet, in detail en dus op uitkomstniveau te onderbouwen dat met dit ontwerpbesluit de grondrechten van omwonenden niet buitenproportioneel geschonden worden en er sprake is van een *fair balance* binnen het beoordelings- en begrippenkader van het EVRM en het EU Handvest? Zo nee, waarom niet? Zo ja, is de regering bereid om deze onderbouwing met de Kamer te delen?

Antwoord

Het secundaire Unierecht, zoals verordeningen en richtlijnen, moet in overeenstemming zijn met de in het EU-Handvest gewaarborgde grondrechten. Ook nationale autoriteiten, zoals het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, moeten deze grondrechten respecteren wanneer zij EU-wetgeving toepassen (bijv. de EU-Geluidverordening). De toepasselijkheid van het Handvest is beperkt tot situaties waarin lidstaten het Unierecht uitvoeren. Wanneer het gaat om zuiver nationale wetgeving die buiten de werkingssfeer van het Unierecht valt, zijn nationale wetgevers primair gebonden aan het EVRM. Kortom: bij de aanpak van geluidhinder moet niet alleen het proces zoals voorgeschreven in de EU-Geluidverordening worden gevolgd, maar moeten ook de grondrechten van burgers worden beschermd. Het kabinet onderschrijft dit uitgangspunt en heeft hiermee rekening gehouden bij de voorliggende wijziging van het LVB. In wat volgt wordt dit toegelicht.

In 2022 heeft het toenmalige kabinet besloten dat er een betere balans moest komen tussen de belangen die betrokken zijn bij de luchthaven Schiphol. Ter uitvoering van dit beleid, dat erop was gericht om de leefomgeving rond de luchthaven te verbeteren door geluidsreducerende maatregelen te treffen, is de Nederlandse Staat een balanced approach-procedure gestart. Zoals eerder toegelicht is dit een door de EU-Geluidverordening voorgeschreven verplichte procedure. De uitkomst van de procedure wordt mede bepaald door het geluidsdoel dat is geformuleerd. Het geluidsdoel heeft de Staat bepaald binnen de beoordelingsruimte («margin of appreciation») die hem toekomt op grond van artikel 8 EVRM. Het kabinet heeft als doel een geluidreductie van 20% te realiseren. Daarmee wordt de leefomgeving rond de luchthaven aantoonbaar verbeterd en tegelijkertijd blijft de hub-functie van Schiphol, inclusief de economische meerwaarde ervan voor Nederland, behouden.

Gedurende de balanced approach-procedure vond meerdere malen overleg plaats met belanghebbende partijen, waaronder omwonenden. De balanced approach-procedure kende twee consultatierondes, die concreet tot bijstelling van het maatregelenpakket hebben geleid. Dit pakket is vervolgens ter toetsing aan de Europese Commissie voorgelegd. De afweging is steeds gemaakt mét omwonenden en na consultatie van alle stakeholders.

Boven op het maatregelenpakket dat de geluidbelasting terugdringt, bevat de LVB-wijziging nog meer maatregelen die omwonenden beter beschermen (bijv. de toename van het aantal handhavingspunten). Het kabinet is dan ook van oordeel dat met de voorliggende LVB-wijziging omwonenden beter worden beschermd dan de huidige praktijk. Met de inwerkingtreding van deze algehele wijziging zal het anticiperend handhaven (de gedoogsituatie) worden beëindigd. Het besluit doet naar het oordeel van het kabinet recht aan de vereiste van fair balance tussen de belangen van de luchtvaartsector en de belangen van de omwonenden.

Vraag 9

De leden van de fractie van PRO merken op dat de milieueffecten van het ontwerpbesluit niet zijn vergeleken met de legale situatie van het LVB 2008, maar met een referentie die uitgaat van de voortgezette gedoogsituatie, hetgeen in feite een illegale situatie is die sinds 2008 bestaat. Gevolg is dat de milieugebruiksruimte van Schiphol feitelijk gunstiger wordt voorgesteld dan zij in juridisch opzicht is.

Erkent de regering dat vergelijking met de feitelijke gedoogsituatie ertoe kan leiden dat de milieugevolgen van het ontwerpbesluit gunstiger worden voorgesteld dan wanneer wordt vergeleken met de juridisch geldende situatie?

Antwoord

De veronderstelling dat in het MER geen referentiesituatie is gehanteerd op basis van het vigerend LVB is onjuist. In het MER zijn twee referentiesituaties gehanteerd.

Door het jarenlange anticiperend handhaven bestaat er een verschil tussen de juridisch vastgelegde situatie (het vigerende LVB) en de feitelijke gedoogsituatie. Het bevoegd gezag voor de mer heeft in de reactienota bij de notitie reikwijdte en detailniveau (NRD) aangegeven dat het verplicht is de effecten ten opzichte van het vigerende LVB te beschrijven (bezien vanuit de mer-systematiek), en dat het de initiatiefnemer vrij staat om onderbouwd een tweede referentiesituatie in beeld te brengen.[74] Er is gekozen om ook de praktijksituatie als referentie op te nemen, om omwonenden inzicht te geven in de milieueffecten ten opzichte van de praktijksituatie. Daarnaast oordeelde de Hoge Raad in juli 2024 dat de gedoogsituatie niet beëindigd kan worden zonder een balanced approach-procedure te doorlopen, omdat dit ook als een geluidsgerelateerde exploitatiebeperking moet worden beschouwd.

Er is dus zowel met de referentie vigerend LVB als met de referentie anticiperend handhaven vergeleken. De effectvergelijking met de referentie vigerend LVB is aanvankelijk in de deelrapporten gemaakt. De Commissie voor de mer heeft geadviseerd om deze referentie ook in het hoofdrapport te presenteren.[75] In het herziene hoofdrapport zijn daarom beide referentiesituaties opgenomen.

Uit het MER blijkt dat de voorgenomen wijziging van de exploitatieomvang voor de meeste milieuaspecten leidt tot milieueffecten die toenemen ten opzichte van de referentiesituatie vigerend LVB, en afnemen of gelijk blijven ten opzichte van de referentiesituatie anticiperend handhaven. Ten opzichte van het vigerende LVB zijn de milieueffecten

[74] *Kamerstukken II* 2024/25, 29 665, nr. 521.
[75] advies MER.

overwegend groter doordat deze referentiesituatie uitgaat van een aanzienlijk lager verkeersvolume. Ten opzichte van de huidige situatie met anticiperend handhaven zijn de milieueffecten over het algemeen gelijk of gunstiger, mede door de maatregelen uit de balanced approach-procedure en de verwachte vlootvernieuwing. Het herziene MER is op 14 september aan de Eerste Kamer gestuurd.[76]

Verzoek om openbaarmaking belangenafweging en actuele inzichten

Vraag 10

De leden van de fractie van PRO verwijzen naar de volgende passage uit de aan de orde zijnde brief: «*De instandhouding van internationale connectiviteit, economische ontwikkeling en de hubfunctie vormt een voldoende zwaarwegend publiek belang dat een dergelijke inbreuk kan rechtvaardigen, mits deze berust op een wettelijke grondslag en binnen een evenwichtige belangenafweging plaatsvindt. Van dit laatste is met dit LVB sprake.*»[77]
Deze leden verzoeken de regering de precieze uitwerking en weging van de belangen openbaar te maken en met de Kamer te delen. In het geval de regering deze informatie niet met de Kamer deelt, wat is daarvoor de reden?

Antwoord

Het kabinet heeft een brede afweging van belangen gemaakt. Luchtvaart, en Schiphol als Nederlands grootste luchthaven in het bijzonder, is een belangrijke pijler onder de Nederlandse economie. Als één van de meest open economieën ter wereld is internationale bereikbaarheid voor Nederland essentieel, daarom is de hubfunctie van Schiphol van cruciaal belang voor Nederland en vanwege de 111.200 banen die Schiphol oplevert waar vele mensen bestaanszekerheid aan ontlenen.

Tegelijkertijd erkent het kabinet dat een luchthaven van deze omvang onlosmakelijk en onvermijdelijk hinder veroorzaakt. Het luchtverkeer van en naar Schiphol veroorzaakt voor een grote groep mensen ernstige geluidshinder en slaapverstoring.

Het kabinet heeft zich ten doel gesteld om de geluidhinder te reduceren, de rechtsbescherming voor omwonenden te herstellen en te zorgen voor juridische duidelijkheid voor alle partijen. Met dit LVB wordt dit geregeld.

Het kabinet heeft een inschatting gemaakt van welke substantiële hinderreductie gerealiseerd kan worden terwijl een goede verbondenheid van Nederland in het nationale en algemene belang blijft behouden. Het kabinet stelde op basis hiervan een geluidsdoel van 20% minder ernstig gehinderden en 15% minder slaapverstoring in de nacht.

Om te komen tot maatregelen om het geluidsdoel te behalen is vervolgens een verplichte Europese balanced approach procedure doorlopen. Binnen deze procedure zijn op verschillende momenten stakeholders geraadpleegd (zoals vertegenwoordigers van omwonenden, bestuurlijke partijen, milieuorganisaties, Schiphol en sectorpartijen) en heeft afweging plaatsgevonden over het maatregelenpakket. Dit alles heeft geleid tot een maatregelenpakket met het weren van de meest lawaaiige toestellen in de nacht, stimulering van stillere toestellen door middel van tariefdifferentiatie, inzet van stillere toestellen in de nacht door

[76] *Kamerstukken I* 2026/27, 31 936, CD.
[77] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 936, CC, p. 74.

KLM, een reductie van het aantal nachtvluchten van 32.000 naar 27.000 en een reductie van het maximum aantal vliegtuigbewegingen van 500.000 naar 478.000.[78] Hiermee wordt het doel voor de nacht gehaald en de eerste 15% van de 20% voor het etmaal. Het valt daarbij op te merken dat Schiphol daarmee de eerste luchthaven ter wereld is die vanwege door de overheid opgelegd beleid moet krimpen, in een sector die per jaar groeit.

Dit is een evenwichting maatregelenpakket dat een substanstiële hinderreductie biedt waar alle omwonenden rond Schiphol van profiteren en waarbij de verbondheid van Nederland op voldoende niveau kan blijven.

Om ook de doelstelling van –20% voor het etmaal te kunnen borgen en daarna verdere verstilling te realiseren is in het ontwerp-LVB is de mogelijkheid voor dalende geluidsnorm met een gefaseerde terugkeer naar 500.000 vliegtuigbewegingen opgenomen. De verstilling die de luchtvaartsector weet te realiseren bovenop het gestelde geluidsdoel, wordt hiermee 50/50% verdeeld over de omwonenden en de sector (Totaal Volume Geluid daalt, maximum aantal vliegtuigbewegingen stijgt).

De ruimte om op termijn terug te groeien naar 500.000 vliegtuigbewegingen is ook van belang voor het toekomstperspectief van de sector en Nederland. De rest van de wereld staat niet stil en om haar positie te houden, te kunnen blijven investeren en Nederland goed verbonden te houden met de wereld is enige toekomstige ruimte voor Schiphol en de Nederlandse luchtvaartsector (onder strikte voorwaarden) van groot belang. Daarnaast schept de exploitatie van Schiphol 111.200 directe banen en levert het Schipholcluster zelfstandig een bijdrage van bijna EUR 12 miljard aan de Nederlandse economie. Dit is zonder de aanzienlijke bijdrage van Schiphol aan het vestigingsklimaat mee te rekenen.

Al met al is zorgvuldig afgewogen welke hinderreductie op welk moment gerealiseerd kan worden, is geborgd dat deze stapsgewijs doorgaat en kan de verbondenheid van Nederland op peil blijven nu en in de komende jaren. Dat is de balans waar dit kabinet voor staat en die met het LVB wordt vastgelegd.

Voor de verdere toekomst werkt het kabinet aan verdere verstilling in de nacht. In het coalitieakkoord is daarover opgenomen dat in 2030 50% verstilling moet worden gerealiseerd ten opzichte van 2024. Dit is van belang om ook voor de langere termijn een goede balans te kunnen blijven garanderen.

Vraag 11

Is de regering het met de leden van de fractie van PRO eens dat wanneer er in een afgewogen belangenafweging inbreuk wordt gemaakt op de grondrechten van omwonenden, het dan wel van belang is dat zo'n gerechtvaardigd besluit navolgbaar is? Er wordt echter slechts gesteld dat de nadelige effecten in balans zijn met de positieve, maar een onderbouwing daarvan ontbreekt.[79] Kan de regering die nu alsnog verstrekken?

Antwoord

De stappen die zijn gezet om te komen tot het ontwerpbesluit zijn navolgbaar. Zie hiervoor ook de beantwoording op vraag 1 en 10.

---

[78] Hoge Raad 12 juli 2024, ECLI:NL:HR:2024:1061, r.o. 3.3.4.
[79] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 936, CC, p. 75.

Bij het opstellen van het ontwerpbesluit LVB zijn de onderliggende overwegingen uitgewerkt in de nota van toelichting. Verdere onderbouwing is te vinden in onder andere het MER, waarin inzichtelijk is gemaakt wat de milieueffecten zijn van de voorgenomen wijziging van het LVB. De nieuwe balans is een (politieke) keuze die is gemaakt op basis van (de uitkomsten van) al deze stappen.[80]

Vraag 12

De leden van de fractie van PRO lezen in de aan de orde zijnde beantwoording het volgende: «*Indien uit objectief en deugdelijk onderbouwd onderzoek blijkt dat sprake is van relevante gezondheidsrisico's als gevolg van geluidbelasting, slaapverstoring of andere milieueffecten, brengt dat juridisch met zich mee dat deze effecten expliciet, inzichtelijk en controleerbaar moeten worden meegewogen in de besluitvorming. Dat is in het kader van het LVB gebeurd.*»[81]

Hóe is dat laatste dan precies gebeurd? Dit gegeven het feit dat dergelijk objectief en deugdelijk onderbouwd onderzoek momenteel al wel degelijk voorhanden is, zoals ook blijkt uit de vragen die zijn gesteld in het eerste schriftelijk overleg. Deze leden vragen de regering om expliciet aan te geven hoe de afweging is gemaakt.

Antwoord

Zie ook het antwoord op vraag 11. Met het MER is inzichtelijk gemaakt wat de milieueffecten van de wijziging van het LVB zijn. In het MER komen geluidbelasting, slaapverstoring en andere milieueffecten uitvoerig aan bod. Via deze weg zijn deze effecten zorgvuldig meegenomen in de besluitvorming.

Vraag 13

De leden van de fractie van PRO hebben de regering bij hun eerder gestelde vraag 53, sub a, expliciet verzocht om een tijdlijn van de ontvangst van de relevante documenten over de nieuwe blootstellingsresponsrelaties, wat medebepalend is voor hoe groot de groep ernstig gehinderden en slaapverstoorden wordt ingeschat.[82] Uit de beantwoording blijkt dat het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in 2026 al vroeg signalen ontving dat nieuwe analyses in voorbereiding waren en dat concepten en tussentijdse versies van de rapportage beschikbaar kwamen voordat het besluitvormingstraject was afgerond.[83] De regering stelt dat deze informatie niet meer in de eindfase van de wijziging kan worden ingepast.

Is het juist dat de feitelijke informatievoorziening achterloopt op de politieke en bestuurlijke planning? Waarom is een nieuw, relevant wetenschappelijk inzicht niet alsnog betrokken bij de besluitvorming? Wat zegt het over de onderbouwing van het ontwerpbesluit dat de nieuwste kennis niet wordt meegewogen?

---

[80] Voor het Hoofdlijnenbesluit, zie Kamerstukken II 2021/22, 29 665, nr. 432. Voor stukken bij de Voorhang van het ontwerp-LVB, waaronder de hoofd- en deelrapporten van het MER, zie Kamerstukken II 2025/26, 29 665, nr. 583. Voor stukken over de BA, zie Kamerstukken II 2024/25, 29 665, nr. 517 en Kamerstukken II 2024/25, 29 665, nr. 523.

[81] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 936, CC, p. 127.

[82] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 936, CC, p. 17.

[83] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 936, CC, p. 91.

Antwoord

Zoals aangegeven in de beantwoording van de parlementaire vragen waarnaar de vraagsteller verwijst, is het RIVM een onafhankelijk instituut dat zelf bepaalt wanneer een rapport wordt opgeleverd. Ten tijde van het opstellen van het MER (voorhangversie januari 2026) was de nieuwe blootstelling-responsrelatie (BR-relatie) nog niet beschikbaar. Hier kon dus ook niet van uitgegaan worden voor de onderzoeken. Het bevoegd gezag voor de mer heeft bevestigd dat deze aanpak juist was.[84]

Eind juni 2026 heeft het RIVM de definitieve rapportage gepubliceerd. De nieuwe inzichten zijn betrokken bij de herziening van het MER. Er is inzicht gegeven in aantallen gehinderden en slaapverstoorden (uitgaande van de MER-scenario's), gebruik makend van de nieuwe BR-relaties. In het nieuwe onderdeel «LVB» in het MER zijn ook de effecten bij het LVB-scenario met 478.000 vliegtuigbewegingen beschreven, onder andere hoe de nieuwe aantallen zich verhouden tot de criteria voor gelijkwaardigheid.

Vraag 14

Erkent de regering eveneens dat ook het milieueffectrapport (MER) voor de wijziging van het LVB zal moeten worden aangepast zodanig dat de referentiesituatie uit het LVB 2008 met de *oude* blootstellingsresponse-relatie wordt vergeleken met de beoogde situatie met de *nieuwe* blootstellingsresponse-relatie? En dat enkel een toets op de gelijkwaardigheid in juridisch en bestuurlijk opzicht niet afdoende is?

Antwoord

In het herziene MER is aanvullend de meest recente blootstelling-responsrelatie op basis van het RIVM-rapport van juni 2026 toegepast op de in het MER onderzochte situaties. Daarbij is onderzocht:

- wat het effect is van toepassing van de BR-2024 op de berekende aantallen ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden;
- hoe de uitkomsten zich verhouden tot de berekeningen op basis van de BR-2002;
- en of de conclusies over gelijkwaardige bescherming bij toepassing van de BR-2024 veranderen.

Ook is gekeken hoe de nieuwe aantallen bij het LVB scenario met 478.000 bewegingen, uitgaande van de nieuwe BR-relatie, zich verhouden tot de geldende criteria voor gelijkwaardigheid. Hieruit volgt dat het ontwerp-LVB voldoet aan gelijkwaardigheid, ongeacht of de BR-2002 of de BR-2024 wordt toegepast. Het kabinet is van oordeel dat mede gelet op deze nieuwe inzichten het besluit zorgvuldig is voorbereid.

Vraag 15

In een recente verstrekking onder de Wet open overheid (Woo) over dit onderwerp lezen de leden van de fractie van PRO het volgende: «*Tot slot nog de info dat Onze Minister op 22 april is geïnformeerd door de ... en de ... over dit te verschijnen RIVM-rapport. Voorzien wordt dat het mogelijk gevolgen kan hebben voor de ontwerpwijziging LVB Schiphol en het ontwerp LHB Rotterdam. We hebben de formules over Schiphol en Rotterdam onder embargo aan To70 verstrekt, zodat berekeningen naar aantallen EH en ES kunnen worden uitgevoerd. Deze berekeningen*

[84] *Kamerstukken II* 2025/26, 29 665, nr. 601, bijlage Reactienota op het milieueffectrapport (MER) voor de wijziging van het luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB).

bepalen of we met beide ontwerpbesluiten wel/geen juridisch en daarmee politiek probleem hebben.»[85]

Kan de regering deze berekeningen verstrekken en deze Kamer informeren of de uitkomst was of er een politiek en/of juridisch probleem was, met daarbij in alle gevallen de onderbouwing waarom dat wel of niet het geval zou zijn?

Antwoord

Op 30 juni 2026 is er een Kamerbrief gepubliceerd over het hinderbelevingsonderzoek van het RIVM en de actuele blootstellings-responsrelaties.[86] Bij deze Kamerbrief zijn als bijlage bovengenoemde berekeningen toegevoegd, en deze zijn daarmee volledig openbaar gemaakt en voor eenieder toegankelijk. De formele appreciatie en de conclusies die het kabinet aan het rapport en de berekeningen verbindt, zijn reeds gedeeld met de bovengenoemde Kamerbrief van 30 juni jl. Hierin is de inhoudelijke reactie van het kabinet op het RIVM-rapport en de daaruit voortvloeiende betekenis voor de ontwerpwijziging LVB Schiphol uitvoerig uiteengezet.

Gebrek aan rechtsbescherming voor omwonenden

Discutabele onderbouwing en berekeningen

De leden van de fractie van PRO lezen in de toelichting op het ontwerpbesluit dat de grenswaarden opnieuw zijn bepaald om te passen bij de operatie van 478.000 vliegtuigbewegingen, met een bepaald aantal nachtvluchten en bij de overige afspraken uit de *balanced approach*-procedure.[87] Dat betekent dat de gewenste operatie in hoge mate leidend is geweest bij het vaststellen van de grenswaarden.

Vraag 16

Deelt de regering de analyse van genoemde leden inhoudende dat als de grenswaarden vooral zijn afgeleid van de beoogde capaciteit en niet van een autonome afweging van wat voor omwonenden aanvaardbaar is, de functie van het stelsel niet zozeer een instrument van bescherming is, maar een instrument van operationalisering?

Antwoord

Nee, dat is niet het geval. Om tot een nieuwe balans te komen is door het kabinet een brede afweging van verschillende publieke belangen gemaakt. Bij de gemaakte belangenafweging en daarmee het beschermingsniveau dat wordt vastgelegd heeft het kabinet onder andere de afweging uit de balanced approach-procedure, de milieu-informatie uit het MER en onderzoek naar het economisch belang van Schiphol betrokken. Hiermee hebben zowel de belangen van de leefomgeving als de economische belangen een plek in de afweging gekregen. Zie ook het antwoord op vraag 1.

De beoogde capaciteit is (een onderdeel van) de uitkomst van de belangenafweging. De grenswaarden zijn vervolgens zodanig bepaald dat die beoogde operatie (nog) uitvoerbaar is, uitgaande van de regels voor

---

[85] Zie hiervoor: https://open.overheid.nl/details/6d6260f5-c98c-4847-ac9c-c8423bb6f623 p. 16 onderaan.
[86] *Kamerstukken II* 2025/26, 31 936, nr. 1300.
[87] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 936 BV bijlage, Besluit, p. 52.

baangebruik en de hinderbeperkende maatregelen uit de balanced approach-procedure. De grenswaarden bieden tegelijkertijd bescherming aan de omgeving omdat er geen niet-onderbouwde marges zijn opgenomen.

Vraag 17

Is de regering het met genoemde leden eens dat een groter aantal punten niet automatisch een sterkere vorm van rechtsbescherming betekent wanneer de onderliggende grenswaarden in wezen zijn afgestemd op de operatie die juist bescherming vraagt tegen hinder?

Antwoord

Hier speelt het verschil tussen beschermende werking en beschermingsniveau. Door de toevoeging van handhavingspunten op betere locaties gaat er meer beschermende werking uit van het stelsel van handhavingspunten in het ontwerp-LVB.

Bij de beantwoording van vraag 16 is toegelicht dat het beschermingsniveau dat wordt vastgelegd de uitkomst is van een brede belangenafweging. De bijbehorende operatie moet vervolgens redelijkerwijs uitvoerbaar zijn binnen de grenswaarden. Voor hinderbeperking heeft het kabinet een geluidsdoel vastgesteld en de balanced approach-procedure doorlopen. Bij het bepalen van de hoogte van de grenswaarden is uitgegaan van het hinderbeperkende maatregelenpakket uit die procedure; de uitkomsten daarvan zijn geborgd in het LVB.

Vraag 18

Is de regering zich ervan bewust dat het MER-deelrapport voor het ontwerpbesluit slechts een methodiek bevat en 165 voorlopige handhavingspunten beschrijft, terwijl de uiteindelijke 148 handhavingspunten uit Bijlage II van het ontwerpbesluit niet zijn terug te vinden in de MER-berekeningen? Erkent de regering dat de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie voor de mer) hierover inconsistenties signaleerde? Hoe verhoudt dit zich tot de wettelijke verplichting om milieugevolgen vooraf navolgbaar inzichtelijk te maken? Deelt de regering de conclusie van de leden van de fractie van PRO inhoudende dat het voorliggende ontwerpbesluit hierdoor feitelijk en juridisch onvoldoende onderbouwd is en dus een hoog risico loopt bij een beoordeling door de Raad van State en de rechter?

Antwoord

Nee, die conclusie wordt niet gedeeld. Het is van belang de rechtsbescherming van omwonenden zo snel mogelijk te herstellen. Omdat het mer-traject lang duurt, is gestart met de mer-onderzoeken voordat de balanced approach-procedure was afgerond. Het uiteindelijke aantal vluchten dat zou volgen uit de balanced approach-procedure (BA) was destijds nog niet bekend. Daarom is in het MER uitgegaan van een bandbreedte met een ondergrens van 460.000 vliegtuigbewegingen en een bovengrens van 500.000 vliegtuigbewegingen. Omdat het uiteindelijke aantal vliegtuigbewegingen dat uit de BA volgt (maximaal 478.000 vliegtuigbewegingen op het etmaal, waarvan maximaal 27.000 in de nacht) binnen de bandbreedte valt, is het MER robuust om over dit ontwerp-LVB een besluit te nemen. Zoals is beschreven in het MER is voor de locaties van de handhavingspunten uitgegaan van de 45dB L_{den} geluidscontour. Dit geldt zowel voor de voorlopige handhavingspunten in het MER als de uiteindelijke handhavingspunten in het ontwerpbesluit. De

165 handhavingspunten in het MER horen bij een situatie met 500.000 vliegtuigbewegingen zonder BA-maatregelen. Omdat het ontwerpbesluit uitgaat van minder vluchten en de BA-maatregelen, is de bijbehorende geluidbelasting lager. Het gebied met een geluidbelasting van 45dB of hoger is dus kleiner. Daardoor zijn iets minder handhavingspunten nodig.

In een separate rapportage is inzichtelijk gemaakt hoe de milieueffecten van het LVB-scenario met 148 handhavingspunten zich verhouden tot de MER-scenario's. Die informatie is dus ook inzichtelijk. Deze rapportage is naar aanleiding van het advies van de Commissie mer ook opgenomen als bijlage bij het herziene hoofdrapport van het MER (zie bijlage 8 herzien MER).[88]

Vraag 19

Specifiek over Uithoorn vragen deze leden waarom handhavingspunt 25 is verplaatst naar een geluidsluwere locatie, terwijl juist op de oorspronkelijke locatie jarenlang overschrijdingen plaatsvonden.

Antwoord

Er is geen sprake van het verplaatsen van specifieke handhavingspunten. Er is een geheel nieuwe set handhavingspunten bepaald op basis van een nieuwe methode waarbij de ligging van woonplaatsen centraal staat. De methode leidt tot meer handhavingspunten in een groter gebied rond de luchthaven.

De locatie van de nieuwe handhavingspunten is bepaald uitgaande van woonplaatsen in de 45 dB L_{den}-contour (en de 40 dB L_{night}-contour). De nieuwe methodiek zorgt ervoor dat de locatie van de handhavingspunten volgens transparante en navolgbare regels wordt bepaald, en dat de handhavingspunten op logische plekken komen te liggen, namelijk daar waar mensen wonen. Het kabinet vindt het van groot belang dat het bepalen van de locatie van de handhavingspunten volgens vaste regels gebeurt. Dit maakt het transparant en navolgbaar waarom op sommige locaties wel handhavingspunten liggen en op andere locaties niet. Daarbij is gekeken of de nieuwe aanpak op basis van woonplaatsen tot een set handhavingspunten leidt die overal voldoende bescherming biedt aan omwonenden. Dit is het geval. Dat geldt dus ook voor de omgeving van het huidige handhavingspunt 25 (Uithoorn). In Uithoorn worden volgens de nieuwe methodiek drie handhavingspunten geplaatst. Handhavingspunt 25 is dus niet meer nodig voor de bescherming van de omwonenden van Uithoorn.

Vraag 20

Hoe verhoudt deze verplaatsing zich tot de hoofddoelen van de Omgevingswet, waarin de overheid zich voorgenomen heeft om te werken aan een gezonde en leefbare leefomgeving?

Antwoord

Zoals aangegeven in het antwoord op de vorige vraag is er geen sprake van verplaatsing van het handhavingspunt of een verminderde bescherming. Er is een geheel nieuwe set handhavingspunten bepaald op basis van een nieuwe methode uitgaande van de ligging van woonplaatsen. Het kabinet onderschrijft verder de doelstelling van de

[88] *Kamerstukken I* 2026/27, 31 936, CD, bijlage MER Schiphol 2026, hoofdrapport met bijlagen, blz. 228.

Omgevingswet om bij de inrichting en het gebruik van de fysieke leefomgeving oog te hebben voor een gezonde en veilige leefomgeving, ondanks dat de Omgevingswet niet van toepassing is op het civiele luchthavenluchtverkeer, omdat dit onderwerp uitputtend wordt geregeld in de Wet luchtvaart en de daarop gebaseerde regelgeving.

Vraag 21

In de beantwoording van de vragen over de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO), benadrukt de regering dat deze waarden advieswaarden betreffen en geen rechtstreeks bindende normen.[89] Maar is de regering het met de leden van de fractie van PRO eens dat deze adviezen een belangrijke indicatie vormen voor de gezondheidskundige aanvaardbaarheid van de geluidsbelasting? Zo ja, is dan niet problematisch dat in veel handhavingspunten de toegestane geluidsbelasting aanzienlijk boven de WHO-advieswaarden ligt? Hoe zijn de belangen van omwonenden meegewogen in het besluit om hogere waarden toe te staan?

Antwoord

Bij een luchthaven met de omvang van Schiphol bestaat onvermijdelijk hinder. Dat kan niet geheel worden voorkomen. In het (ontwerp-)LVB staan grenswaarden en regels die de effecten op de omgeving begrenzen. Hierbij is rekening gehouden met hinderbeperking. Zo zijn de geluidgrenswaarden bepaald op basis van de hinderbeperkende maatregelen uit de balanced approach-procedure. Ook worden de regels voor preferent baangebruik vastgelegd. Die regels zorgen ervoor dat de banen die de minste hinder opleveren voor de omgeving zoveel mogelijk worden ingezet.

De WHO-richtlijnen voor omgevingsgeluid geven aanbevelingen voor wegverkeer-, spoorverkeer-, luchtvaart-, windturbine-, en recreatiegeluid. Bij de totstandkoming van die richtlijnen is alleen rekening gehouden met gezondheidskundige overwegingen. Het kabinet moet echter bij het vaststellen van de toelaatbare geluidbelasting een brede afweging maken en daarbij ook andere belangen, zoals woningbouw, mobiliteit, werkgelegenheid en economische belangen meewegen. Tegen die achtergrond is het niet realistisch om de geluidbelasting door vliegverkeer voor alle omwonenden te reduceren tot onder de WHO-advieswaarden. In een dichtbevolkt land – met bijbehorende, intensief gebruikte infrastructuur – is het niet mogelijk om zonder draconische ingrepen aan die aanbevelingen te voldoen. Die ingrepen zouden dan moeten zien op het fundamenteel beperken van het gebruik van infrastructuur (weg en spoor), met alle maatschappelijke en economische gevolgen van dien.

Onzorgvuldige toepassing van het voorzorgsbeginsel

De leden van de fractie van PRO wijzen erop dat de regering over het voorzorgsbeginsel het volgende opmerkt:
«*In lijn met de rechtspraak van het Hof van Justitie van de EU vereist het voorzorgsbeginsel dat bij wetenschappelijke onzekerheid passende en evenredige maatregelen worden getroffen. Die afweging is onderdeel geweest van de totstandkoming van de grenswaarden, waarbij ook uitvoerbaarheid en andere maatschappelijke belangen zijn meegewogen.*»[90]

[89] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 936, CC, p. 99.
[90] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 936, CC, p. 156.

Vraag 22

Hoe kunnen daaruit grenswaarden voortkomen die tot 15 db(A) boven de WHO-adviesnormen voor vliegtuiggeluid liggen? Op welke adviezen zijn de grenswaarden wél gebaseerd?

Antwoord

Bij de beantwoording van vraag 16 en 21 is ingegaan op de totstandkoming van de grenswaarden en de relatie met de WHO-richtlijnen.

Vraag 23

Wat zijn die andere maatschappelijke belangen waar hierop gedoeld wordt? Horen die thuis in een afweging rond het voorzorgsbeginsel? Of bedoelt de regering dat het voorzorgsbeginsel ook kan gelden voor economische belangen?

Antwoord

Met «andere maatschappelijke belangen» wordt onder meer gedoeld op de economische betekenis van Schiphol, de internationale bereikbaarheid, de werkgelegenheid die Schiphol biedt en de belangen van de luchtvaartsector. Deze belangen zijn, naast de bescherming van gezondheid en leefomgeving, betrokken bij de totstandkoming van het ontwerp-LVB. In dit kader is het immers vereist dat er een zorgvuldige en brede belangenafweging wordt gemaakt, waarbij zowel de belangen van omwonenden als bredere maatschappelijke belangen worden betrokken.

Het voorzorgsbeginsel ziet niet direct op de bescherming van economische belangen, maar vereist dat bij wetenschappelijke onzekerheid passende en evenredige maatregelen worden getroffen. Bij de beoordeling van wat passend en evenredig is, kunnen en moeten ook economische en andere maatschappelijke belangen worden meegewogen.

Vraag 24

Is deze opmerking niet wederom een manifestatie van wat de rechtbank de Staat in de RBV-zaak nu juist verwijt, namelijk dat de belangen van Schiphol en de luchtvaartsector altijd leidend zijn?[91] Zelfs wanneer het gaat over het voorzorgsbeginsel en grenswaarden die bedoeld zijn om bescherming van de gezondheid van omwonenden af te dwingen?

Antwoord

Nee, dat is onjuist. De belangen van Schiphol en de luchtvaartsector zijn niet leidend, maar maken onderdeel uit van de bredere belangenafweging die bij de totstandkoming van het LVB moet worden gemaakt. De bescherming van de gezondheid en de leefomgeving wegen hierbij zwaar. Niet voor niets is gekozen voor een minder aantal vliegtuigbewegingen van en naar Schiphol en dat wordt met dit LVB vastgelegd. Het betrekken van economische en andere maatschappelijke belangen betekent dan ook niet dat deze belangen zwaarder wegen dan gezondheidsbelangen, maar dat alle relevante belangen zorgvuldig en in samenhang worden afgewogen. Dat geldt ook bij de toepassing van het voorzorgsbeginsel en bij de vaststelling van grenswaarden.

---

[91] Rb. Den Haag, 20 maart 2024, ECLI:NL:RBDHA:2024:3734.

Vraag 25

Waaruit blijkt dat er serieus en zorgvuldig aandacht aan het voorzorgsbeginsel is besteed, mede gelet op het feit dat er sprake is van toenemende wetenschappelijke zekerheid over de schadelijke effecten?

Antwoord

Aan de voorbereiding van het ontwerp-LVB zijn tal van onderzoeken en analyses voorafgegaan. Daarbij zijn de laatste wetenschappelijke inzichten over de effecten van luchtvaart op de gezondheid en leefomgeving betrokken. Het voorzorgsbeginsel vereist dat bij wetenschappelijke onzekerheid passende en evenredige maatregelen worden getroffen. Hieraan wordt in het LVB concreet invulling gegeven door het opnemen van concrete en afdwingbare regels en grenswaarden met het oog op de geluidbelasting en stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken. Het LVB biedt daarmee bescherming aan de omgeving. Tegelijkertijd bieden deze regels duidelijkheid en rechtszekerheid over de grenzen waarbinnen de luchtvaart kan plaatsvinden.

Dat de wetenschappelijke kennis over de gezondheidseffecten van luchtvaart zich verder ontwikkelt, wordt onderkend. Dergelijke nieuwe inzichten kunnen aanleiding geven om de bestaande normstelling en de daaraan ten grondslag liggende afweging in de toekomst opnieuw te bezien. Het enkele feit dat de wetenschappelijke kennis toeneemt, betekent echter niet dat de huidige inzichten onvoldoende zijn om grenswaarden of regels vast te stellen.

Geen natuurrechtelijke inbedding

De leden van de fractie van PRO lezen dat de regering betoogt dat de rechtmatigheid en uitvoerbaarheid van het voorliggende ontwerpbesluit losstaan van de natuurvergunning en dat dit twee gescheiden trajecten zijn.[92] De regering geeft in de beantwoording aan dat de rechtmatigheid van het ontwerpbesluit niet samenvalt met de natuurtoets voor de vergunning. De wijziging van het LVB mag dan formeel mogelijk zijn binnen de luchtvaartregelgeving, dat zegt nog niet dat het besluit ook feitelijk uitvoerbaar is zonder strijd met de natuurbeschermingsregels.

Vraag 26

Erkent de regering dat, zolang niet duidelijk is hoe de stikstofeffecten juridisch deugdelijk worden ondervangen, de uitvoerbaarheid van het totale pakket onzeker is? En als dat niet zeker is, wat zijn dan de verwachte gevolgen in geval van bezwaar, beroep en handhavingsverzoeken?

Antwoord

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is niet het bevoegd gezag voor de natuurvergunning van Schiphol. De beoordeling van de stikstofeffecten in het kader van de natuurwetgeving en eventuele handhaving naar aanleiding daarvan behoren tot de verantwoordelijkheid van het Ministerie van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur. Daar komt bij dat het LVB-traject en het traject rondom de natuurvergunning twee gescheiden juridische trajecten zijn. Dit volgt uit de uitspraak van de Raad van State van 11 maart 2026 inzake het versnelde LVB, waarin de Afdeling heeft geoordeeld dat de rechtmatigheid en uitvoerbaarheid van een

[92] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 936, CC, p. 119–120.

(wijziging van het) LVB losstaan van de natuurvergunning.[93] Voor Schiphol is daarbij ten aanzien van het LVB een gedoogbesluit genomen. Dat laat onverlet dat voor de activiteiten van Schiphol waarvoor op grond van de natuurwetgeving een vergunning is vereist, nog een natuurvergunning moet worden verkregen.

Het kabinet maakt daarnaast vaart met het stikstofpakket. Daarmee worden de noodzakelijke voorwaarden gecreëerd om vergunningverlening voor projecten die nu vastlopen, waaronder die voor Schiphol, weer op gang te brengen. Dit staat los van de beoordeling van de rechtmatigheid en uitvoerbaarheid van het LVB binnen het daarvoor geldende wettelijke kader.

Ineffectieve handhaving en uitvoerbaarheid

De leden van de fractie van PRO lezen dat de regering in de beantwoording van de eerder gestelde vragen stelt dat de ILT over voldoende instrumenten beschikt en dat het nieuwe stelsel de rechtsbescherming herstelt doordat anticiperend handhaven wordt beëindigd.[94] Echter, uit de stukken blijkt dat de ILT zelf heeft gewaarschuwd voor de beperkte uitvoerbaarheid van het toezicht, omdat het ontbreekt aan een direct en effectief handhavingsinstrument tijdens het gebruiksjaar.[95] Wanneer pas achteraf kan worden opgetreden, is de vraag of de omwonenden in de tussentijd voldoende bescherming genieten.

Vraag 27

Is de regering met de leden van de fractie van PRO van mening dat een systeem dat alleen achteraf corrigeert, niet voorkomt dat hinder plaatsvindt op het moment dat die optreedt?

Antwoord

Het LVB bevat twee typen voorschriften ter bescherming van omwonenden tegen geluidhinder namelijk geluidgrenswaarden en regels. Voor deze twee typen voorschriften gelden verschillende mogelijkheden en momenten van handhaving.

Geluidgrenswaarden

Geluidgrenswaarden begrenzen de totale geluidbelasting in zogenoemde handhavingspunten gedurende een volledig gebruiksjaar. Zij hebben daarmee geen betrekking op een afzonderlijke vlucht, dag of maand. Of een geluidgrenswaarde is overschreden, kan daarom pas na afloop van het gebruiksjaar definitief worden vastgesteld. Bij een overschrijding kan de ILT-Luchtvaartautoriteit vervolgens handhavend optreden. Tijdens het gebruiksjaar kan de ILT-Luchtvaartautoriteit op grond van de Wet luchtvaart niet rechtstreeks handhaven op een dreigende overschrijding van een geluidgrenswaarde. Om eerder te kunnen bijsturen, voorziet het ontwerpbesluit in rapportage over de zich ontwikkelende geluidbelasting (ZOG). Hiermee kan gedurende het gebruiksjaar worden beoordeeld of een overschrijding aan het einde van het jaar dreigt. Bij een dreigende overschrijding stelt de luchthavenexploitant, in overleg met LVNL en de luchtvaartmaatschappijen, een beheersplan op met maatregelen om de overschrijding te voorkomen. De ILT-Luchtvaartautoriteit kan aanvullende eisen aan dit plan stellen. Wanneer het beheersplan niet of niet tijdig

[93] ABRvS 11 maart 2026, ECLI:NL:RVS:2026:1400, r.o. 13.5.
[94] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 936, CC, p. 71.
[95] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 939, CA, p. 5.

wordt opgesteld, kan de ILT op grond van artikel 11.15 van de Wet luchtvaart een last onder dwangsom opleggen.

De opmerking van de ILT had betrekking op het feit dat de ILT-Luchthavenautoriteit op grond van de huidige Wet Luchtvaart niet direct een bestuurlijke boete kan opleggen wanneer een overschrijding van een geluidgrenswaarde wordt geconstateerd. De mogelijkheid voor een bestuurlijke boete kan als onderdeel van het nieuwe stelsel vliegtuiggeluid worden geregeld. Het is een mogelijkheid om deze wetswijziging vorm te geven in een apart wetstraject waardoor een wetsvoorstel op kortere termijn kan worden ingediend bij de Kamer.

Regels

Naast geluidgrenswaarden bevat het LVB regels die betrekking hebben op individuele handelingen van piloten, verkeersleiders en Schiphol. Het gaat bijvoorbeeld om wettelijke bepalingen over nachtelijk baan- en routegebruik, minimale vlieghoogtes en het beschikbaar stellen van banen. Deze regels zijn mede gericht op het voorkomen van vermijdbare geluidhinder en het beperken van de effecten op de omgeving. Op overtreding van deze regels kan de ILT-Luchtvaartautoriteit direct handhavend optreden. Anders dan bij geluidgrenswaarden hoeft daarvoor niet te worden gewacht tot het einde van het gebruiksjaar. Indien aan de voorwaarden daarvoor is voldaan, kan de ILT bijvoorbeeld een bestuurlijke boete opleggen.

Vraag 28

Deelt de regering de mening van genoemde leden inhoudende dat de introductie van een beheersplan bij dreigende overschrijding niet garandeert dat de feitelijke overschrijding tijdig wordt voorkomen?

Antwoord

De verplichting om bij een dreigende overschrijding een beheersplan op te stellen, draagt eraan bij dat de sectorpartijen gedurende het resterende deel van het gebruiksjaar gericht aandacht besteden aan het beperken van het risico op een overschrijding. Het opstellen van een beheersplan garandeert op zichzelf niet dat een overschrijding wordt voorkomen. In het beheersplan worden echter wel de maatregelen beschreven die de sectorpartijen gedurende het resterende deel van het gebruiksjaar voornemens zijn te treffen. De mate waarin deze maatregelen kunnen bijdragen aan het voorkomen van een overschrijding, is onder meer afhankelijk van de robuustheid en uitvoering van de maatregelen, de effecten daarvan en het moment in het gebruiksjaar waarop het beheersplan wordt opgesteld.

De ILT-Luchtvaartautoriteit kan, indien daartoe aanleiding bestaat, aanvullende eisen stellen aan de inhoud van het beheersplan. Dit kan bijvoorbeeld aan de orde zijn wanneer het beheersplan op basis van de ZOG onvoldoende inzicht biedt in de wijze waarop een overschrijding kan worden voorkomen. Of uiteindelijk aan de geluidgrenswaarden wordt voldaan, wordt na afloop van het gebruiksjaar vastgesteld aan de hand van de gerealiseerde geluidbelasting. Ook daar kan de ILT-Luchtvaartautoriteit naar kijken.

Vraag 29

Erkent de regering dat op deze wijze een toezichtsysteem wordt ingericht dat vooral administratief is en dus bruikbaar voor monitoring en verantwoording, maar geen waarborg biedt dat omwonenden daadwerkelijk tegen te hoge geluidsbelasting worden beschermd?

Antwoord

Nee, dat beeld wordt niet herkend. Indien niet aan de normen in het LVB voldaan wordt, vindt handhaving door de ILT plaats. De middelen die de ILT-Luchtvaartautoriteit met deze ontwerpwijziging van het LVB heeft, zijn toereikend om effectief haar taken uit te voeren. Op het moment dat er sprake is van een dreigende overschrijding van de grenswaarden in een handhavingspunt, verplicht het LVB dat door Schiphol in samenspraak met LVNL en sectorpartijen een beheersplan wordt opgesteld. Het beheersplan bevat een probleemanalyse met betrekking tot de mogelijke overschrijding en een beschrijving van de stuurmaatregelen om die te voorkomen. Een maatregel die ertoe leidt dat het aantal vliegtuigbewegingen daalt kan als ultimum remedium noodzakelijk zijn om ervoor te zorgen dat het luchthavenluchtverkeer plaatsvindt binnen de grenswaarden in de handhavingspunten.

De ILT kan aanvullende eisen stellen aan de inhoud van het beheersplan wanneer het beheersplan volgens de ILT onvoldoende aantoont op welke manier een overschrijding van een grenswaarde voorkomen wordt. In dat geval dient de sector het beheersplan te verbeteren. Zodoende wordt voorkomen dat er een grenswaardeoverschrijding aan het einde van het gebruiksjaar of een volgende gebruiksjaar plaatsvindt.

Daarnaast wordt de komende tijd onderzocht of, en zo ja, op welke wijze, de mogelijkheden voor het opleggen van een bestuurlijke boete kunnen worden verruimd, zodat ook in andere situaties waarin grenswaarden uit het LVB niet worden nageleefd, effectiever en sneller handhavend kan worden opgetreden. Naar aanleiding van het advies van de Raad van State wordt hier in het nader rapport ook aandacht aan besteed.

Vraag 30

Wat is ervoor nodig om een handhavingsinstrument te introduceren dat wel onmiddellijk bescherming biedt aan omwonenden? Hoe kan zo'n effectief instrument eruit zien?

Antwoord

Het ministerie acht de middelen waarover de ILT-Luchtvaartautoriteit op grond van deze ontwerpwijziging van het LVB beschikt, toereikend om haar taken effectief uit te voeren. Er wordt onderzocht hoe het handhavingsinstrumentarium van de ILT in de toekomst verder versterkt kan worden.

Bij het ontwikkelen van het nieuwe stelsel voor vliegtuiggeluid, waarvoor een wijziging van de Wet luchtvaart is vereist, wordt gekeken naar aanvullende handhavingsmogelijkheden voor de ILT-Luchtvaartautoriteit. Deze aanpassing strekt ertoe om het voor de ILT-Luchtvaartautoriteit alsnog mogelijk te maken om een bestuurlijke boete op te leggen zodra wordt geconstateerd dat een grenswaarde wordt overschreden. Daarbij spelen diverse aandachtspunten, zoals wie welke verantwoordelijkheid krijgt (luchtvaartmaatschappijen, Schiphol of LVNL).

Het is een mogelijkheid om deze wetswijziging vorm te geven in een apart wetstraject waardoor een wetsvoorstel op kortere termijn kan worden ingediend bij de Kamer.

Vraag 31

Hoe beoordeelt de regering de uitvoerbaarheid van het voorliggende ontwerpbesluit, nu:

a. de feitelijke gedoogsituatie als uitgangspunt is gekozen;
   Antwoord
   Het anticiperend handhaven is niet als uitgangspunt gekozen voor het ontwerp-LVB. In het ontwerp-LVB worden de uitkomsten van de balanced approach-procedure vastgelegd. In het MER is voor het LVB gebruikgemaakt van twee referentiesituaties: de situatie met anticiperend handhaven en de juridische referentiesituatie (het LVB 2008). De situatie van Schiphol kenmerkt zich door een jarenlange gedoogsituatie. Naar het oordeel van de Hoge Raad in 2024 kan deze gedoogsituatie niet beëindigd worden zonder een balanced approach-procedure te doorlopen.[96] Dat is moeilijk te verenigen met de methodiek van het MER waar het project (in dit geval het LVB) tegen vastgestelde regelgeving moet worden afgezet. Om die reden zijn beide situaties in beeld gebracht in dit MER: zowel de feitelijke gedoogsituatie, als de theoretische juridische situatie, waar volgens de Hoge Raad niet zomaar op teruggevallen mag worden.
b. de Commissie voor de mer fundamentele kritiek heeft geuit op de referentiesituatie en de alternatievenafweging;
   Antwoord
   In het MER zijn twee referentiesituaties opgenomen ter vergelijking met het ontwerp-LVB, namelijk het vigerend LVB en het anticiperend handhaven. Aanvankelijk was de effectvergelijking met het vigerend LVB gemaakt in de deelrapporten. De Commissie mer heeft geadviseerd om deze situatie ook in het hoofdrapport op te nemen. In het herziene hoofdrapport zijn daarom beide referentiesituaties opgenomen. De adviezen van de Commissie mer met betrekking tot de referentiesituatie en het alternatievenonderzoek betreffen een uitbreiding van het (hoofd)rapport, maar hebben geen implicaties voor de uitvoerbaarheid van het ontwerp-LVB.
c. actuele wetenschappelijke inzichten niet zijn verwerkt;
   Antwoord
   De nieuwe wetenschappelijke inzichten zijn verwerkt in de herziening van het MER. Zie ook het antwoord op vraag 13.
d. de natuurrechtelijke uitvoerbaarheid nog onzeker is, en
   Antwoord
   De natuurrechtelijke beoordeling van de exploitatie van Schiphol en de besluitvorming over het LVB zijn gescheiden trajecten en kennen ieder een eigen wettelijke grondslag, procedure en bevoegd gezag. De vernietiging van de natuurvergunning door de rechtbank betekent dat voor de natuurrechtelijke toestemming een herstelbesluit of nieuwe vergunning nodig is. Dit heeft gelet op het voorgaande echter geen directe gevolgen voor de rechtmatigheid van het LVB.
e. de ILT twijfels heeft geuit over de effectiviteit van de handhaving?
   Antwoord
   De ILT heeft in de HUF-toets aangegeven dat er enkele wijzigingen moesten worden doorgevoerd om tot een LVB te komen dat effectief handhaafbaar is. De bevindingen uit de HUF-toets zijn verwerkt in het ontwerp-LVB zoals aangegeven in paragraaf 5.3 van de nota van toelichting. Het ministerie acht hiermee de middelen die de ILT-

[96] Hoge Raad 12 juli 2024, ECLI:NL:HR:2024:1061.

Luchtvaartautoriteit met het ontwerp-LVB heeft voldoende om effectief haar taken uit te voeren.

Vraag 32

Is de regering – gelet op het voorgaande – van oordeel dat het voorliggende ontwerpbesluit voldoet aan het zorgvuldigheidsbeginsel van artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht? Zo ja, kan de regering dit per hiervoor genoemd onderdeel afzonderlijk motiveren?

Antwoord

Ja, zoals hierboven weergegeven is bij de totstandkoming van het ontwerp-LVB de nodige zorgvuldigheid in acht genomen. Alle voor dit besluit benodigde onderzoeken, waaronder het milieueffectrapport (MER), zijn in overeenstemming met het daarvoor geldende wettelijke kader opgesteld. Ook zijn recente inzichten waaronder de geactualiseerde blootstelling-respons relatie bij de besluitvorming betrokken.

(Deels) onbeantwoorde eerder gestelde vragen

Vraag 33

In de beantwoording van de eerder door de leden van de fractie van PRO gestelde vragen is een groot aantal vragen helaas niet of onvolledig beantwoord. Daar hebben deze leden begrip voor, gelet op de snelheid waarmee de beantwoording opgeleverd moest worden. Voor deze tweede vragenronde is het verzoek van deze leden om alsnog te voorzien in een adequate beantwoording van de volgende eerder gestelde vragen:

a. vraag 13: voor navolgbaarheid is gevraagd naar een uitgebreide onderbouwing van de gemaakte belangenafwegingen tussen enerzijds gezondheids- en leefomgevingsbelangen en anderzijds economische en maatschappelijke belangen.[97] Kan de regering deze onderbouwing alsnog verstrekken?

Antwoord

Zie ook de beantwoording van vraag 1 en 10.

b. vraag 14: graag ontvangen deze leden zoals verzocht een daadwerkelijk en concreet overzicht van de maatschappelijke kosten en baten.[98]

Antwoord

In de oorspronkelijke vraag werd gevraagd naar de maatschappelijke kosten en baten van een nachtsluiting voor Schiphol. Er is een uitgebreide impactanalyse nachtsluiting uitgevoerd in januari 2025. In de eerdere beantwoording werd verwezen naar de brief waarin de impactanalyse aan de Tweede Kamer werd aangeboden. Deze brief bevat de belangrijkste conclusies van het rapport. In het rapport zelf staan de maatschappelijke kosten en baten van een nachtsluiting uitgewerkt in termen van impact/effect op diverse aspecten waaronder leefbaarheid, operatie, uitvoerbaarheid, veiligheid en duurzaamheid.[99]

---

[97] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 936, CC, p. 7.
[98] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 936, CC, p. 7.
[99] *Kamerstukken II* 2024/25, 29 665 nr. 529. Bijlage 1180822. Informatie over Bijlage 1180822 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen.

c. vraag 31c en 62: de regering beroept zich op het procesbelang van de Staat als reden om informatie niet te verstrekken.[100] Is het mogelijk voor deze Kamer om de informatie alsnog in te zien op vertrouwelijke basis? Zo nee, waarom niet?

Antwoord

In de beantwoording van deze vragen is aangegeven dat uit de uitspraak van de Hoge Raad van 12 juli 2024 volgt dat voor elke geluidsgerelateerde actie die leidt tot een vermindering van de operationele capaciteit een balanced approach-procedure is vereist. De Hoge Raad gaat uit van het getal 500.000 als het toegestane aantal vliegtuigbewegingen. In de beantwoording is aangegeven dat de interpretatie van het arrest van de Hoge Raad wordt ondersteund door een advies van de landsadvocaat. Adviezen van de landsadvocaat zijn gelet op het procesbelang van de Staat vertrouwelijk. In het antwoord op de vragen is eerder het advies van de landsadvocaat samenvattend weergeven. Nader gespecificeerd geeft de landsadvocaat ten aanzien van dit aspect in het advies aan:
«Voor nu geldt in ieder geval dat de Minister niet mag stoppen met anticiperend handhaven of een experimenteerregeling invoeren die minder dan 500.000 vliegtuigbewegingen mogelijk maakt zonder een balanced approach te doorlopen. (...)

Daarmee staat vast dat de Staat voor elke geluidsgerelateerde actie die de capaciteit van 500.000 beperkt een balanced approach moet doorlopen.» (letterlijk citaat).

d. vraag 35: gesteld wordt dat de reactienota het complete toetsingsoordeel zou bevatten, echter hierin ontbreekt elke context of gemaakte conclusies.[101] Kan de volledige beoordeling van de directeur-generaal Milieu en Internationaal (DGMI) op het MER alsnog worden verstrekt?

Antwoord

Er is geen ander stuk of een andere beoordeling dan hetgeen waar de Kamer reeds over beschikt, namelijk de reactienota. Het standpunt van DGMI als bevoegd gezag is nog steeds hetzelfde zoals verwoord in de Reactienota Notitie Reikwijdte en Detailniveau Voor de milieueffectrapportage wijziging Luchthavenverkeerbesluit Schiphol van 14 november 2024. Daarin staat het volgende:
«Het bevoegd gezag benadrukt met de Commissie mer dat de juridische referentiesituatie van het huidige LVB voor het MER de referentiesituatie is waarmee de milieueffecten van de voorgenomen activiteit vergeleken moeten worden. Er is echter geen juridisch beletsel in het MER naast de juridische referentiesituatie ook een referentiesituatie te beschrijven die uitgaat van de huidige situatie (tezamen met de autonome ontwikkeling). Het staat dus vrij aan de initiatiefnemer om onderbouwd een tweede referentiesituatie in beeld te brengen. Dit vraagt wel aandacht in de rapportage om te voorkomen dat dit ten koste gaat van de leesbaarheid en toegankelijkheid van het MER.»

e. vraag 38: niet controleerbaar is of dit de complete adviezen zijn.[102] Kunnen de originele documenten worden verstrekt?

---

[100] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 936, CC, p. 81 en 97.
[101] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 936, CC, p. 83.
[102] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 936, CC, p. 84.

Antwoord

Het formele toetsingsadvies en alle aanvullingen van het bevoegd gezag (DGMI alsmede LVVN) staan in de «Reactienota op het milieueffectrapport (MER) voor de wijziging van het luchthavenverkeerbesluit Schiphol».[103] Deze is op 19 juni met uw Kamer gedeeld en geeft een compleet document met daarin alle adviezen van DGMI en LVVN. De brief van LVVN als wettelijk adviseur voor het MER treft u bijgevoegd aan.

f. vraag 51d: in de vraagstelling staat centraal dat er sprake is van een onvergelijkbare uitgangssituatie waarbij de natuurvergunning vernietigd is en wordt de regering gevraagd te onderbouwen waarom dan toch de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 11 maart 2026 over de spoedwijziging van het LVB[104] veralgemeniseerd kan worden.[105] Graag ontvangen deze leden hierop alsnog een antwoord.

Antwoord

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft in haar uitspraak van 11 maart 2026 de totstandkoming van LVB-regelgeving en de natuurvergunning als afzonderlijke juridische trajecten aangemerkt.[106] Het feit dat de natuurvergunning voor Schiphol inmiddels is vernietigd, maakt dit onderscheid niet anders. Daarmee wordt de uitspraak van 11 maart 2026 niet «veralgemeniseerd», maar wordt aangegeven hoe deze uitspraak in de concrete situatie moet worden geduid.

g. vraag 54: de conclusies van de DGMI worden herhaald.[107] Kunnen de argumentatie en onderbouwing van deze conclusies alsnog met de Kamer worden gedeeld?

Antwoord

In de oorspronkelijke vraag wordt gevraagd naar een onderbouwing waarom de DGMI tot het oordeel komt dat niet uit kan worden gegaan van nog niet gepubliceerde blootstelling responsrelaties van het RIVM en dat de blootstelling-responsrelatie uit 2020 niet representatief is vanwege de Covid 19-omstandigheden.

Voor de beschrijving van de effecten moet de meest actuele en wetenschappelijk breed gedragen methoden toegepast worden. Daarbij kan niet uitgegaan worden van een nog niet vastgestelde en gepubliceerde blootstelling-response relatie. Voor de BR-relatie uit 2020 concludeert het RIVM zelf dat de corona-epidemie mogelijk invloed heeft gehad op de resultaten van het onderzoek uit 2020. Bewoners van de gemeenten rond luchthavens hebben in 2020 meer ernstige hinder ervaren dan in 2016, terwijl er bij de meeste luchthavens minder is gevlogen. Het vermoeden is dus dat, hoewel er sprake was van minder vliegverkeer, meer mensen hinder ervaren hebben omdat veel mensen thuis waren als gevolg van de lockdowns.

---

[103] *Kamerstukken I* 2025/26, 29 665, 601.
[104] ABRvS, 11 maart 2026, ECLI:NL:RVS:2026:1400.
[105] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 936, CC, p. 90.
[106] ABRvS, 11 maart 2026, ECLI:NL:RVS:2026:1400, r.o. 13.5.
[107] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 936, CC, p. 91–92.

h. vraag 61: kan de regering de gestelde vraag onder a en b eerst met een «ja» of «nee» beantwoorden?[108] En dit vervolgens onderbouwen of toelichten? Kan bij onderdeel c alsnog duidelijk gedefinieerd worden wat de voorgenomen activiteit is?

Antwoord

Als onderdeel van de oorspronkelijke vraag die bij «a» gevraagd werd is of het juist is dat als de startsituatie een niet-legitieme situatie is en de voorgenomen activiteit niet gerealiseerd zou worden, de referentiesituatie de niet-legitieme situatie is.

Dit klopt niet. De referentiesituatie op basis van het LVB 2008 moet worden onderscheiden van de situatie van het anticiperend handhaven. Het feit dat in het MER ook de situatie van het anticiperend handhaven als referentie is opgenomen, betekent niet dat deze situatie daarmee juridisch wordt vastgesteld of gelegitimeerd.

De oorspronkelijke vraag die bij «b» gevraagd werd is of de gedoogde situatie als referentiesituatie gebruikt is.

Dit is niet zo. De situatie van het anticiperend handhaven is niet als juridische referentiesituatie gebruikt. Conform de mer-regelgeving is voor de referentiesituatie uitgegaan van het LVB 2008, waarbij rekening is gehouden met autonome ontwikkelingen richting de toekomst. Omdat bij Schiphol naast het juridische kader van het LVB 2008 sprake is van anticiperend handhaven, is in het MER daarnaast afzonderlijk inzichtelijk gemaakt wat de milieueffecten zijn ten opzichte van deze situatie.

De oorspronkelijke vraag die bij «c» gevraagd werd is of er precies gedefinieerd kan worden wat de voorgenomen activiteit is.
In het MER wordt de vergelijking gemaakt tussen het voornemen en de referentiesituatie (de situatie waarin het voornemen niet wordt gerealiseerd). In de beantwoording van vraag a en b is toegelicht van welke referenties is uitgegaan. De voorgenomen activiteit staat los van de referentie die gehanteerd wordt. In het MER zijn twee voorgenomen activiteiten gehanteerd waardoor een bandbreedte van milieueffecten is onderzocht. Deze aanpak is gekozen omdat bij de start van de milieuonderzoeken de precieze uitkomst van de balanced approach-procedure (en dus het maximum aantal vliegtuigbewegingen) nog niet bekend was. Er is uitgegaan van een ondergrens met 460.000 bewegingen en een bovengrens met 500.000 bewegingen. Daarnaast is onderzocht hoe de uiteindelijke situatie met 478.000 bewegingen zich verhoudt tot deze bandbreedte. Die rapportage is opgenomen in het herziene MER. In het hoofdrapport is ook nadere toelichting opgenomen in een apart hoofdstuk over het ontwerpbesluit.

i. vraag 69: kan de regering het antwoord beginnen met een verhelderend ja of nee? En in het geval van nee aangeven hoe het dan zou zitten?

Antwoord

In de oorspronkelijke vraag werd gevraagd of het klopt dat alle handhavingspunten een geluidsbelasting van boven de WHO-advieswaarden kennen.

---

[108] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 936, CC, p. 95.

Ja, dit klopt. Bij de keuze voor de locatie van de handhavingspunten is aangesloten bij contouren die corresponderen met de WHO-advieswaarden. Dat wil zeggen dat locaties met een hogere waarde dan de advieswaarde een handhavingspunt krijgen. Hierdoor zijn in het ontwerp-LVB handhavingspunten opgenomen in alle woonplaatsen binnen de 45 dB L_{den}-contour voor het etmaal en de 40 dB L_{night}-contour voor de nacht. Daarmee zijn de grenswaarden logischerwijs hoger dan 45 dB L_{den} en 40 dB L_{night}.

De WHO-richtlijnen voor luchtvaartgeluid zijn gezondheidskundige advieswaarden. Zij zijn niet als juridisch bindende grenswaarden in het LVB opgenomen. De hoogte van de grenswaarden in de handhavingspunten is gebaseerd op het maatregelenpakket uit de balanced approach-procedure, het daarbij behorende geluidsdoel en de omvang van de operatie die daaruit voortvloeit.

j. vraag 71: in het kader van de zorgvuldige belangenafweging moeten er naar de mening van de leden van de fractie van PRO toch dergelijke documenten en studies zijn.[109] Kan daar inzage in worden gegeven, al dan niet vertrouwelijk? Of zijn deze niet voorhanden?

Antwoord

Zie ook de beantwoording van vraag 1 en 10.

Er is specifiek gevraagd naar wat voor het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat wordt beschouwd als een voor gezondheid acceptabel niveau van geluidbelasting. Voor de integrale beoordeling van gezondheidseffecten is gebruikgemaakt van de door het RIVM ontwikkelde indicator MilieuGezondheidsRisico (MGR).[110] De MGR brengt de gezamenlijke gezondheidseffecten van verschillende milieufactoren in één maat bijeen. Hierdoor ontstaat inzicht in de totale gezondheidsbelasting van een locatie als gevolg van meerdere bronnen en stoffen. Door het kwantitatieve karakter en de ruimtelijke detaillering is de MGR bijzonder geschikt om binnen een MER systematisch gezondheidsrisico's te identificeren.

Uit het MER blijkt dat de gemiddelde MGR in belangrijke mate wordt bepaald door de geluidbelasting van het wegverkeer in de nacht en door de concentraties luchtverontreinigende stoffen, waaronder fijnstof (PM_{10}) en stikstofdioxide (NO_2). Door vlootvernieuwing, de maatregelen uit de balanced approach-procedure en verbeteringen in de luchtkwaliteit neemt de gemiddelde gezondheidsbelasting in alle onderzochte situaties af tussen 2024 en 2030.

k. vraag 73: kan de regering antwoord geven op de vraag of de nieuwe handhavingspunten dichterbij, verder weg of op gelijke afstand liggen van de gevlogen radartracks?[111]

Antwoord

Het aantal handhavingspunten is uitgebreid ten opzichte van de bestaande situatie. Bij de positionering van handhavingspunten is als uitgangspunt gehanteerd dat deze binnen of nabij woonkernen worden gesitueerd, zodat de geluidbelasting op de woonomgeving wordt gemonitord. Tegelijkertijd worden vliegroutes, waar operationeel

---

[109] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 936, CC, p. 100.
[110] Milieugezondheidsrisico's | RIVM
[111] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 936, CC, p. 101.

mogelijk, juist zodanig ontworpen dat woonkernen zoveel mogelijk worden vermeden.

l. vraag 74: kan de regering deze vraag alsnog beantwoorden?[112]

Antwoord

Zoals aangegeven in de beantwoording van de vraag is bij het opstellen van het MER uitgegaan van de meest actuele blootstelling-responsrelatie die op dat moment voorhanden was. Ten tijde van het opstellen van het MER (voorhangversie januari 2026) was de nieuwe BR-relatie nog niet beschikbaar. Hier kon dus ook niet van uitgegaan worden voor de onderzoeken. Het bevoegd gezag voor de mer heeft bevestigd dat deze aanpak juist was.[113]

Eind juni 2026 heeft het RIVM de definitieve rapportage met de nieuwe BR-relaties gepubliceerd (de BR-2024). De nieuwe inzichten zijn meegenomen bij de herziening van het MER. Er is inzicht gegeven in aantallen gehinderden en slaapverstoorden (uitgaande van de MER-scenario's), gebruik makend van de nieuwe BR-relaties. In het nieuwe onderdeel «LVB» in het MER zijn ook de effecten bij het LVB-scenario met 478.000 vliegtuigbewegingen beschreven, waaronder hoe de nieuwe aantallen zich verhouden tot de criteria voor gelijkwaardigheid. Zo worden ook de inmiddels beschikbaar gekomen inzichten over BR-relaties betrokken bij de besluitvorming over het LVB.

De resultaten zijn in de tabel hieronder weergegeven.[114] Hieruit blijkt dat het LVB scenario met 478.000 vliegtuigbewegingen ook voldoet aan gelijkwaardigheid als wordt uitgegaan van de BR-2024.

Criterium	Norm	BR-2024
Aantal woningen met een geluidbelasting van 58 L_{den} of meer	12.900	6.200–7.000
Aantal ernstig gehinderden met een geluidbelasting van 48 L_{den} of meer	194.000	101.900 – 115.500
Aantal ernstig gehinderden met een geluidbelasting van 45 L_{den} of meer	307.500	175.600 – 191.000
Aantal woningen met een geluidbelasting van 48 L_{night} of meer	16.300	3.900 – 4.200
Aantal ernstig slaapverstoorden met een geluidbelasting van 40 L_{night} of meer	53.000	27.200 – 30.800

m. vraag 75b: Is het juist dat er geen juridische onderbouwing is dat het per saldo principe toegepast mag worden en juridisch houdbaar is?[115]

Antwoord

Het per saldo principe is in de Wet luchtvaart verankerd. De juridische basis voor het per saldo beoordelen van de bescherming bij Schiphol ligt daarmee in de in de Wet luchtvaart opgenomen eisen met betrekking tot gelijkwaardigheid. Naar aanleiding van het advies van de Raad van State over het ontwerp-LVB wordt hier nader op ingegaan in het nader rapport en de nota van toelichting.

---

[112] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 936, CC, p. 102.
[113] *Kamerstukken II* 2025/26, 29 665, nr. 601, bijlage Reactienota op het milieueffectrapport (MER) voor de wijziging van het luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB).
[114] Voor een uitgebreidere beschrijving van de analyse zie hoofdrapport MER, bijlage 5, p. 176
[115] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 936, CC, p. 102–103.

n. vraag 75d: kan de regering alsnog het bewijs geven dat het per saldo in het geval van voorliggend ontwerpbesluit ook daadwerkelijk tot minder hinder leidt?[116]

Antwoord

Al sinds de Alderstafel wordt gesproken over het vastleggen van het Nieuw Normen en Handhavingsstelsel (NNHS), waaronder de regels voor preferent baangebruik. Die regels moeten ervoor zorgen dat zoveel mogelijk die banen worden ingezet waar de omgeving per saldo de minste hinder van ondervindt.

Met het gewijzigde LVB wordt het anticiperend handhaven beëindigd en worden de regels voor preferentieel baangebruik vastgelegd. Overschrijdingen van de grenswaarden in het LVB worden niet langer gedoogd. Bij het bepalen van de nieuwe grenswaarden is uitgegaan van de hinderbeperkende maatregelen uit de balanced approach-procedure, zoals het gebruik van relatief stillere vliegtuigen en een maximaal aantal vliegtuigbewegingen. Door de combinatie van deze hinderbeperkende maatregelen is de verwachting dat de ervaren hinder minder is voor omwonenden in de gebieden rondom zowel primaire als secundaire banen. Deze verwachting is gebaseerd op de onderzoeken uitgevoerd in het kader van de balanced approach-procedure en de resultaten van het MER.

o. vraag 79: dat verschillende geluidspunten zijn verplaatst, is voor de leden van de fractie van PRO duidelijk.[117] Kan de regering alsnog aangeven waarom geluidspunt 25 is verplaatst naar een nieuwe locatie?

Antwoord

Er is geen sprake van het verplaatsen van specifieke handhavingspunten. Er is een geheel nieuwe set handhavingspunten bepaald op basis van een nieuwe methode uitgaande van de ligging van woonplaatsen. Deze methode leidt tot meer handhavingspunten in een groter gebied rond de luchthaven.

De locatie van de nieuwe handhavingspunten is bepaald uitgaande van woonplaatsen in de 45dB L_{den}-contour (en de 40dB L_{night}-contour). Het aantal handhavingspunten wordt flink uitgebreid, namelijk van 35 naar 148 op het etmaal en van 25 naar 59 in de nachtperiode. De nieuwe methodiek zorgt dat de locatie van de handhavingspunten volgens transparante en navolgbare regels wordt bepaald, en dat de handhavingspunten op logische plekken komen te liggen – dus daar waar mensen wonen. Het kabinet vindt het van groot belang dat het bepalen van de locaties van de handhavingspunten volgens vaste regels gebeurt. Dit maakt het transparant en navolgbaar waarom op sommige locaties wel handhavingspunten liggen, en op andere locaties niet. Daarbij is gekeken of de nieuwe aanpak op basis van woonplaatsen tot een set handhavingspunten leidt die overal voldoende bescherming biedt aan omwonenden. Dit is het geval. Dat geldt ook voor de omgeving van het huidige handhavingspunt 25 (Uithoorn). In Uithoorn worden volgens de nieuwe methodiek drie handhavingspunten geplaatst met grenswaarden die daadwerkelijk worden toegepast en dus is er sprake van een betere bescherming.

---

[116] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 936, CC, p. 103.
[117] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 936, CC, p. 105.

p. vraag 83a en b: graag ontvangen genoemde leden alsnog een antwoord op deze vraag, beginnend met ja of nee.[118]

Antwoord

In de oorspronkelijke vraag werd bij «a» gevraagd of het juist is dat autonome ontwikkelingen volgens recht en gangbaar gebruik onderdeel zijn van de referentiesituatie.

Dit is onjuist. Het is niet per definitie zo dat een geluidsdoel bovenop de autonome ontwikkelingen vastgesteld moet worden. Echter, bij het vaststellen van het oorspronkelijke geluidsdoel voor Schiphol heeft het toenmalig kabinet geoordeeld dat er meer moet gebeuren dan deze autonome ontwikkelingen om de hinder terug te dringen. Daarom is het geluidsdoel zoals opgenomen in het Actieplan Geluid Schiphol 2024–2029 vastgesteld bovenop de autonome ontwikkelingen. Het daaropvolgend kabinet heeft vervolgens een andere afweging gemaakt ten aanzien van het resterende percentage. Mede omwille van stabiliteit en voorspelbaarheid voor alle betrokkenen houdt het kabinet vast aan dit besluit.

In de oorspronkelijke vraag werd bij «b» gevraagd naar het meetellen van autonome vlootvernieuwing bij het behalen van het geluidsdoel en of wat de regering in januari 2025 heeft geschreven waar is.

Ja, wat het kabinet schreef in januari 2025 klopt. Tijdens het doorlopen van de balanced approach-procedure is besloten het geluidsdoel in twee fases in te vullen. De eerste fase, die is ingevuld met de afgeronde balanced approach-procedure, met als geluidsdoel 15% bovenop de autonome ontwikkelingen is per november 2025 ingegaan. Voor de tweede fase (de resterende 5%) heeft het toenmalig kabinet vervolgens besloten de autonome ontwikkelingen wél mee te tellen.

q. vraag 83c: de vraag was niet hoe omgegaan wordt met het geluidsdoel.[119] Graag ontvangen de leden van de fractie van PRO alsnog een antwoord op de eerder gestelde vraag.

Antwoord

In de oorspronkelijke vraag werd bij «c» gevraagd of de Staat zich niet kwetsbaar maakt in mogelijke rechterlijke procedures van luchtvaartmaatschappijen die stellen dat autonome vlootvernieuwing ook volledig mee had moeten tellen voor het behalen van de eerste 15% geluidsreductie.

Uit de EU-Geluidverordening volgt niet dat autonome vlootvernieuwing moet meetellen bij het behalen van een gesteld geluidsdoel. Het is uiteindelijk aan de lidstaat om hier een keuze in te maken. En de keuze die gemaakt wordt is onderdeel van politieke weging en besluitvorming. Dat geldt ook voor het tussentijds bijstellen van een eerdere doelstelling.

r. vraag 83e: kan de regering alsnog aangeven hoe bewaakt is dat een zuivere belangenafweging heeft plaatsgevonden en waar dat concreet uit blijkt?[120]

---

[118] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 936, CC, p. 108.
[119] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 936, CC, p. 108.
[120] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 936, CC, p. 109.

Antwoord

In de vraag wordt gesuggereerd dat KLM een verregaande invloed zou hebben gehad op de beleidswijziging van mijn ambtsvoorganger en dat deze daarom niet via een zuivere belangenafweging tot stand is gekomen. Dit omdat KLM als grootste gebruiker van Schiphol zou beschikken over een oude, luidruchtige vloot.

KLM heeft een aantal jaar geleden een grootscheepse vlootvernieuwingsoperatie ingezet. Daarmee wordt de vloot van KLM aanzienlijk jonger en stiller. Het toenmalige kabinet heeft daar meer recht aan willen doen en heeft daarom deze beleidswijziging ingezet. Van het beeld dat geen zuivere belangenafweging heeft plaatsgevonden neemt het kabinet afstand.

s. vraag 114b: graag ontvangen de leden van de fractie van PRO alsnog een antwoord op deze tot op heden onbeantwoorde vraag.[121]

t. vraag 114c: kan de regering alsnog aangeven welke concrete regulering voor Zeer Zorgwekkende Stoffen (ZZS) het voorliggende ontwerpbesluit introduceert en welke concrete extra bescherming dit besluit zal geven aan omwonenden en medewerkers?[122]

Antwoord op s en t

Er wordt gevraagd naar concrete regulering voor de emissies van Zeer Zorgwekkende Stoffen door luchtvaart en de extra bescherming die dit besluit geeft aan omwonenden en medewerkers.
Onderzoeken laten zien dat vooral taxiënde vliegtuigen en het gebruik van de Auxiliary Power Unit (APU) bijdragen aan de uitstoot van ZZS en dat die uitstoot zich met name concentreert op het luchthaventerrein.[123] Daarnaast volgt het MER dat bepaalde ZZS'en vrijkomen bij de opslag en overslag van brandstof.

In het ontwerpbesluit worden gezagvoerders verplicht om te zorgen dat het vliegtuig taxiet met het minimaal noodzakelijke aantal motoren. Deze verplichting bestond eerder alleen voor vliegtuigen met drie of vier motoren, maar geldt nu ook voor tweemotorige vliegtuigen. Als vliegtuigen met minder motoren taxiën stoten ze ook minder luchtverontreinigende stoffen uit.

Ook is in het ontwerp-LVB opgenomen dat de exploitant van de luchthaven elektriciteitsvoorzieningen en voorzieningen voor geconditioneerde lucht voor stilstaande vliegtuigen treft op de afhandelingsplaatsen. Daarnaast worden er regels gesteld aan gezagvoerders om gebruik te maken van de op de luchthaven aanwezige voorzieningen voor elektriciteit en geconditioneerde lucht. Als bij de afhandeling van het vliegtuig op de afhandelingsplaats een daartoe aangebrachte vaste of flexibele stroomvoorziening en een voorziening voor geconditioneerde lucht aanwezig zijn, mag de gezagvoerder voor de stroomvoorziening van het vliegtuig en voor de airconditioning geen gebruik meer maken van de APU.

Tot slot zijn Schiphol en de werkgevers op Schiphol op basis van de Arbeidsomstandighedenwet- en regelgeving verplicht om de beroepsmatige blootstelling aan dieselmotoremissie en Vliegtuigmotoremissies

---

[121] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 936, CC, p. 130–131.
[122] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 936, CC, p. 131.
[123] *Kamerstukken II* 2023/24, 31 936, nr. 1137.

(VME) zo snel mogelijk te minimaliseren, voor zover dit technisch mogelijk is. De maatregelen die worden ingezet zijn bijvoorbeeld, naast bovengenoemde maatregelen, het elektrificeren van het grondmaterieel en vliegtuigvoorzieningen en het gebruik van adembescherming. Van deze maatregelen is bekend dat deze een bijdrage leveren aan het verbeteren van de situatie op het platform. Met uitzondering van het gebruik van adembescherming, verminderen deze maatregelen ook het negatieve effect verder van de luchthaven.

Uit het MER blijkt dat het geheel van maatregelen en regels in het ontwerp-LVB ervoor zorgt dat de voorgenomen activiteit ten opzichte van de referentiesituatie anticiperend handhaven niet leidt tot hogere concentraties van ZZS, terwijl voor de ondergrens van de voorgenomen activiteit op meerdere aspecten sprake is van een verbetering. Ten opzichte van de referentiesituatie vigerend LVB zijn de concentraties van ZZS in de situatie met de voorgenomen activiteit wel hoger.
Naar aanleiding van het advies van de Commissie mer is in het herziene MER een aanvullende analyse uitgevoerd naar de concentratiebijdrage van de luchtvaart aan zeer zorgwekkende stoffen (ZZS), inclusief een beoordeling van deze concentraties ten opzichte van het maximaal toelaatbare risiconiveau (MTR).[124] Deze analyse laat zien dat de concentraties van de onderzochte ZZS naar verwachting ruim onder de beschikbare maximaal toelaatbare risiconiveaus (MTR) blijven. Het herziene MER is op 14 september jl. aan de Eerste Kamer gestuurd.[125]

u. vraag 114d: graag ontvangen de leden van de fractie van PRO een antwoord op deze vraag, waarbij ook een concreet percentage wordt genoemd.[126]

Antwoord

Er wordt gevraagd welk percentage van de Zeer Zorgwekkende Stoffen-uitstoot met het van kracht worden van dit LVB voortaan gereguleerd zal zijn.

De vaste inrichting van Schiphol valt onder de Omgevingswet, waarbij er voor ZZS-stoffen een minimalisatieplicht geldt, een verplichte inventarisatie en een verplichting om een Vermijding- en Reductieplan (VRP) op te stellen. Er wordt daarbij een toetsing uitgevoerd aan milieukwaliteitsnormen, zoals het MTR. Vliegverkeer valt juridisch niet onder dezelfde inrichtingstoetsing als de stationaire bronnen en overige milieubelastende activiteiten binnen de inrichting. Voor emissies van mobiele bronnen, zoals vliegtuigen, geldt daarom geen directe toetsing aan MTR-waarden binnen het ZZS-kader van de inrichting en ook geen directe minimalisatieplicht zoals die voor ZZS-emissies van de inrichting geldt.

Hoewel het LVB als specifiek instrument onder de Wet luchtvaart (waarvoor het Ministerie van IenW het bevoegd gezag is) individuele ZZS-stoffen niet apart bij naam normeert, bevat het besluit generieke gebruiksregels, normen en capaciteitsgrenzen die rechtstreeks van invloed zijn op alle vluchten van en naar Schiphol. Hierdoor is nagenoeg de totale omvang van deze emissiebron effectief aan een maximum gebonden. De overige ZZS-uitstoot, afkomstig van stationaire grondactiviteiten zoals het proefdraaien van motoren en brandweeroefeningen, valt

[124] MTR-waarden (Maximaal Toelaatbaar Risiconiveau) geven aan bij welke concentratie van een stof negatieve effecten voor mens of milieu niet langer kunnen worden uitgesloten.
[125] *Kamerstukken I* 2026/27, 31 936, CD.
[126] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 936, CC, p. 131.

buiten het LVB en wordt gereguleerd via de omgevingsvergunning onder de Omgevingswet.

v. vraag 122: het spreekt voor zich dat de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) een zelfstandig bestuursorgaan is dat onafhankelijk opereert.[127] De regering heeft echter altijd de mogelijkheid om advies te vragen. Kan de regering de OVV vragen om advies te geven op de opvolging van de aanbevelingen uit OVV-rapport van 2017[128]?

Antwoord

De Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) besluit zelf welke voorvallen en onderwerpen het onderzoekt. Bovendien heeft de OVV rondom de uitvoering van de eerste evaluatie in 2019 ambtelijk laten weten dat een dergelijk onderzoek niet op de planning stond. Bij de tweede evaluatie uit 2022, heeft de OVV desgevraagd informeel aangegeven dat het geen actieve rol voor zichzelf ziet in de evaluatie.

Naar de opvolging van de aanbevelingen zijn sinds het rapport drie onafhankelijke evaluaties uitgevoerd door externe onderzoeksbureaus na het nemen van diverse maatregelen. De eerste evaluatie vond plaats in 2019, de tweede in 2021 en de derde evaluatie is in 2026 afgerond. Uit de derde evaluatie volgt dat de opvolging van de destijds nog resterende drie deelaanbevelingen ook als «adequaat» kunnen worden beoordeeld. De Tweede Kamer is hierover geïnformeerd in de verzamelbrief luchtvaart van het tweede kwartaal van 2026.[129]

w. vraag 123: de vraag had niet enkel betrekking op de gefaseerde terugkeer, maar de opmerkingen over het stellen van harde voorwaarden gingen ook over het van kracht worden het LVB in algemene zin (dus niet specifiek over de 500.000 vliegtuigbewegingen).[130] Graag ontvangen de leden van de fractie van PRO alsnog een antwoord op deze vraag.

Antwoord

In de oorspronkelijke vraag werd gevraagd naar enkele voorwaarden die ILT-Luchtvaartautoriteit noemt voor het nemen van het koninklijk besluit.

In de aanvullende vraag wordt de HUF-toets breder geïnterpreteerd. Deze interpretatie wordt niet herkend. Het koninklijk besluit (KB) waarnaar de ILT-Luchtvaartautoriteit verwijst is het KB waarmee artikel 4.2.3b in werking treedt.

2. Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de BBB

De leden van de fractie van de **BBB** hebben de volgende (aanvullende) vragen te stellen.

Vraag 1

Hoe legt de regering aan de Nederlandse samenleving uit dat Schiphol miljoenen over de balk mag gooien om stikstofrechten van stoppende boeren op te kopen, terwijl PAS-melders nog steeds in de kou staan en geen stikstofruimte krijgen om hun gezinsbedrijven te legaliseren? Hoe

---

[127] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 936, CC, p. 140.
[128] Raadpleegbaar via: link.
[129] *Kamerstukken II* 2025/26, 31 936, nr. 1302.
[130] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 936, CC, p. 141.

kan de regering politiek en juridisch verantwoorden dat er met spoed een nieuw LVB wordt vastgesteld, terwijl de natuurvergunning van Schiphol door de rechter is vernietigd? Hoe gaat de regering ervoor zorgen dat de vergunningverlening weer op orde komt? Waarom krijgt de nationale luchthaven hier een voorkeursbehandeling ten opzichte van onze voedselprocenten?

Antwoord

Het kabinet voelt zich verantwoordelijk om alle PAS-melders weer in een legale situatie te brengen. Aan het legaliseren van PAS-melders wordt gewerkt binnen het Programma Maatwerk PAS-melders (PMP), de opvolger van het legalisatieprogramma PAS-meldingen dat in 2022 is vastgesteld. Dit programma is vastgesteld op 26 juni 2026 en biedt PAS-melders een maatwerkaanpak, waarbij per bedrijf wordt bekeken welke van de vier oplossingsrichtingen het beste past: intern salderen (reductie binnen de eigen bedrijfsvoering), extern salderen (reductie op een andere locaties), (gedeeltelijke) beëindiging van de activiteit, of verplaatsing naar een locatie waar vergunningverlening mogelijk is.[131] Het kabinet heeft binnen de Taskforce Landbouw, Natuur en Stikstof besloten om € 350 miljoen vrij te maken om het maatwerkprogramma extra slagkracht te geven.

Om een oplossing voor alle PAS-melders te bereiken, worden ondernemers persoonlijk begeleid en kunnen zij gebruikmaken van subsidieregelingen, zoals de Regeling Provinciale Maatregelen PAS-melders (RPMP). Legalisatie van PAS-melders via de route van extern salderen is naar verwachting slechts in een enkel geval mogelijk. Daarbij wordt de depositiedaling als gevolg van maatregelen die de overheid treft, ingezet als mitigerende maatregel, bijvoorbeeld via het stikstofregistratiesysteem (SSRS) of provinciale doelenbanken.

De wetgeving biedt ruimte voor mitigatie op basis van extern salderen. Dit blijkt onder meer uit de uitspraak van de rechtbank Den Haag van juni 2025 over de natuurvergunning Schiphol.[132] Royal Schiphol Group N.V. heeft hiertoe zelfstandig en op eigen kosten overeenkomsten gesloten met agrarische bedrijven, waarin is overeengekomen dat deze bedrijven hun activiteiten vrijwillig (geheel of gedeeltelijk) beëindigen. Het handelen van Schiphol is in lijn met het uitgangspunt dat initiatiefnemers in het kader van een aanvraag voor een natuurvergunning zelf verantwoordelijk zijn om mogelijke effecten van stikstofdepositie te mitigeren, bijvoorbeeld door extern te salderen.

Een voorwaarde is wel dat wordt voldaan aan de eisen die gelden voor mitigerende maatregelen, waaronder het zogenoemde additionaliteitsvereiste. Dit vereiste betekent dat een maatregel alleen als mitigerende maatregel voor een project mag worden ingezet, als kan worden onderbouwd dat deze maatregel niet nodig is om de Natura 2000-doelen te bereiken.
De additionaliteitstoets komt aan de orde bij het verlenen van een natuurvergunning en geldt ook voor Schiphol. De verplichting tot het opstellen van een passende beoordeling, inclusief toets aan additionaliteit, geldt niet voor (een wijziging van) een LVB.

De veehouders waarmee Schiphol een overeenkomst heeft gesloten, doen niet mee aan de Subsidieregeling sanering varkenshouderij (Srv) of één van de landelijke beëindigingregelingen veehouderijen (Lbv of Lbv+).

---

[131] *Kamerstukken II* 2025/26, 35 334, nr. 448.
[132] Rb. Den Haag 4 juni 2025, ECLI:NL:RBDHA:2025:9782, r.o. 123 (natuurvergunning Schiphol).

Deze maatregelen die de overheid neemt, zijn in beeld om met prioriteit PAS-meldingen te legaliseren, mits de depositiedaling door deze maatregelen niet nodig is voor de natuur. De mitigerende maatregelen die Schiphol neemt, zijn bij rijk en provincies dus niet in beeld als maatregelen voor het legaliseren van de PAS-melders. De maatregelen die Schiphol heeft genomen zitten het legaliseren van de PAS-melders niet in de weg.

De fractie van de BBB vraagt hoe de regering politiek en juridisch kan verantwoorden dat er met spoed een nieuw LVB wordt vastgesteld, terwijl de natuurvergunning van Schiphol door de rechter is vernietigd. Gelet op de uitspraak in de RBV-zaak is de opdracht om zo snel mogelijk te komen tot een gewijzigd LVB waardoor de rechtsbescherming van omwonenden wordt hersteld. Uit de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 11 maart 2026, volgt dat de totstandkoming van het LVB Schiphol en het verkrijgen van een natuurvergunning door Schiphol gescheiden trajecten betreft. De luchthaven Schiphol heeft voor de exploitatie van de luchthaven ook een natuurvergunning nodig. De Minister van LVVN is bevoegd gezag voor de natuurvergunning voor de exploitatie van luchthaven Schiphol. De vernietiging van de natuurvergunning door de rechtbank Den Haag in juni 2025 betekent dat het bevoegd gezag een nieuw besluit zal moeten nemen op de aanvraag voor de natuurvergunning. Naar verwachting zal Schiphol hiertoe, als initiatiefnemer, de eerdere passende beoordeling bij de aanvraag van de natuurvergunning waar nodig moeten aanvullen en actualiseren. Pas wanneer er een geldig LVB is, en Schiphol beschikt over een geldige natuurvergunning, is de juridische basis onder Schiphol volledig op orde.

In reactie op de vraag hoe de regering ervoor gaat zorgen dat de vergunningverlening weer op orde komt, wordt de fractie verwezen naar de brief aan de Tweede Kamer van de Minister van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur van 26 juni 2026, waarin het maatregelenpakket is beschreven om de natuurdoelen te realiseren en de vergunningverlening van het slot te halen.[133] Schiphol krijgt hierbij geen voorkeursbehandeling.

Vraag 2

De leden van de fractie van de BBB wijzen erop dat voor de regels van het preferentieel baangebruik de secundaire banen steeds vaker worden ingezet, waardoor de overlast simpelweg wordt verschoven naar gemeenten in de regio en het buitengebied, zoals Uithoorn. Waarom vindt de regering het acceptabel dat de rust in de regio en het buitengebied wordt opgeofferd? Is hier overleg over met de getroffen gemeenten?

Antwoord

Met de voorgenomen wijziging van het LVB worden de baangebruikregels vastgelegd en komen er veel meer handhavingspunten in een groter gebied rond de luchthaven. De baangebruikregels zorgen ervoor dat zoveel mogelijk start- en landingsbanen worden ingezet die zo min mogelijk geluidhinder voor de omgeving opleveren. De suggestie dat de regels voor baangebruik leiden tot een toename van het gebruik van de secundaire banen ten opzichte van de gedoogsituatie van afgelopen jaren wordt niet herkend.

Het klopt dat het gebruik van de secundaire banen is toegenomen. Sinds 2008 is de operatie op Schiphol gegroeid van grofweg 400.000 naar

[133] *Kamerstukken II* 2025/26, 36 800, XIV, nr. 87.

500.000 vliegtuigbewegingen. Daarnaast zijn er ook operationele wijzigingen doorgevoerd op het gebied van veiligheid, geluidreductie, en de sluiting van het Russische luchtruim. Deze ontwikkelingen hebben geleid tot een toename van het gebruik van de secundaire banen.
Ten tijde van het anticiperend handhaven waren de baangebruikregels leidend. Met het ontwerp-LVB worden juist de grenswaarden leidend. Dat is belangrijk met het oog op de rechtsbescherming van omwonenden. De grenswaarden zijn bepaald uitgaande van de operatie die past bij de operatie waarvoor de balanced approach-procedure is doorlopen. Dat is een situatie met 478.000 vliegtuigbewegingen en hinderbeperkende maatregelen, die wordt afgehandeld conform de regels voor preferent baangebruik. De grenswaarden en baangebruiksregels zorgen ervoor dat de mensen rondom de secundaire banen worden beschermd tegen een verdere toename van het gebruik van de secundaire banen.

Vergeleken met de gedoogsituatie, waarin 500.000 vliegtuigbewegingen mogelijk waren, is er sprake van een reductie van de geluidbelasting, zowel in totaal als in de afzonderlijke gebieden. Hierbij geldt wel dat de vermindering niet op alle locaties in dezelfde mate plaatsvindt.

Vraag 3

Binnen de zogeheten groei-verdien-systematiek mag de luchtvaartsector stillere vliegtuigen direct inwisselen voor méér vliegbewegingen tot 500.000 vliegtuigbewegingen per jaar. Wordt die toename geheel ingevuld door stillere vliegtuigen? Graag ontvangen genoemde leden hierop een toelichting van de regering.

Antwoord

In het ontwerp-LVB is een systematiek van gefaseerde terugkeer opgenomen tot maximaal 500.000 vliegtuigbewegingen. De systematiek kan pas worden geactiveerd als het gestelde geluidsdoel van 20% minder ernstig gehinderden en woningen is behaald en er door de sector nog meer verstilling wordt gerealiseerd (bijvoorbeeld als gevolg van verdere vlootvernieuwing). De ontwikkeling naar 500.000 vliegtuigbewegingen die na het behalen van het geluidsdoel van –20% mogelijk is, gaat stapsgewijs. De stappen omhoog in vliegtuigbewegingen gaan gepaard met een daling van de totale toegestane hoeveelheid geluid (de TVG-grenswaarde). Bij het bepalen van de stappen is vervolgens uitgegaan van een 50/50 verdeling. Dat wil zeggen dat de helft van de gerealiseerde afname van geluid gebruikt mag worden voor meer vluchten. De overige vrijgekomen geluidruimte wordt niet ingezet en komt daarmee ten goede aan de omgeving.

Vraag 4

De dringende woningbouw in gemeenten rondom Schiphol dreigt vast te lopen door de onzekerheid over de nieuwe geluidscontouren en de verplichte cumulatieregels. Is het mogelijk de herziening van het LVB en het Luchthavenindelingbesluit (LIB) te synchroniseren, zodat er direct juridische duidelijkheid ontstaat over de woningbouwmogelijkheden? Graag ontvangen de leden van de fractie van de BBB een toelichting hierop van de regering.

Antwoord

Om de juridische basis op orde te brengen is door Rijk en regio afgesproken om het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) te actualiseren. Medio 2025 heeft de Minister van IenW besloten het traject te

starten om de grenzen van de beperkingengebieden in het LIB te actualiseren in aansluiting op de wijziging van het LVB.[134] Zodra het LVB is vastgesteld, kan het LIB worden aangepast op de nieuwe situatie. Daarmee worden de twee afzonderlijke besluiten voor Schiphol, het LVB en het LIB met elkaar in lijn gebracht. De verwachting is dat door actualisatie van het LIB per saldo meer ruimte zal komen voor woningbouw.

Zoals eerder aangegeven in de beantwoording op schriftelijke vragen van de Eerste Kamer van 2 juli 2026 is de regelgeving voor de cumulatie van geluid opgenomen in de Omgevingswet. Over de toepassing van deze regelgeving loopt momenteel nog overleg met de regionale overheden. Dit staat los van de beperkingen die zijn vastgelegd in het LIB en van de voorliggende wijziging van het LVB. De wijziging van het LVB leidt daarom niet tot stagnatie van de woningbouwopgave.[135]

Vraag 5

De ILT heeft in haar op verzoek van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat uitgevoerde HUF-toets gewaarschuwd dat de complexe regels en uitzonderingen rondom het baangebruik in de praktijk simpelweg niet te handhaven zijn en dat een directe bestuurlijke boete bij overschrijding niet mogelijk is.[136] Wat gaat de regering concreet doen om de handhaving te verbeteren?

Antwoord

De ILT-Luchtvaartautoriteit heeft in de HUF-toets aangegeven dat er enkele aanpassingen gedaan moeten worden om tot een handhaafbaar LVB te komen. Naar aanleiding hiervan heeft het ministerie verschillende aanpassingen gedaan. De bevindingen van de HUF-toets zijn verwerkt in de algehele LVB-wijziging zoals aangeven in paragraaf 5.3 van de nota van toelichting. Het ministerie acht hiermee de middelen die de ILT-Luchtvaartautoriteit met het ontwerp-LVB heeft voldoende om effectief haar taken uit te voeren.

Om de ILT-Luchtvaartautoriteit de mogelijkheid te geven om een bestuurlijke boete op te leggen bij overschrijding van grenswaarden, moet de Wet luchtvaart worden aangepast. De mogelijkheid voor een bestuurlijke boete kan als onderdeel van het nieuwe stelsel vliegtuiggeluid worden geregeld. Het is een mogelijkheid om deze wetswijziging vorm te geven in een apart wetstraject waardoor een wetsvoorstel op kortere termijn kan worden ingediend bij de Kamer.

Vraag 6

Bij het bepalen van de nieuwe geluidsgrenzen is boven op normale variaties een extra «statistische marge» ingebouwd. Is het juist dat daardoor de geluidslimieten lokaal zelfs hoger mogen uitvallen dan voorheen? Waarom heeft de regering hier toch voor gekozen? Graag ontvangen de leden van de fractie van de BBB een toelichting hierop van de regering.

---

[134] *Kamerstukken II* 2024/25, 29 665, nr. 577
[135] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 936, CC.
[136] Raadpleegbaar via: link, p. 4.

Antwoord

Ten opzichte van de praktijk van anticiperend handhaven is in de gehele omgeving rondom Schiphol sprake van een vermindering van de geluidbelasting, zowel algeheel gezien als lokaal. Hierbij geldt wel dat de vermindering niet op alle locaties in dezelfde mate plaatsvindt. Ten opzichte van de verouderde grenswaarden uit het LVB 2008 neemt de geluidbelasting op enkele locaties toe. De grenswaarden uit 2008 zijn niet meer actueel en worden sinds 2012 niet meer onverkort gehandhaafd. Sinds 2008 groeide het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol van grofweg 430.000 naar 500.000 vliegtuigbewegingen in 2019, en daalde vervolgens naar 478.000 bewegingen in 2025. Het aantal passagiers groeide van 2008 tot 2019 met 51% naar 72 miljoen, en daalde naar 69 miljoen in 2025 (een stijging van 45% ten opzichte van 2008). Wereldwijd is de luchtvaartsector in aantal passagiers sinds 2008 met ongeveer 120% gegroeid. Daarnaast zijn er ook operationele wijzigingen doorgevoerd op het gebied van veiligheid, geluidreductie, en de sluiting van het Russische luchtruim. De nieuwe grenswaarden moeten passen bij een operatie van 478.000 vliegtuigbewegingen, aangezien dat de uitkomst van de balanced approach-procedure is. Vergeleken met de gedoogsituatie, waarin 500.000 vliegtuigbewegingen mogelijk waren, is er dus sprake van een reductie van de geluidbelasting.

Op verzoek van omgevingspartijen is een indicatieve vergelijking gemaakt tussen de verouderde grenswaarden in de oude handhavingspunten en de (fictieve) grenswaarden die zouden gelden onder het nieuwe besluit als de oude locaties van de handhavingspunten zouden zijn aangehouden. Uit de analyse blijkt dat de grenswaarden in de meeste handhavingspunten significant (meer dan 1dB) lager uitvallen ten opzichte van het LVB uit 2008. Dat de grenswaarden overwegend lager uitvallen is het gevolg van het lagere nachtvolume en de tussentijdse vlootvernieuwing. Op enkele plekken gaan de grenswaarden omhoog. Concreet gaat het om 7 locaties voor het etmaal en 3 locaties voor de nacht waarin de grenswaarden omhooggaan en 28 voor het etmaal en 22 in de nacht waarin de grenswaarden omlaaggaan.

De grootste toename is te zien bij voormalig handhavingspunt 20 (in het verlengde van de Schiphol Oostbaan) en voormalig handhavingspunt 25 (Uithoorn). Dit betreft bekende knelpunten uit de situatie met anticiperend handhaven, die het gevolg zijn van ontwikkelingen in de operatie, zoals de toename van het aantal vluchten sinds 2008, en andere noodzakelijke operationele wijzigingen sinds die tijd. Qua geluidbelasting zal geen sprake zijn van een toename ten opzichte van de afgelopen jaren. De grenswaarden uit het LVB 2008 werden immers de afgelopen jaren niet toegepast en er was reeds sprake van een hogere geluidbelasting in de betreffende gebieden.

Vraag 7

De regering schuift een echte nachtsluiting vooruit met het argument dat hiervoor eerst een Europese balanced approach-procedure doorlopen moet worden. Waarom doet Nederland niet wat buurlanden met de luchthavens van Heathrow, Frankfurt, Zürich, Budapest enzovoorts wel doen? Wat maakt dat dit in het dichtbevolkte Nederland in de ogen van de regering niet mogelijk is?

Antwoord

Met ingang van 13 juni 2016 geldt de EU-Geluidverordening waarin staat opgenomen dat een balanced approach-procedure moet worden doorlopen alvorens kan worden overgegaan tot het invoeren van geluidsgerelateerde capaciteitsbeperkende maatregel. Een nachtsluiting betekent dat de luchthaven gedurende een aantal uren in de nacht niet is geopend. Omdat de luchthaven Schiphol gedurende de nacht is geopend, komt een nachtsluiting voor de luchthaven Schiphol neer op een capaciteitsbeperkende maatregel. Op de in de vraag genoemde Europese luchthavens zijn reeds vóór 2016 capaciteitsbeperkende maatregelen in de nacht uitgevoerd. Dit betekent dat bij het vaststellen van de maatregelen toen niet de EU-Geluidverordening van kracht was en daardoor geen (verplichte) balanced approach-procedure hoefde te worden doorlopen.

Tevens is eerder al een impactanalyse naar verschillende varianten van een nachtsluiting uitgevoerd. Zowel de maatschappelijke als de sectoreffecten van verschillende vormen van nachtsluiting zijn onderzocht en de resultaten hiervan zijn met de Tweede Kamer gedeeld.[137] De conclusies van de uitgevoerde impactanalyse nachtsluiting zijn dat iedere vorm van nachtsluiting impact heeft op de sector. Voor luchtvaartmaatschappijen die beschikken over nachtslots op Schiphol die hun vluchten zullen willen verplaatsen naar de randen van de nacht, bestaan er in de latere nacht en vroege ochtend weinig mogelijkheden voor het uitvoeren van vluchten, omdat er geen extra capaciteit is op die momenten. Verplaatsen van de vluchten is dus niet in alle gevallen mogelijk en zij zullen hun vluchten dan deels verplaatsen naar de randen van de nacht en deels niet meer uit kunnen voeren. Daarbij komt voor de omwonenden dat een aaneengeschakelde periode van rust positief is, maar verplaatsing van vluchten uit de uren waar de nachtsluiting in valt naar andere tijdstippen daar omheen, leidt ook tot extra hinder in de randen van de nacht. Uit de impactanalyse komen dus voor zowel de sector als omwonenden aandachtspunten om rekening mee te houden.

Vraag 8

De regering geeft aan dat er een advies is gevraagd aan de Gezondheidsraad over de gezondheidsschade door luchtvaartemissies. Waarom wacht de regering de uitkomsten van dit onderzoek niet af vóórdat we dit besluit definitief vastleggen? Graag ontvangen de leden van de fractie van de BBB een toelichting hierop van de regering.

Antwoord

Op basis van eerdere onderzoeken is er geen directe aanleiding tot grote zorgen over de blootstelling van emissies aan omwonenden. Ook het MER bij het ontwerp-LVB geeft, gegeven de geldende luchtkwaliteitsnormen en de maatregelen die in het ontwerp-LVB zijn opgenomen, voldoende basis om het LVB vast te stellen. Er is daarom geen aanleiding om met dit besluit te wachten op de uitkomsten van het onderzoek van de Gezondheidsraad. Bovendien zou het wachten met het vaststellen van dit LVB leiden tot het langer voortzetten van de gedoogsituatie, waardoor de operatie van Schiphol minder is begrensd en de rechtsbescherming niet hersteld kan worden. Het kabinet streeft ernaar om zo spoedig mogelijk een gewijzigd LVB vast te stellen zodat de gedoogsituatie kan stoppen en omwonenden weer rechtsbescherming genieten. Dit is belangrijk gezien het RBV-vonnis, waarin de rechtbank de Staat heeft opgedragen om binnen een jaar wet- en regelgeving te handhaven en een vorm van

[137] Kamerstukken II 2024/25, 29 665 nr. 529

praktische en effectieve rechtsbescherming in het leven te roepen. Dat jaar is inmiddels verstreken.

Het advies van de Gezondheidsraad heeft tot doel om eventuele risico's beter in kaart te brengen om in de toekomst gedegen afwegingen te kunnen maken ten aanzien van deze eventuele risico's. Een onderzoek door de Gezondheidsraad kent, afhankelijk van de omvang van de adviesvraag, naar verwachting een doorlooptijd van circa 1,5 tot 2 jaar. Vervolgens zullen uitkomsten worden meegenomen in toekomstige beleidsvorming. De adviesaanvraag wordt momenteel nader uitgewerkt. De Kamer wordt later dit jaar over de voortgang geïnformeerd. In de tussenliggende tijd wordt wel verdergegaan met het versterken van de kennisbasis. Hierbij wordt afgestemd met het RIVM. Ook worden de effecten en eventuele maatregelen van ontzwaveling van kerosine nader in beeld gebracht.

Vraag 9

Het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS) – dat alle klachten en hinder over het vliegverkeer moet registreren en verwerken – is een stichting die is opgericht en wordt aangestuurd door Schiphol en de luchtverkeersleiding zelf. Acht de regering het wenselijk dat de overlastgever zelf verantwoordelijk is voor de klachtenregistratie van de omwonenden? Waarom is er niet gekozen voor een onafhankelijke stichting? Graag ontvangen de leden van de fractie van de BBB hierop een toelichting van de regering.

Antwoord

Het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS) is een stichting, opgericht in 2007 door Schiphol en Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL). Het is goed dat Schiphol en LVNL hiermee hun verantwoordelijkheid hebben genomen. Het BAS opereert in de praktijk als een onafhankelijke organisatie. Alle data, waarop rapportages en analyses zijn gebaseerd, worden door een externe, onafhankelijke partij verwerkt en geregistreerd. Het BAS is een onafhankelijke organisatie en functioneert los van het ministerie; het ministerie heeft vertrouwen in de onafhankelijkheid en de werkwijze van het BAS.

3. Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de PVV

De leden van de fractie van de PVV wijzen erop dat de algehele wijziging van het LVB onder andere regels over het maximumaantal vliegtuigbewegingen en de verdeling tussen etmaal- en nachtvluchten behelst.

Vraag 1

Kan de regering concreet aangeven op welke wijze zij in het voorliggende ontwerpbesluit een reële balans behoudt tussen het economisch capaciteitsbelang van Schiphol en de «bescherming» van omwonenden?

Antwoord

Het kabinet heeft in juni 2022 het Hoofdlijnenbesluit Schiphol genomen om te komen tot een nieuwe balans tussen het belang van de internationale luchthaven Schiphol en de kwaliteit van de leefomgeving.[138] Dit besluit is genomen om de balans tussen de economische belangen van de

[138] *Kamerstukken II* 2021/22, 29 665, nr. 432.

luchthaven en de luchtvaartsector aan de ene kant, en de belangen van omwonenden aan de andere kant, te herstellen. In de Hoofdlijnenbrief Schiphol is de brede afweging die het kabinet heeft gemaakt van de verschillende belangen toegelicht. In het voorliggende ontwerp-LVB wordt de nieuwe balans vastgelegd. Als opvolging van het Hoofdlijnenbesluit heeft het kabinet een geluidsdoel gesteld (-20% ernstig gehinderden op het etmaal en -15% ernstig slaapverstoorden in de nacht). Deze doelen corresponderen met de nieuwe balans in het Hoofdlijnenbesluit. Het kabinet heeft vervolgens aan de hand van de balanced approach-procedure, de milieu-informatie uit het MER en diverse onderzoeken, waaronder onderzoek naar het economisch belang van de luchthaven, een verdere zorgvuldige belangenafweging gemaakt. Door de resultaten van deze belangenafweging vast te leggen in het LVB, wordt de balans tussen onder andere het economisch belang van Schiphol en de belangen van omwonenden wettelijk verankerd en kunnen de regels voor Schiphol weer gehandhaafd worden.

In het ontwerp-LVB is tevens een systematiek uitgewerkt voor een gefaseerde terugkeer naar 500.000 vliegtuigbewegingen. Het kabinet hecht aan deze systematiek vanwege het belang van Schiphol voor de economie, waarbij internationale bereikbaarheid fundamenteel is. Ook in deze systematiek is de balans terug te vinden. Na het behalen van het volledige geluidsdoel zoals hierboven genoemd, wordt verdere geluidswinst eerlijk verdeeld door de luchtvaartsector en de omgeving (beiden 50%).

Vraag 2

Hoe beoordeelt de regering de gevolgen van het voorliggende ontwerpbesluit voor de internationale concurrentiepositie van Schiphol en de Nederlandse economie?

Antwoord

In het kader van de totstandkoming van het LVB zijn de effecten van de maatschappelijk-economische betekenis aan de hand van bandbreedtes van vliegtuigbewegingen in relatie tot de internationale verbondenheid van Nederland waar mogelijk onderzocht.[139] Met het voorgestelde maximum aantal vliegtuigbewegingen en de verdeling tussen etmaal- en nachtvluchten blijft Schiphol naar verwachting de komende jaren in staat om te concurreren en Nederland goed verbonden te houden.

Vraag 3

Acht de regering een verschuiving van vluchten naar regionale Nederlandse luchthavens – waaronder Groningen Airport Eelde (GAE) en Maastricht Aachen Airport (MAA) – een reële kans om de economische belangen van Nederland te behouden?

Antwoord

Het is voor zowel Schiphol als het Rijk niet mogelijk om luchtvaartmaatschappijen te dwingen om vluchten over te plaatsen naar regionale luchthavens. Elke (regionale) luchthaven heeft daarnaast zijn eigen kenmerken, kwaliteiten en kansen, maar ook specifieke uitdagingen waardoor vluchten één op één verschuiven lastig is. De vluchten moeten bijvoorbeeld passen binnen de vergunningen van de luchthavens (geluidsruimte en openingstijden) en er moet oog zijn voor de mogelijke

[139] *Kamerstukken II* 2025/26, 29 665, nr. 585.

overlast die dit voor omwonenden met zich meebrengt. Ook is het aan de luchtvaartmaatschappijen om te bepalen of dit past in hun bedrijfsmodel.

Wel kan Schiphol in overleg met de luchtvaartmaatschappijen bekijken of er vluchten op andere luchthavens kunnen worden uitgevoerd. Maastricht Aachen Airport (MAA) kan als tweede vrachtluchthaven bijvoorbeeld kansen bieden om vrachtvluchten van Schiphol over te nemen. Daarnaast is het kabinet voornemens om Lelystad Airport in gebruik te nemen voor groothandelsverkeer, op voorwaarde dat wordt voldaan aan alle wettelijke vereisten waaronder het beschikken over een natuurvergunning. Deze luchthaven is ontwikkeld als overloopluchthaven van Schiphol. Daarnaast beschikt Groningen Airport Eelde (GAE) over ruimte binnen de vergunning om meer vluchten af te handelen.

Vraag 4

Waarom wordt gekozen voor verdere regulering van het aantal vluchten, terwijl technologische ontwikkelingen en stillere vliegtuigen ook kunnen bijdragen aan vermindering van geluidsoverlast?

Antwoord

Uit de balanced approach-procedure die is doorlopen voorafgaand aan het ontwerp-LVB zijn verschillende maatregelen gekomen die moeten bijdragen aan het verminderen van de geluidsbelasting rondom Schiphol. Vlootvernieuwingsmaatregelen en het stimuleren van de inzet van nieuwe, stillere toestellen in de nacht waren daar onderdeel van. Deze waren echter onvoldoende om het geluidsdoel van –15% per november 2025 te behalen. Daarom was ook een beperking van de capaciteit in de nacht en op het etmaal noodzakelijk.

Vraag 5

Kan de regering de leden van de fractie van de PVV aangeven of het mogelijk is om deze Kamer jaarlijks inzicht te geven in de daadwerkelijke effecten en consequenties van de genomen maatregelen?

Antwoord

Ja, dat is mogelijk. Omdat ook na het behalen van doelstelling uit de balanced approach-procedure er nog een restopgave overblijft om tot de totale beoogde verstilling van -20% te komen, zal ook na 2026 nog gemonitord worden hoe de verstilling zich doorzet.

4. Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de PvdD

De leden van de fractie van de **PvdD** wensen nog de navolgende vragen te stellen over het voorliggende ontwerpbesluit. Voorts hebben deze leden kennisgenomen van de mededeling op Schipholwatch van 6 september 2026 waarbij de eindrapportage «Beleidsevaluatie op hoofdlijnen NNHS Schiphol», opgesteld door adviesbureau AT Osborne in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, openbaar is gemaakt.[140] In verband met die eindrapportage hebben deze leden ook nog een aantal vragen aan de regering te stellen. De regering wordt verzocht alle vragen afzonderlijk te beantwoorden.

[140] Raadpleegbaar via: https://schipholwatch.nl/2026/09/06/vertrouwelijk-rapport-ministerie-liet-omgeving-schiphol-bewust-vallen/.

De leden van de fractie van de PvdD wijzen erop dat het Omgevingsrecht ter bescherming van bewoners tegen geluid door reguliere bedrijfsmatige activiteiten een stelsel kent waarin – voor zover de desbetreffende instructieregels van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) van toepassing zijn – niet alleen de gemiddelde geluidbelasting wordt gereguleerd, maar in de avond en nacht ook afzonderlijke maximale geluidniveaus (LAmax) worden genormeerd en daarnaast grenswaarden gelden voor het geluid in geluidgevoelige ruimten binnen woningen. Te denken valt aan geluid producerende activiteiten van bijvoorbeeld een houtzagerij, een scheepswerf, een distributiecentrum of een horecabedrijf.

Vraag 1

Kan de regering genoemde leden bevestigen dat het Bkl voor reguliere bedrijfsmatige activiteiten als uitgangspunt standaardwaarden hanteert voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau (LAr,LT) op geluidgevoelige gebouwen van 50 dB(A) overdag, 45 dB(A) in de avond en 40 dB(A) in de nacht? En daarnaast in de avond en nacht afzonderlijke standaardwaarden kent voor het maximale geluidniveau LAmax?

Antwoord

Het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) hanteert de in de vraag genoemde standaardwaarden voor bedrijfsmatige activiteiten. De eisen gesteld aan het LAr,LT en de LAmax kunnen afwijken van de standaardwaarden. In algemene zin (dus niet alleen voor luchtvaart) geldt dat hogere waarden worden beperkt door het Bkl en altijd een motivering kennen van het bevoegd gezag waarom dit noodzakelijk wordt geacht. Deze motivering kan aan de rechter worden voorgelegd. Bedrijfsmatige activiteiten en verkeer worden in de regelgeving verschillend behandeld omdat ze verschillend zijn. Het Bkl hanteert andere standaardwaarden voor weg- en spoorwegverkeer. Deze standaardwaarden worden uitgedrukt als een geluidbelasting in L_{den}. Luchthavenluchtverkeer sluit hier op aan met grenswaarden in handhavingspunten die eveneens worden gesteld aan de geluidbelasting in L_{den} (en L_{night}). Tot slot bevat het Besluit activiteiten leefomgeving eisen die worden gesteld aan een onderhoudswerkplaats voor vliegtuigen voor zover het gaat om het beproeven van straalmotoren of straalturbines.

Vraag 2

Kan de regering tevens bevestigen dat het Bkl – in de gevallen waarin de desbetreffende binnenwaarden van toepassing zijn – ter bescherming van het binnenmilieu grenswaarden kent van 35 dB(A) overdag, 30 dB(A) in de avond en 25 dB(A) in de nacht en in de avond en nacht tevens grenswaarden voor maximale geluidniveaus binnen de woning? Kan de regering de daarbij geldende LAmax-waarden noemen en aangeven in welke artikelen van het Bkl deze waarden zijn geregeld?

Antwoord

Ja. De binnenwaarden in de vraag zijn bedoeld voor de situatie dat de geluidbron zich inpandig bevindt. Tabel 5.65.2 (Grenswaarde toelaatbaar geluid in geluidgevoelige ruimten binnen in- en aanpandige geluidgevoelige gebouwen) van het Bkl bevat eisen gesteld aan het maximaal geluidniveau LAmax veroorzaakt door aandrijfgeluid van transportmiddelen van niet meer dan 55 dB(A) en veroorzaakt door ander piekgeluid van niet meer dan 45 dB(A). Beide eisen gelden tussen 19.00 en 07.00 uur.

Tijdens de dagperiode (07.00–19.00 uur) worden geen eisen gesteld aan het LAmax.

Vraag 3

Kan de regering bevestigen dat overtreding van de voor een bedrijf geldende geluidregels uit het omgevingsplan of van toepasselijke vergunningvoorschriften een overtreding vormt waarop het bevoegd gezag bestuursrechtelijk kan handhaven, dat een belanghebbende bewoner om handhaving kan verzoeken en dat die handhaving onder meer kan bestaan uit een last onder dwangsom of bestuursdwang?

Antwoord

In algemene zin kan worden gesteld dat, voor zover de voor een bedrijf geldende geluidsregels of toepasselijke vergunningvoorschriften worden overtreden, het bevoegd gezag hiertegen kan optreden en kan handhaven. Een belanghebbende, bijvoorbeeld een omwonende, kan het bevoegd gezag om handhaving verzoeken. De handhaving kan onder meer bestaan uit het opleggen van een last onder dwangsom of een last onder bestuursdwang.

Met betrekking tot Schiphol is het van belang weer geldende regelgeving te kunnen toepassen, zodat sprake is van een duidelijke begrenzing waarop kan worden gehandhaafd. Daarvoor dient het ontwerp-LVB.

Vraag 4

Kan de regering bevestigen dat het voorliggende ontwerpbesluit geen grenswaarde bevat voor het maximale geluidniveau LAmax van een afzonderlijke vliegtuigpassage, buiten noch binnen een woning? En dat een afzonderlijke passage daardoor een zeer hoog piekgeluid kan veroorzaken zonder dat die passage op zichzelf een overschrijding van een LVB geluidgrenswaarde oplevert, zolang aan de cumulatieve L_{den}- en L_{night}-grenswaarden en de overige regels wordt voldaan? Zo nee, uit welk concreet voorschrift van het voorliggende ontwerpbesluit vloeit dan een maximale LAmax-waarde voor een afzonderlijke vliegtuigpassage voort en welke waarde geldt daarbij buiten respectievelijk binnen een woning?

Antwoord

Het ontwerp-LVB bevat geen grenswaarde voor het maximale geluidniveau van een afzonderlijke vliegtuigpassage buiten noch binnen de woning. Of een afzonderlijke vliegtuigpassage binnen in de woning tot een hoog maximaal geluidniveau leidt, is afhankelijk van de geluidwering van gevels en daken. Het is daarnaast altijd mogelijk dat de grenswaarden in de handhavingspunten (in L_{den} en L_{night}) niet worden overschreden en dat aan alle overige regels wordt voldaan, terwijl er wel sprake is van een hoog geluidniveau in de woning. Van deze situatie kan al sprake zijn als er één zeer luidruchtig toestel per jaar zou landen op Schiphol. Echter, als het aantal luidruchtige toestellen toeneemt, wordt ook de geluidbelasting in de handhavingspunten snel hoger waarmee de kans op overschrijding hiervan toeneemt. Er gaat daardoor een voldoende mate van beschermende werking uit van de handhavingspunten op het voorkomen van een hoog geluidniveau in een woning zonder dat exact kan worden gekwantificeerd hoe vaak en hoe hoog dit geluidniveau is.[141] In het nieuwe stelsel voor de regulering van vliegtuiggeluid waaraan gewerkt wordt, wordt de

[141] *Kamerstukken II* 2025/26, 29 665, nr. 585, MER Schiphol 2026, Achtergronddocument milieu (deelonderzoeken), Deelonderzoek geluid, paragraaf 7.5 Piekgeluiden.

mogelijkheid opgenomen om naast geluidgrenswaarden in L_{den} en L_{night} ook een aanvullende hinderindicator zoals bijvoorbeeld het maximale geluidniveau van een vliegtuigpassage op te nemen in een besluit.

Vraag 5

Kan de regering de leden van de fractie van de PvdD bevestigen dat aan de afzonderlijke normering van maximale geluidniveaus (LAmax) in het Bkl mede het wetenschappelijke inzicht ten grondslag ligt inhoudende dat afzonderlijke geluidpieken onder meer schrikreacties en slaapverstoring kunnen veroorzaken en dat bescherming uitsluitend door middel van een gemiddeld geluidniveau daarom onvoldoende kan zijn?

Antwoord

Ja. De afzonderlijke normering van maximale geluidniveaus voor bedrijfsmatige activiteiten is wetenschappelijk onderbouwd.[142]

Vraag 6

Welke objectieve akoestische, gezondheidskundige of andere inhoudelijke grond rechtvaardigt dat bewoners tegen piekgeluid van reguliere bedrijfsmatige activiteiten wel door afzonderlijke LAmax-waarden worden beschermd, terwijl voor een afzonderlijke vliegtuigpassage geen LAmax-grens geldt? De leden van de fractie van de PvdD verzoeken de regering om bij haar beantwoording niet te volstaan met de constatering dat beide geluidbronnen onder verschillende wettelijke regimes vallen, maar aan te geven welke inhoudelijke rechtvaardiging voor dit verschil in beschermingsniveau bestaat en op welk wetenschappelijk onderzoek die rechtvaardiging berust. Kan zij daarbij tevens ingaan op onderzoek waaruit blijkt dat vliegtuiggeluid bij eenzelfde langdurige geluidbelasting meer hinder kan veroorzaken dan sommige andere geluidbronnen?

Antwoord

Dat eenzelfde langdurige blootstelling aan geluid door verschillende geluidbronsoorten (bijvoorbeeld weg- en luchthavenluchtverkeer) tot andere hinderbeleving leidt, is algemeen bekend. Het ministerie beschikt niet over informatie waaruit blijkt dat het verschil in hinderbeleving door maximale geluidniveaus vanwege bedrijfsmatige activiteiten en verkeer (weg-, spoorweg-, en luchthavenluchtverkeer) volgt uit wetenschappelijk onderzoek. Het RIVM deed aanbevelingen om nader onderzoek te verrichten naar andere factoren (dan de langdurige blootstelling aan geluid) die de hinderbeleving, en daarmee het verschil met bijvoorbeeld wegverkeer, kunnen verklaren. Deze aanbevelingen zijn overgenomen.[143] De uitvoering van het onderzoek door het RIVM zal enige tijd in beslag nemen.

Regelgeving is naast gezondheidskundige wetenschappelijke inzichten op meer zaken gebaseerd. Dit volgt uit de WHO-richtlijnen voor omgevingsgeluid zelf en de kabinetsreactie daarop.[144] De WHO betrok bijvoorbeeld in haar advies ook maximale geluidniveaus, maar is niet overgegaan tot een aanbeveling daarover. Ten slotte is de mate waarin gezondheidskundige inzichten, en de manier waarop, doorwerken in het geluidbeleid een politieke keuze, waarin niet alleen het gezondheidsbelang wordt

---

142 *Kamerstukken II* 2016/17, 33 118, nr. 93.
143 *Kamerstukken II* 2025/26, 31 936, nr. 1300.
144 *Kamerstukken II* 2020/21, 29 383, nr. 404.

meegewogen, maar ook alle andere belangen, zoals wonen, reizen en bedrijvigheid, die hierdoor geraakt worden.

Vraag 7

Welk maximaal geluidniveau LAmax moet volgens de regering op grond van de beschikbare wetenschappelijke kennis worden aangehouden om te voorkomen dat twee personen die buiten op circa 1 tot 1,5 meter afstand met normale stem spreken, hun gesprek tijdens een vliegtuigpassage moeten onderbreken omdat zij elkaar niet meer kunnen verstaan? Kan de regering aangeven vanaf welke geluidniveaus de normale spraakverstaanbaarheid ernstig wordt beperkt en op welke onderzoeken zij zich daarbij baseert?

Antwoord

Een gesprek kent een bepaalde dynamiek (volumeverschil tussen stillere en luidere delen van het gesprek), zodat een monotoon geluidniveau niet kan worden gegeven. Het geluidniveau van een normaal gesprek is op één meter afstand ongeveer 60 tot 70 dB(A). NEN-EN-ISO 3382–3:2022 (Akoestiek – Meting van de ruimte akoestische parameters – Deel 3: Kantoortuinen) en NEN-EN-IEC 60268–16:2020 (Toestellen voor geluidsystemen – Deel 16: Objectieve beoordeling van de spraakverstaanbaarheid van spraak met behulp van spraakoverdrachtindex) bevatten internationaal aanvaardde methoden om onder andere spraakverstaanbaarheid te bepalen en te beoordelen. Deze normen identificeren dat spraakverstaanbaarheid afhankelijk is van onder andere stoorgeluid (vliegtuigpassage). De mate van stoorgeluid door een vliegtuigpassage wordt onder andere bepaald door de hoogte en (passage)snelheid van het vliegtuig, de vliegrichting/-route (naar personen toe en daarna van personen af) en de vliegprocedure (landen/starten) in combinatie met de fase van deze procedure waarin het vliegtuig zich bevindt (motorinstelling, stand van vliegtuigkleppen, etc.). Deze complexiteit maakt het onmogelijk om een eenduidig getalsmatig antwoord te geven op de gestelde vraag.

Vraag 8

Kan de regering voor ieder handhavingspunt berekenen hoeveel vliegtuigpassages in het verkeersscenario dat aan het voorliggende ontwerpbesluit ten grondslag ligt een LAmax van respectievelijk 65, 70, 75 en 80 dB(A) overschrijden, uitgesplitst naar dag, avond en nacht? Kan zij deze berekening tevens geven voor de dichtstbijzijnde geluidgevoelige gebouwen indien een handhavingspunt zelf niet ter plaatse van een woning of ander geluidgevoelig gebouw ligt?

Antwoord

Nee. Een NAx (Number Above x, aantal vliegtuigpassages (N) boven (A) een bepaald geluidniveau (x), waarbij x staat voor bijvoorbeeld 65, 70, 75 of 80 dB(A)) is slechts op enkele locaties mogelijk. Deze locaties zijn de meetposten van NOMOS.

Vraag 9

Kan de regering bepalen hoeveel en welke van de in het voorliggende ontwerpbesluit voorziene 478.000 vliegtuigbewegingen bij ongewijzigde vlootsamenstelling, routes, vlieghoogten, baanverdeling en vliegprocedures zouden kunnen plaatsvinden zonder dat bij de in vraag 8 bedoelde woningen het in antwoord op vraag 7 genoemde maximale geluidniveau wordt overschreden?

Kan de regering de leden van de fractie van de PvdD daarnaast aangeven welke wijzigingen in vlootsamenstelling, routes, vlieghoogten of vliegprocedures nodig zouden zijn om de overige vliegtuigbewegingen zonder overschrijding van dat niveau mogelijk te maken?

Antwoord

Zie ook het antwoord op vraag 7. De mate van complexiteit maakt het onmogelijk om deze vraag te beantwoorden.

Vraag 10

Hoe verhoudt het ontbreken van een afzonderlijke maximale geluidgrens voor een vliegtuigpassage zich tot de uit artikel 8 van het EVRM voortvloeiende positieve verplichting van de Staat om personen die rechtstreeks en ernstig door geluid worden getroffen, praktisch en effectief te beschermen en tussen de betrokken individuele en algemene belangen een *fair balance* te verzekeren?

Antwoord

Uit artikel 8 van het EVRM volgt dat bij besluitvorming rekening moet worden gehouden met het recht op eerbiediging van het privéleven, het familie- en gezinsleven en de woning. Deze bepaling vereist dat een zorgvuldige belangenafweging plaatsvindt, waarbij een zogenoemde «fair balance» wordt gezocht tussen de belangen van individuen en het algemeen belang.

Bij deze afweging komt de overheid een ruime beoordelingsruimte toe (de zogenoemde margin of appreciation). Dit betekent dat staten de ruimte hebben om, binnen de grenzen van het EVRM en het Unierecht, zelf invulling te geven aan de wijze waarop verschillende belangen worden afgewogen en welke maatregelen passend en noodzakelijk worden geacht. Artikel 8 van het EVRM schrijft dan ook niet voor op welke wijze de bescherming van omwonenden moet worden vormgegeven, maar vereist dat het wettelijke stelsel als geheel voldoende waarborgen biedt voor een zorgvuldige belangenafweging en een effectieve bescherming van de betrokken rechten. Het ontwerp-LVB voldoet hier aan.

Vraag 11

De leden van de fractie van de PvdD wijzen erop dat het reguliere Omgevingsrecht verlangt dat geluid door activiteiten aanvaardbaar is. Het geeft daarvoor standaardwaarden voor dag, avond en nacht, afzonderlijke waarden voor piekgeluid in avond en nacht en – waar van toepassing – grenswaarden voor het geluid binnen woningen. Indien van de standaardwaarden wordt afgeweken, moet die afwijking worden gerechtvaardigd en gelden nadere beschermingsvoorwaarden.

Bij het voorliggende ontwerpbesluit wordt een andere systematiek gevolgd. Uitgangspunt voor de berekening van de grenswaarden in de handhavingspunten is de operatie die voortvloeit uit de balanced approach-procedure: 478.000 vliegtuigbewegingen, waarvan 27.000 in de nacht. De geluidbelasting die deze operatie volgens het rekenmodel op de verschillende locaties veroorzaakt, vormt het uitgangspunt voor de grenswaarden, waaraan marges worden toegevoegd om normale variaties in de operatie mogelijk te maken. Erkent de regering dat de lokale grenswaarden bij de handhavingspunten niet rechtstreeks zijn afgeleid van een vooraf – onafhankelijk van de omvang van de luchthavenoperatie – vastgesteld gezondheidskundig of leefomgevingskundig

niveau van aanvaardbare geluidbelasting, maar zijn berekend vanuit een operatie van 478.000 vliegtuigbewegingen, waarna marges zijn toegevoegd om die operatie onder normale omstandigheden uitvoerbaar te maken? Zo nee, kan de regering specifiek aangeven welke onafhankelijke norm van aanvaardbare geluidbelasting dan wel bepalend is geweest voor de hoogte van iedere lokale grenswaarde?

Antwoord

Luchtvaart, en Schiphol als Nederlands grootste luchthaven in het bijzonder, is een belangrijke pijler onder de Nederlandse economie. Als één van de meest open economieën ter wereld is internationale bereikbaarheid voor Nederland essentieel, daarom is de hubfunctie van Schiphol van cruciaal belang voor Nederland en vanwege de 111.200 banen die Schiphol oplevert waar vele mensen bestaanszekerheid aan ontlenen.

Tegelijkertijd erkent het kabinet dat een luchthaven van deze omvang onlosmakelijk en onvermijdelijk hinder veroorzaakt. Het luchtverkeer van en naar Schiphol veroorzaakt voor een grote groep mensen ernstige geluidshinder en slaapverstoring.

Het kabinet heeft zich ten doel gesteld om de geluidhinder te reduceren, de rechtsbescherming voor omwonenden te herstellen en te zorgen voor juridische duidelijkheid voor alle partijen. Met dit LVB wordt dit geregeld. Het kabinet heeft een inschatting gemaakt van welke substantiële hinderreductie gerealiseerd kan worden terwijl een goede verbondenheid van Nederland in het nationale en algemene belang blijft behouden. Het kabinet stelde op basis hiervan een geluidsdoel van 20% minder ernstig gehinderden en 15% minder slaapverstoring in de nacht.

Om te komen tot maatregelen om het geluidsdoel te behalen is vervolgens een verplichte Europese balanced approach procedure doorlopen. Binnen deze procedure zijn op verschillende momenten stakeholders geraadpleegd (zoals vertegenwoordigers van omwonenden, bestuurlijke partijen, milieuorganisaties, Schiphol en sectorpartijen) en heeft afweging plaatsgevonden over het maatregelenpakket. Dit alles heeft geleid tot een maatregelenpakket met het weren van de meest lawaaiige toestellen in de nacht, stimulering van stillere toestellen door middel van tariefdifferentiatie, inzet van stillere toestellen in de nacht door KLM, een reductie van het aantal nachtvluchten van 32.000 naar 27.000 en een reductie van het maximum aantal vliegtuigbewegingen van 500.000 naar 478.000.[145] Hiermee wordt het doel voor de nacht gehaald en de eerste 15% van de 20% voor het etmaal. Het valt daarbij op te merken dat Schiphol daarmee de eerste luchthaven ter wereld is die vanwege door de overheid opgelegd beleid moet krimpen, in een sector die per jaar groeit.

Dit is een evenwichting maatregelenpakket dat een substanstiële hinderreductie biedt waar alle omwonenden rond Schiphol van profiteren en waarbij de verbondheid van Nederland op voldoende niveau kan blijven.

Om ook de doelstelling van -20% voor het etmaal te kunnen borgen en daarna verdere verstilling te realiseren is in het ontwerp-LVB is de mogelijkheid voor dalende geluidsnorm met een gefaseerde terugkeer naar 500.000 vliegtuigbewegingen opgenomen. De verstilling die de luchtvaartsector weet te realiseren bovenop het gestelde geluidsdoel,

[145] Hoge Raad 12 juli 2024, ECLI:NL:HR:2024:1061, r.o. 3.3.4.

wordt hiermee 50/50% verdeeld over de omwonenden en de sector (Totaal Volume Geluid daalt, maximum aantal vliegtuigbewegingen stijgt).

De ruimte om op termijn terug te groeien naar 500.000 vliegtuigbewegingen is ook van belang voor het toekomstperspectief van de sector en Nederland. De rest van de wereld staat niet stil en om haar positie te houden, te kunnen blijven investeren en Nederland goed verbonden te houden met de wereld is enige ruimte voor Schiphol en de Nederlandse luchtvaartsector van groot belang. Daarnaast schept de exploitatie van Schiphol 111.200 directe banen en levert het Schipholcluster zelfstandig een bijdrage van bijna EUR 12 miljard aan de Nederlandse economie. Dit is zonder de aanzienlijke bijdrage van Schiphol aan het het vestigingsklimaat mee te rekenen.

Al met al is zorgvuldig afgewogen welke hinderreductie op welk moment gerealiseerd kan worden, is geborgd dat deze stapsgewijs doorgaat en kan de verbondenheid van Nederland op peil blijven nu en in de komende jaren. Dat is de balans waar dit kabinet voor staat en die met het LVB wordt vastgelegd.

Voor de verdere toekomst werkt het kabinet aan verdere verstilling in de nacht. In het coalitieakkoord is daarover opgenomen dat in 2030 50% verstilling moet worden gerealiseerd ten opzichte van 2024. Dit is van belang om ook voor de langere termijn een goede balans te kunnen blijven garanderen.

De grenswaarden in de handhavingspunten in het ontwerp-LVB zijn dus niet rechtstreeks afgeleid van één onafhankelijk(e) belang of norm, maar onderdeel van het bredere besluit en de belangenafweging die het kabinet heeft gemaakt om te komen tot een nieuwe balans tussen de kwaliteit van de leefomgeving, specifiek voor omwonenden, en de economische belangen van Schiphol.

Vragen over de eindrapportage Evaluatie NNHS

Vraag 12

De leden van de fractie van de PvdD vragen de regering tot welke concrete wijzigingen van het thans voorliggende ontwerpbesluit de conclusies en aanbevelingen van voormelde eindrapportage Evaluatie NNHS hebben geleid. Kan de regering per aanbeveling aangeven of deze in het ontwerpbesluit is verwerkt en – indien dat niet het geval is – waarom zij het verantwoord acht het ontwerpbesluit vast te stellen voordat de door de onderzoekers aanbevolen heroverweging van de berekening van geluidbelasting, hinderbeleving en individuele rechtsbescherming heeft plaatsgevonden?

Antwoord

Het ministerie zal opvolging geven aan de punten van de evaluatie. Met de verschillende partijen zal worden besproken hoe gezamenlijk overleg vormgegeven kan worden, zodat stapsgewijs de onderlinge verschillen verminderd kunnen worden. Dit mede in het licht van de verdere opvolging van de motie van het lid de Groot over inrichting van een luchtvaarttafel. De wijziging van het LVB is de belangrijkste stap voor het herstel van de juridische basis van Schiphol. Hiermee ontstaat duidelijkheid voor alle partijen, doordat er een einde wordt gemaakt aan het anticiperend handhaven en de rechtsbescherming van omwonenden wordt hersteld. Doelen voor Schiphol op het gebied van geluid en andere

leefomgevings- en verduurzamingeffecten zijn reeds verwerkt in de voorliggende LVB-wijziging.

Vraag 13

Kan de regering bevestigen dat de eindrapportage concludeert dat in de gehele periode van 2004 tot 2025 aan de norm van gelijkwaardigheid is voldaan en binnen de initiële milieuruimte is gevlogen, maar dat omwonenden desondanks niet goed genoeg tegen vliegtuighinder zijn beschermd? Zo ja, welke concrete inhoudelijke wijziging in het voorliggende ontwerpbesluit voorkomt dat zich opnieuw dezelfde situatie voordoet: volledige naleving van alle wettelijke grenswaarden en overige regels, terwijl grote aantallen omwonenden niettemin ernstige hinder of ernstige slaapverstoring ondervinden?

Antwoord

Ja, de eindrapportage concludeert inderdaad dat in de periode 2004–2025 aan de norm van gelijkwaardigheid is voldaan en binnen de initiële milieuruimte is gevlogen. Het rapport concludeert ook dat omwonenden desondanks niet voldoende tegen vliegtuighinder zijn beschermd. Het ondervinden van hinder is echter iets anders dan het genieten van rechtsbescherming. Met een luchtvaartoperatie met een omvang van die van Schiphol is onvermijdelijk hinder gemoeid. Het ontwerp-LVB kan niet garanderen dat er na inwerkingtreding geen gehinderden of slaapverstoorden meer zullen zijn, maar herstelt wel de rechtsbescherming van omwonenden, doordat zij bij overtreding van de regels en/of grenswaarden handhaving door de ILT kunnen verlangen.

Vraag 14

Hoeveel ernstig gehinderden en hoeveel ernstig slaapverstoorden resteren volgens de berekeningen bij volledige naleving van alle regels en grenswaarden van het ontwerpbesluit en een operatie van 478.000 vliegtuigbewegingen? Kan de regering deze aantallen tevens per woongebied of – voor zover mogelijk – per gebied rond de handhavingspunten uitsplitsen? Op grond van welk vooraf vastgesteld criterium acht de regering juist dit resterende aantal ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden aanvaardbaar?

Antwoord

In het herziene MER is berekend hoeveel ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden er kunnen zijn als het ontwerp-LVB in werking is getreden (zie pagina 176 van het hoofdrapport). Bij de blootstelling-responsrelatie 2024 (BR-2024) zijn er met een geluidbelasting van 48L_{den} of meer maximaal 115.500 ernstig gehinderden. Met een geluidbelasting van 45 L_{den} of meer zijn dat er maximaal 191.000. Het aantal ernstig slaapverstoorden met een geluidbelasting van 40 L_{night} of meer is maximaal 30.8000. Deze aantallen vallen ruim onder de norm voor gelijkwaardigheid.

In het MER is toegelicht dat bij het bepalen van de aantallen ernstig gehinderden en slaapverstoorden is uitgegaan van een bandbreedte, omdat er jaar op jaar variatie optreedt in de lokale geluidbelasting als gevolg van het vliegverkeer (bijvoorbeeld door ander baangebruik als gevolg van onderhoudssituaties en weersomstandigheden). Het specificeren van aantallen gehinderden per postcodegebied kan dus alleen worden gedaan op basis van momentopnames en leidt niet tot bruikbare inzichten.

Juridisch gezien is het van belang dat het ontwerp-LVB bescherming biedt aan omwonenden die gelijkwaardig is aan de bescherming die het vigerende LVB biedt. Aangezien de bovenstaande aantallen ruim onder de norm vallen, wordt hieraan voldaan. Bij het maken van een nieuwe balans tussen de belangen van omwonenden en de economische belangen heeft het kabinet een brede afweging gemaakt. Bij de belangenafweging en daarmee het beschermingsniveau dat wordt vastgelegd heeft zijn onder andere de afwegingen uit de balanced approach- procedure, de milieu-informatie uit het MER en het onderzoek naar het economisch belang van Schiphol betrokken.

Vraag 15

De leden van de fractie van de PvdD lezen dat in voormelde eindrapportage wordt geconcludeerd dat het rekenen van geluidshinder «per saldo» in combinatie met preferentieel baangebruik ertoe heeft geleid dat de individuele rechtspositie van omwonenden onvoldoende was geborgd. Welke bepaling of combinatie van bepalingen in het voorliggende ontwerpbesluit herstelt precies dit door de onderzoekers geconstateerde gebrek? Kan een individuele bewoner die zeer ernstige geluidhinder of slaapverstoring ondervindt, handhaving verlangen wanneer Schiphol zich aan alle L_{den}- en L_{night}-grenswaarden en overige operationele regels houdt? Zo nee, waarin bestaat voor die bewoner dan de door de Minister gestelde individuele rechtsbescherming?

Antwoord

Het door de onderzoekers geconstateerde gebrek wordt in het ontwerp-LVB hersteld door de samenhang tussen de geluidgrenswaarden in de handhavingspunten en de regels voor het preferentieel baangebruik. Enerzijds wordt een groter aantal handhavingspunten vastgelegd, namelijk 148 op het etmaal en de 59 in de nacht. Anderzijds wordt het preferentieel baangebruik juridisch verankerd, zodat niet alleen het totale geluid per saldo wordt gereguleerd, maar ook de wijze waarop het vliegverkeer over de verschillende banen en daarmee over de verschillende woongebieden wordt verdeeld. Dit betekent echter niet dat iedere individuele omwonende recht heeft op een bepaald maximaal geluidniveau of dat ernstige individuele geluidhinder op zichzelf een grond voor handhaving vormt. Als Schiphol alle toepasselijke L_{den}- en L_{night}-grenswaarden en de overige operationele voorschriften naleeft, kan een individuele bewoner niet uitsluitend vanwege de ervaren ernstige geluidhinder of slaapverstoring handhaving verlangen. De individuele rechtsbescherming bestaat eruit dat de bewoner zich kan beroepen op de juridisch bindende en handhaafbare normen die voor zijn of haar woonomgeving gelden. Indien die normen worden overschreden, kan de bewoner de naleving daarvan langs bestuursrechtelijke weg aan de orde stellen. De rechtsbescherming is daarmee een bescherming tegen overschrijding van de voor de omgeving geldende wettelijke normen, en geen individueel aanspraakrecht op een bepaald feitelijk geluidniveau.

Vraag 16

In voormelde eindrapportage wordt verder geconstateerd dat modelwerkelijkheid, daadwerkelijke hindercijfers en beleefde hinder uiteenlopen. In de eindrapportage wordt geadviseerd om uitdrukkelijk te heroverwegen of de berekende geluidbelasting nog een passende maat voor hinderbeleving is. Waarom wordt in het voorliggende ontwerpbesluit niet eerst aan deze fundamentele kritiek tegemoetgekomen voordat juist die berekende geluidbelasting tot juridisch afdwingbare grenswaarde wordt verheven?

Antwoord

De berekende geluidbelasting in L_{den} en $L_{night}$is volgens de Commissie Deskundige Vliegtuiggeluid[146] en de Programmatische Aanpak Meten (en berekenen) Vliegtuiggeluid[147] vooralsnog het beste instrument om geluid afkomstig van luchthavenluchtverkeer mee te reguleren.

De berekende geluidbelasting in L_{den} en L_{night} is ook een passende maat voor hinderbeleving en slaapverstoring. Het toevoegen van aanvullende geluidbelastingindicatoren, bijvoorbeeld gericht op meenemen van aantallen vliegtuigpassages en maximaal geluidniveau per vliegtuigpassage, zorgt nauwelijks voor een betere voorspelling van hinderbeleving en slaapverstoring.[148]

Het beleid van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is erop gericht het verschil tussen geluidbelasting bepaald op basis van metingen en deze bepaald op basis van berekeningen, te verkleinen. Dit gebeurt door de inspanning van het ministerie om rekenmodellen te verbeteren.[149] Het ontwikkelen van betere rekenmodellen is een losstaand proces van het besluitvormingsproces. Het verbeteren van rekenmodellen kent een lange doorlooptijd en gaat gestaag door op de achtergrond. Ditzelfde geldt voor een betere koppeling tussen de berekende geluidbelasting aan gemeten hinderbeleving. In 2026 is besloten tot een betere koppeling.[150] Deze inspanningen van het ministerie leiden stapsgewijs tot een afname van het verschil tussen modelwerkelijkheid en daadwerkelijke hinderbeleving. Dit proces moet zorgvuldig worden doorlopen.

Vraag 17

Bedoelde eindrapportage vermeldt voorts expliciet dat omwonenden aangeven dat zij in de afgelopen jaren veel meer geluidshinder ervaren. Volgens omwonenden speelt hierbij de frequentie van vluchten, hoge piekbelastingen en het ontbreken van rustmomenten een belangrijke rol, terwijl deze aspecten onvoldoende in de huidige berekende geluidbelasting worden gevangen. Welke rechtstreeks handhaafbare bescherming bevat het ontwerpbesluit tegen (a) een groot aantal geluidgebeurtenissen binnen een bepaalde periode en (b) het ontbreken van voldoende rustperioden? Indien dergelijke grenzen ontbreken, hoe kan dan worden gesteld dat het LVB effectieve bescherming biedt tegen juist deze hinderfactoren waarvan de eindrapportage vaststelt dat zij voor bewoners belangrijk zijn?

Antwoord

In de eindrapportage wordt vermeld dat omwonenden aangeven in de afgelopen jaren meer geluidshinder te ervaren en dat daarbij de frequentie en hoge piekbelastingen van geluid een belangrijke rol spelen. Het gaat hierbij om signalen uit de omgeving, er wordt in het rapport niet geconstateerd dat de ervaren hinder in belangrijke mate wordt bepaald door deze aspecten.
In het ontwerp-LVB zijn geen regels opgenomen ten aanzien van het aantal geluidgebeurtenissen binnen een bepaalde periode. De rechtsbescherming van omwonenden is in het ontwerp-LVB op een andere manier geregeld. Zo is er sprake van een maximumaantal vliegtuigbewegingen,

---

[146] *Kamerstukken II* 2005/06, 29 665, nr. 22.
[147] *Kamerstukken II* 2019/20, 31 936, nr. 711.
[148] *Kamerstukken II* 2023/24, 31 936, nr. 1156, bijlage RIVM-rapport 2023–0332.
[149] *Kamerstukken II* 2023/24, 31 936, nr. 1156.
[150] *Kamerstukken II* 2025/26, 31 936, nr. 1300.

een totaal volume geluid (TVG) en grenswaarden voor geluid in handhavingspunten. Deze drie onderdelen tezamen regelen de maximering van geluid rond de luchthaven. Op het moment dat de grenzen worden overschreden, kan de ILT hierop rechtstreeks handhaven.

Vraag 18

Kan de regering – uitsluitend ter vergelijking van beschermingsniveaus en zonder daarmee te veronderstellen dat het Bkl juridisch rechtstreeks op vliegtuiggeluid van toepassing is – berekenen hoeveel vliegtuigbewegingen overdag, in de avond en in de nacht mogelijk zouden zijn indien ter plaatse van ieder handhavingspunt een akoestisch beschermingsniveau zou worden gehanteerd dat overeenkomt met de standaardwaarden en – waar relevant – de binnenwaarden die het Bkl voor reguliere bedrijfsmatige activiteiten hanteert?

Kan de regering deze berekening uitvoeren met dezelfde verkeersgegevens, vlootsamenstelling, routes, baanverdeling en akoestische rekenmethode die aan het ontwerpbesluit ten grondslag liggen en daarbij steeds uitgaan van het handhavingspunt dat voor de betreffende periode het eerst beperkend wordt?

Indien een rechtstreekse vergelijking wegens verschillen in geluidmaten methodologisch niet mogelijk is, kan de regering dan met dezelfde brongegevens en hetzelfde akoestische model een equivalente vergelijking uitvoeren die antwoord geeft op dezelfde vraag en daarbij de gekozen methode, aannames en onzekerheidsmarges vermelden? Kan de uitkomst worden weergegeven in absolute aantallen vliegtuigbewegingen en in procentuele vermindering ten opzichte van het ontwerpbesluit?

Antwoord

Nee. Zie ook de beantwoording van vraag 1, 2 en 6. Het Bkl hanteert standaardwaarden voor provinciale wegen, rijkswegen, gemeentewegen, waterschapswegen, lokale spoorwegen, hoofdspoorwegen en industrieterreinen. Deze standaardwaarden worden uitgedrukt als een geluidbelasting in L_{den}. Luchthavenluchtverkeer sluit hier op aan met grenswaarden in handhavingspunten die eveneens worden gesteld aan de geluidbelasting in L_{den} (en L_{night}).

Vraag 19

In de aan de orde zijnde eindrapportage wordt verder geconstateerd dat hinderbeperkende maatregelen wel zijn uitgevoerd, maar dat hun effect in de praktijk grotendeels door volumegroei is geabsorbeerd. Hoe voorkomt het ontwerpbesluit dat dit mechanisme zich opnieuw voordoet, bijvoorbeeld wanneer stillere vliegtuigen ruimte scheppen voor meer vliegtuigbewegingen? Kan de regering garanderen dat een verbetering van de berekende geluidbelasting niet opnieuw wordt ingewisseld voor extra vliegtuigbewegingen terwijl frequentie, het aantal piekgebeurtenissen of de ervaren hinder daardoor gelijk blijven of toenemen? Zo ja, uit welke juridisch bindende bepaling volgt die garantie?

Antwoord

Tot het door het kabinet vastgestelde doel voor geluidreductie (–20% ernstig gehinderden op het etmaal en –15% ernstig slaapverstoorden in de nacht) is gerealiseerd, blijft het maximum aantal van 478.000 vliegtuigbewegingen gelden en komt alle geluidwinst toe aan omwonenden. In het ontwerp-LVB is een systematiek voor gefaseerde terugkeer naar 500.000

vliegtuigbewegingen opgenomen die pas wordt geactiveerd nadat dat doel is bereikt. De ontwikkeling naar 500.000 vliegtuigbewegingen die daarna mogelijk is gaat stap voor stap. De stappen omhoog in vliegtuigbewegingen gaan gepaard met een daling van de totale toegestane hoeveelheid geluid (de TVG-grenswaarde). Bij het bepalen van de stappen is uitgegaan van een verdeling van de geluidswinst tussen de omgeving en de luchtvaartsector (beiden 50%). De helft van de gerealiseerde afname van geluid na het bereiken van de 20% mag gebruikt worden voor meer vluchten, de andere helft komt daarmee ten goede aan de omgeving. Op deze manier wordt voorkomen dat na inwerkingtreding van het ontwerp-LVB het effect van de hinderbeperkende maatregelen grotendeels geabsorbeerd zal worden door groei van het aantal vliegtuigbewegingen.

Vraag 20

De leden van de fractie van de PvdD lezen tot slot dat de onderzoekers in de aan de orde zijnde eindrapportage adviseren om heldere en afrekenbare doelen voor geluid en leefomgeving vast te stellen. Daarbij wordt gesteld dat het historische uitgangspunt om groei te accommoderen binnen de beschikbare milieuruimte niet meer past bij de huidige tijd. Waarom kiest de regering in het ontwerpbesluit dan niet voor een systematiek waarin eerst, op basis van actuele gezondheidskundige en leefomgevingskundige inzichten en een politieke belangenafweging, wordt vastgesteld welk niveau van ernstige hinder, slaapverstoring, piekbelasting en verstoring van rustperioden nog aanvaardbaar is en die beschermingsdoelen juridisch worden vastgelegd, waarna wordt berekend hoeveel vliegtuigbewegingen binnen die doelen mogelijk zijn? Waarom is in plaats daarvan gekozen voor lokale grenswaarden die zijn berekend vanuit de operatie van 478.000 vliegtuigbewegingen en passend zijn gemaakt om die operatie onder normale omstandigheden mogelijk te maken?

Antwoord

De grenswaarden in de handhavingspunten in het ontwerp-LVB zijn niet rechtstreeks berekend op basis van één specifiek belang, maar onderdeel van het bredere besluit en de belangenafweging die het kabinet heeft gemaakt om te komen tot een nieuwe balans tussen de kwaliteit van de leefomgeving, specifiek voor omwonenden, en de economische belangen van Nederland. Zie hiervoor de beantwoording van vraag 11.

5. Vragen en opmerkingen van het lid van de fractie-Visseren-Hamakers

Het lid van de fractie-Visseren-Hamakers wijst erop dat het voorliggende ontwerpbesluit het voor Schiphol mogelijk maakt om door te groeien naar 500.000 vliegtuigbewegingen per jaar. Vervolgens wordt door de regering herhaaldelijk naar de balanced approach-procedure gewezen als reden dat beperkende maatregelen niet mogelijk zijn.

Algemeen

Vraag 1

Is de regering het met dit lid eens dat een besluit om groei van Schiphol mogelijk te maken niet alleen moet worden getoetst op geluidshinder en aan de balanced approach-procedure, maar ook moet passen binnen de stikstofruimte die de Habitatrichtlijn biedt en binnen de uitstootgrenzen die nodig zijn om klimaatverandering tegen te gaan?

Antwoord

In het ontwerp-LVB is een systematiek van gefaseerde terugkeer opgenomen naar maximaal 500.000 vliegtuigbewegingen. Voorwaarde voor een groei ten opzichte van 478.000 vliegtuigbewegingen is dat er door de sector meer verstilling wordt gerealiseerd (bijvoorbeeld als gevolg van verdere vlootvernieuwing) dan de door het kabinet ten doel gestelde geluidreductie van -20% van het aantal ernstig gehinderden en woningen. Los van deze systematiek op basis van geluid, geldt dat de luchthaven ook bij een gefaseerde terugkeer naar 500.000 vliegtuigbewegingen binnen de andere milieunormen en maatgevende kaders moet blijven, bijvoorbeeld die van de natuurvergunning.

Verder is in het coalitieakkoord de afspraak opgenomen dat de totale CO_2-uitstoot van de burgerluchtvaart op Schiphol en Lelystad Airport in 2030 lager moet zijn dan in 2024 op Schiphol. Een groei van het aantal vliegtuigbewegingen is alleen mogelijk als dit past binnen deze afspraak. De komende maanden wordt verder uitgewerkt op welke wijze en met welke instrumenten geborgd wordt dat aan deze afspraak wordt voldaan. Onderdeel hiervan is het monitoren van de CO_2-uitstoot, zodat het effect bepaald kan worden van maatregelen als vlootvernieuwing en het bijmengen van duurzame luchtvaartbrandstoffen.

Vraag 2

Kan de regering toelichten op welke wijze de groei naar 500.000 vliegtuigbewegingen zich verhoudt tot de grenzen die voor Schiphol gelden en tot de grenzen die zouden moeten gelden wanneer wordt uitgegaan van wat de natuur en het klimaat kunnen verdragen op het gebied van stikstof en CO_2-uitstoot? Is een groei naar 500.000 vliegtuigbewegingen volgens de regering houdbaar binnen deze grenzen? Zo ja, op welke onderbouwing berust dat?

Antwoord

In het MER bij de LVB-wijziging zijn de effecten van de voorgenomen activiteit op de natuur en het klimaat (CO_2-emissies) in beeld gebracht voor een bandbreedte van 460.000 tot 500.000 vliegtuigbewegingen. Voor de nominale situatie met 500.000 vliegtuigbewegingen volgt uit het MER dat de voorgenomen activiteit na intern en extern salderen niet leidt tot een depositietoename in een Natura 2000-gebied.

Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 1 zal de luchthaven bij een gefaseerde terugkeer naar 500.000 vliegtuigbewegingen binnen de kaders moet blijven van onder meer de natuurvergunning. De vernietiging van de natuurvergunning door de rechtbank Den Haag in juni 2025 betekent dat het bevoegd gezag (de Minister van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur (LVVN)) een nieuw besluit zal moeten nemen op de aanvraag voor de natuurvergunning. Naar verwachting zal Schiphol hiertoe, als initiatiefnemer, de eerdere passende beoordeling, inclusief additionaliteitstoets, bij de aanvraag moeten aanvullen en actualiseren, en onderbouwen dat de beoogde activiteit geen negatieve gevolgen heeft voor Natura 2000-gebieden.

De natuurvergunning (omgevingsvergunning voor een Natura 2000-activiteit) kan pas worden verleend als uit de passende beoordeling de zekerheid is verkregen dat het project de natuurlijke kenmerken van de desbetreffende Natura 2000-gebied niet zal aantasten.

Schiphol treft hiertoe mitigerende maatregelen. Voor deze mitigerende maatregelen dient, in het kader van de natuurvergunning, te worden onderbouwd dat wordt voldaan aan het additionaliteitsvereiste. Dit vereiste betekent dat een maatregel alleen als mitigerende maatregel voor een project mag worden ingezet, als kan worden onderbouwd dat deze maatregel niet nodig is om de Natura 2000-doelen te bereiken. Het kabinet werkt hard aan de uitwerking van het maatregelenpakket dat op 26 juni jl. is gepresenteerd en perspectief biedt voor het bereiken van de natuurdoelen en daarmee ook voor een onderbouwing dat aan het additionaliteitsvereiste wordt voldaan.

Voor de CO_2-emissies in de situatie met 500.000 vliegtuigbewegingen geldt dat de totale CO_2-emissies van Schiphol en Lelystad Airport binnen de afspraken uit het coalitieakkoord moeten blijven. Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 1 wordt komende maanden uitgewerkt op welke wijze en met welke instrumenten geborgd wordt dat aan deze afspraak wordt voldaan.

Brede welvaart

Het lid van de fractie-Visseren-Hamakers leest in de toelichting bij het voorliggende ontwerpbesluit dat de groei van Schiphol mede wordt onderbouwd met een verwijzing naar het economisch belang van de hubfunctie en het vestigingsklimaat.[151] Tegelijkertijd gaat een groter aantal vluchten gepaard met onder andere extra geluidoverlast, stikstof- en CO_2-uitstoot.

Vraag 3

Is de regering het met genoemd lid van mening dat het doel van dit besluit moet zijn om de brede welvaart te vergroten?

Antwoord

De voorliggende wijziging van het LVB heeft als doel de juridische basis voor de operatie op Schiphol te verstevigen, het anticiperend handhaven te beëindigen, herstel te bieden van rechtsbescherming van omwonenden en de geluidsbelasting op de omgeving te verminderen. Om tot het ontwerp-LVB te komen heeft het kabinet gedurende de afgelopen jaren een brede belangenafweging gemaakt, waarin onder andere het economisch belang van de luchthaven en de kwaliteit van de leefomgeving werd betrokken. Door het juridisch verankeren van deze belangenafweging wordt de balans tussen de verschillende belangen hersteld.

Vraag 4

Het lid van de fractie-Visseren-Hamakers leest in het door de regering gegeven antwoord op de eerder door de leden van de fractie van PRO gestelde vraag 12 over het onderzoeksrapport van CE Delft «Brede welvaart en de omvang van Schiphol. De wereld in 250.000, 375.000 en 500.000»[152] het volgende:

«*Het kabinet waardeert de inzet van de MRS om de discussie over de toekomst van Schiphol te verrijken met een bredere blik op welvaart, waarbij aspecten als gezondheid, klimaat en leefomgeving nadrukkelijk worden betrokken. Het belang van een goede balans tussen internationale*

[151] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 936 BV bijlage, Besluit, p. 76–77.
[152] Raadpleegbaar via: https://ce.nl/wpcontent/uploads/2026/02/CE_Delft_250108_Brede_welvaart_en_de_omvang_van_Schiphol_Def.pdf.

bereikbaarheid, leefomgevingskwaliteit en klimaatdoelen wordt door het kabinet onderschreven."[153]

In de verdere beantwoording mist genoemd lid een inhoudelijke reactie op de bevindingen over de effecten op brede welvaart bij 250.000, 375.000 en 500.000 vliegtuigbewegingen.

Onderschrijft de regering de conclusie van dit onderzoek dat een kleinere luchthaven Nederland méér brede welvaart oplevert dan de huidige omvang?

Antwoord

Het wordt gewaardeerd dat de MRS met dit onderzoek het perspectief van brede welvaart nadrukkelijk in de discussie over de toekomst van Schiphol brengt. De conclusie dat een kleinere luchthaven per definitie tot meer brede welvaart leidt, kan echter niet worden onderschreven. Het rapport zelf doet bovendien geen uitspraak over een resulterend welvaartssaldo, maar brengt verschillende indicatoren van brede welvaart voor drie capaciteitsniveaus in beeld.

Daarnaast roept de gekozen onderzoeksopzet vragen op.
In het rapport wordt een zogenoemde steady-state-analyse gehanteerd, waarbij eindsituaties worden vergeleken en de effecten van de transitie naar deze situaties buiten beschouwing blijven. Daarnaast wordt het effect van een kleiner Schiphol op de reistijd voor Nederlandse reizigers als beperkt ingeschat. Deze uitkomst is sterk afhankelijk van de gehanteerde aannames over onder meer het beschikbare bestemmingennetwerk en de alternatieven voor wegvallende verbindingen en vraagt daarom om nadere duiding. Ook blijft vrachtvervoer buiten beschouwing, terwijl uit andere onderzoeken blijkt dat hier significante effecten kunnen optreden. Verder zijn er vragen bij enkele aannames, onder meer over de effecten op de luchtkwaliteit en hoe deze zich verhouden tot eerdere onderzoeken van het RIVM.

Uit andere onderzoeken blijkt dat juist op deze terreinen significante effecten kunnen optreden. Ook zijn er vragen over enkele aannames, bijvoorbeeld ten aanzien van de effecten op de luchtkwaliteit en hoe deze zich verhouden tot eerdere onderzoeken van het RIVM.
Deze beperkingen zijn relevant voor de interpretatie van de uitkomsten. Het ministerie kan de verdergaande conclusie dat een kleinere luchthaven tot meer brede welvaart leidt daarom niet op basis van dit onderzoek onderschrijven.
Het ministerie gaat hierover nog met de MRS in gesprek.

Vraag 5

Zo ja, op welke wijze wordt deze conclusie verwerkt in de besluitvorming over Schiphol? En zo nee, waarom niet?

Antwoord

De besluitvorming over Schiphol is gebaseerd op een integrale afweging van bereikbaarheid, leefomgeving, klimaat en economische belangen. Daarbij worden verschillende onderzoeken betrokken, waaronder milieueffectrapportages, maatschappelijke kosten-batenanalyses en impactanalyses. Het rapport van CE Delft kan worden betrokken bij

[153] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 936, CC, p. 67.

gesprekken over toekomstig beleid, maar vormt niet zelfstandig de basis voor besluitvorming over de omvang van Schiphol.

Vraag 6

Erkent de regering de conclusie van hetzelfde rapport dat bij 250.000 vliegtuigbewegingen het aantal ernstig geluidgehinderden met meer dan de helft afneemt, de CO_2-uitstoot van Schiphol met meer dan de helft afneemt, er extra ruimte voor natuur komt en er ook meer dan 30.000 woningen bijgebouwd kunnen worden?

Antwoord

Het rapport laat zien dat een scenario met 250.000 vliegtuigbewegingen volgens de gehanteerde aannames positieve effecten kan hebben op onder meer geluid, klimaat en ruimte. Het is geen verrassende conclusie dat een forse beperking van de activiteit op Schiphol dit soort effecten kan hebben. Het kabinet kan deze uitkomsten echter niet één-op-één overnemen als vaststaande effecten. De gehanteerde methodiek ten aanzien van de milieueffecten is veel grofmaziger dan bijvoorbeeld in het MER is gehanteerd. Zoals aangegeven bij antwoord 5 ligt aan het ontwerp-LVB een brede belangenafweging ten grondslag. Het rapport van CE Delft vormt geen aanleiding voor andere conclusies.

Vraag 7

Hoe beoordeelt de regering de conclusie van dit onderzoek dat de relatie tussen het aantal vluchten en economie minder afhankelijk is van een groot aantal vluchten of een uitgebreide hubfunctie dan vaak wordt aangenomen? En dat ook 250.000 tot 375.000 vliegtuigbewegingen per jaar voldoende zijn om de internationale bereikbaarheid van Schiphol te behouden?

Antwoord

Schiphol is een hubluchthaven, en verbindt daarmee Nederland met veel bestemmingen wereldwijd. In het onderzoek van SEO wordt het hypothetische scenario onderzocht als Schiphol geen hub meer zou zijn, met een halvering van het aantal vluchten.[154] Dit zou leiden tot een halvering van de netwerkkwaliteit en de directe connectiviteit op Schiphol. Het aantal directe intercontinentale bestemmingen zou met bijna 40% afnemen. Als bestemmingen niet langer direct verbonden zijn, neemt de gemiddelde reistijd toe doordat een overstap noodzakelijk is. De extra reistijd zou voor niet-Europese bestemmingen tussen de drie à vijf uur per reis liggen. Onderzoek van Decisio geeft aan dat regio's met een hubluchthaven beter bereikbaar zijn dan vergelijkbare regio's zonder hubluchthaven.[155] Door het combineren van lokale (OD) en transferpassagiers kan de hubcarrier schaalvoordelen behalen en kostenbesparingen realiseren, waardoor meer vluchten en bestemmingen kunnen worden aangeboden. Hubluchthavens hebben een relatief groot netto effect op de economie. Het extra vluchtaanbod zorgt ervoor dat bedrijven hun bedrijfskosten relatief sterk kunnen verlagen en hun productiviteit juist kunnen verhogen. De productiviteit van bestaande bedrijven kan bovendien toenemen, wanneer nieuwe bedrijven zich in de regio vestigen. Een structurele verslechtering van de internationale connectiviteit heeft zeer negatieve effecten hebben op het Nederlandse vestigingsklimaat. Internationale bedrijven en hoofdkantoren hechten grote waarde aan directe intercontinentale

[154] *Kamerstukken II* 2023/24, 31 936, nr. 1140.
[155] *Kamerstukken II* 2024/25, 31 936, nr. 1179.

verbindingen via Schiphol; een afname daarvan maakt Nederland minder aantrekkelijk als vestigingslocatie. Het Wennink-rapport onderstreept het belang van een sterke economische infrastructuur als randvoorwaarde voor toekomstige welvaart en strategische autonomie.[156] Daarbij wordt de mainport Schiphol expliciet genoemd als essentiële pijlers onder het Nederlandse vestigingsklimaat en verdienvermogen.

Vraag 8

Welke onderbouwing heeft de regering om toch te kiezen voor groei naar 500.000 vliegtuigbewegingen per jaar terwijl uit het eerdere onderzoeksrapport uit oktober 2025 van het SEO «Economische analyse ten behoeve van Luchthavenbesluit Schiphol»[157], opgesteld in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voor het LVB 2025, ook al bleek dat de welvaart op termijn stijgt bij een krimp van het aantal vluchten?

Antwoord

Zie ook het antwoord op vraag 7. De systematiek van de gefaseerde terugkeer naar 500.000 vliegtuigbewegingen is in het ontwerp-LVB opgenomen vanwege het perspectief op beheerste groei. Dit is in het belang van de positie van Nederland in de wereld(economie). Vanuit internationaal perspectief wordt gehecht aan het opnemen van de systematiek en het schrappen ervan zou impact kunnen hebben op internationale verhoudingen.

Vraag 9

Het lid van de fractie-Visseren-Hamakers wijst op het onderzoek van het Network Quality and Evironment Framework «Hoe meten we de kwaliteit van de Nederlandse Internationale connectiviteit?» van maart 2024[158] en uitgevoerd in opdracht van Natuur & Milieu dat laat zien dat mogelijk 30% van de huidige verbindingen vanaf Schiphol geen nettobijdrage levert aan de Nederlandse economie en dat voor nog eens ruim 10% van de directe bestemmingen uitstekende alternatieven over de grond bestaan. Volgens dit onderzoek kan krimp van Schiphol daarmee potentieel goed zijn voor de economie, wanneer ook de klimaatschade van vluchten wordt meegewogen. Erkent de regering deze bevindingen? Op welke wijze heeft zij de klimaatschade van extra vluchten meegerekend bij de onderbouwing van het voorliggende ontwerpbesluit?

Antwoord

Het onderzoek stelt dat 30% van de huidige verbindingen vanaf Schiphol geen nettobijdrage levert aan de Nederlandse economie, omdat de passagiers op deze verbindingen, voornamelijk transferpassagiers, weinig besteden in Nederland. Echter, de meerwaarde van deze verbindingen zit niet in de bestedingen van transferpassagiers, maar in de bijdrage aan de netwerkkwaliteit van Nederland. De hub-functie van Schiphol en de transferpassagiers maken de brede verbondenheid van Nederland mogelijk. Op voornamelijk de intercontinentale routes zijn transferpassagiers nodig om directe verbindingen vanaf Schiphol mogelijk te maken. Op basis van enkel Nederlandse passagiers is het niet rendabel voor

---

[156] *Kamerstukken II* 2025/26, 32 637, nr. 739.

[157] Raadpleegbaar via: https://www.seo.nl/wp-content/uploads/2026/01/2025-165-Economische-analyse-ten-behoeve-van-luchthavenbesluit-Schiphol-1.pdf.

[158] 48 Raadpleegbaar via: https://natuurenmilieu.nl/app/uploads/Network-Quality-and-Environment-Framework-Natuur-Milieu-april-2024.pdf.

luchtvaarmaatschappijen om zoveel (intercontinentale) bestemmingen aan te bieden vanaf Schiphol. Het aandeel lokale (OD) passagiers is op de intercontinentale routes vaak wat lager, terwijl het belang van deze bestemmingen voor Nederland toch groot kan zijn. Het onderzoek naar de betekenis van transferpassagiers toont aan dat tot ca. 40% van het aantal intercontinentale bestemmingen kan wegvallen zonder overstappende passagiers.[159] Uit een rapport van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid blijkt bovendien dat OD-reizigers een voorkeur hebben voor directe verbindingen, dat wil zeggen het zonder overstap reizen naar hun eindbestemming.[160] Transferpassagiers maken deze veelheid aan directe verbindingen mogelijk en voorzien daarmee in de behoefte van Nederlandse reizigers.

De luchtvaart is per definitie een internationale sector die zeer competitief is. Meerdere Europese landen investeren flink in hun (hub)luchthaven. Denk bijvoorbeeld aan Heathrow, Istanbul, Frankfurt en Madrid. Dit levert stevige concurrentie op voor Schiphol en luchtvaartmaatschappijen met een basis hier. De Deense overheid heeft vorig jaar zijn belang in de luchthaven van Kopenhagen uitgebreid van 39,2% naar 98,8% met als doel deze verder te ontwikkelen als hub. Al deze ontwikkelingen kunnen effect hebben op de hoeveelheid en frequentie van bestemmingen op Schiphol. Luchtvaartmaatschappijen en daarmee passagiers kiezen dan voor luchthavens waar wel ruimte is en plegen daar hun investeringen. In dat geval worden die landen relatief aantrekkelijker als vestigingsplaats dan Nederland met de (economische) gevolgen van dien.

Klimaat

Het lid van de fractie-Visseren-Hamakers wijst erop dat de coalitiepartijen in het coalitieakkoord «Aan de slag. Bouwen aan een beter Nederland» van het kabinet-Jetten[161] hebben afgesproken dat de totale CO_2-uitstoot van de burgerluchtvaart op Schiphol en Lelystad Airport in 2030 lager moet zijn dan in 2024 op Schiphol. Ook schreef uw ambtsvoorganger op 30 maart 2023 nog in de beslisnota inzake de Beleidsaanpak niet-CO_2-klimaateffecten luchtvaart dat de niet-CO_2 klimaateffecten van luchtvaart omvangrijk zijn – volgens recente schattingen tweemaal zo groot als de CO_2-effecten – en dat Nederland hierin met een beleidsaanpak voorop gaat lopen.[162]

Vraag 10

Hoeveel klimaatschade – uitgedrukt in CO_2-equivalenten (CO_2eq) – zou Schiphol veroorzaken wanneer de luchthaven mag doorgroeien naar 500.000 vliegtuigbewegingen per jaar, uitgaande van uitsluitend de maatregelen die in het voorliggende ontwerpbesluit zijn opgenomen? Welk aandeel van de totale Nederlandse CO_2eq-uitstoot zou dit vertegenwoordigen?

Antwoord

De luchtvaart is gehouden aan de afgesproken doelstellingen op het gebied van klimaat. De klimaatimpact (in CO_2-uitstoot) bij 500.000 vluchten is in kaart gebracht als onderdeel van het MER. In het bovengrensscenario met 500.000 vluchten is dit 8,9 megaton in 2030 (1 megaton

---

159 *Kamerstukken II* 2023/24, 31 936, nr. 1140.
160 KiM, Over de voorkeur van luchtvaartreizigers voor een rechtstreekse verbinding.
161 Raadpleegbaar via: https://open.overheid.nl/documenten/ae784c79-5e0a-4866-85f5-1b80c5dc614e/file.
162 *Kamerstukken II* 2022/23, 31 936, nr. 1050 bijlage, Beslisnota, p. 1.

CO_2 staat gelijk aan 1 megaton CO_2-equivalent). De Klimaat- en Energieverkenning (KEV) van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) geeft inzicht in de totale Nederlandse broeikasgasemissies. In de KEV2026 is de totale nationale broeikasgasemissie in 2030 geraamd op 115 megaton CO_2-equivalenten. Dit is exclusief de internationale lucht- en scheepvaart. De emissies van de internationale lucht- en scheepvaart maken geen deel uit van het nationaal emissietotaal waarvoor reductiedoelen zijn vastgelegd in de Klimaatwet.

Vraag 11

Hoe verhoudt voormelde afspraak uit het coalitieakkoord zich tot de groei van het aantal vluchten dat in het voorliggende ontwerpbesluit mogelijk gemaakt wordt, gezien de plannen van de regering om ook Lelystad Airport te openen?

Antwoord

In het coalitieakkoord is afgesproken dat de totale CO_2 uitstoot van de burgerluchtvaart op Schiphol en Lelystad Airport in 2030 lager moet zijn dan in 2024 op Schiphol. Deze afspraak geldt ook bij een eventuele gefaseerde terugkeer van Schiphol naar 500.000 vliegtuigbewegingen.

Vraag 12

Welke maatregelen gaat de regering treffen om te waarborgen dat de CO_2 uitstoot van Schiphol daalt?

Antwoord

In het coalitieakkoord is afgesproken dat de totale CO_2-uitstoot van de burgerluchtvaart op Schiphol en Lelystad Airport in 2030 lager moet zijn dan de uitstoot op Schiphol in 2024. Voor het einde van het jaar wordt een concreet voorstel voor deze afspraak uitgewerkt. Daarbij wordt gekeken naar passende instrumenten om de ontwikkeling van de CO_2-uitstoot te monitoren en, waar nodig, tijdig bij te sturen.

Bijmenging van sustainable aviation fuels (SAF) is een van de manieren waarop de CO_2-uitstoot van Schiphol kan dalen. Het kabinet heeft besloten om een bijdrage te leveren aan een SAF fonds dat door Schiphol wordt opgezet. Dit fonds stimuleert luchtvaartmaatschappijen om méér SAF dan vereist onder de Europese bijmengverplichting (ReFuelEU verordening) bij te mengen. Schiphol stelt hiervoor de komende drie jaar 45 miljoen euro beschikbaar. Het kabinet heeft hiervoor in de begroting in de jaren 2027 tot en met 2029 45 miljoen euro gereserveerd. De bijdrage van de Rijksoverheid is onder voorbehoud van goedkeuring door de Europese Commissie.

Vraag 13

Is de regering – net als haar voorganger – nog steeds van plan om voorop te lopen met beleidsaanpak voor de niet-CO_2 uitstoot van de luchtvaart? Hoe verhoudt dat zich tot de keuze in het voorliggend ontwerpbesluit om groei van het aantal vluchten mogelijk te maken?

Antwoord

Het kabinet heeft begin 2023 een beleidsaanpak voor de niet-CO_2-klimaateffecten gepresenteerd. Onderdeel hiervan is inzet op mondiale en Europese samenwerking en regels. Op Europees niveau zijn luchtvaart-

maatschappijen met ingang van 1 januari 2025 verplicht informatie te verzamelen over niet-CO_2 emissies van hun vluchten (NO_x, waterdamp, roet, SO_x) en deze bij de Europese Commissie aan te leveren. Hiermee wordt beoogd een beter inzicht te krijgen in het ontstaan en in de manier waarop deze emissies kunnen worden beperkt. In het MER zijn de effecten van de voorgenomen activiteiten in het LVB op de luchtvaartemissies onderzocht. De resultaten laten zien dat de emissies per gecorrigeerde vliegtuigbeweging in alle onderzochte situaties onder de geldende grenswaarden blijven, zoals vastgelegd in het LVB. Dus ook in het scenario van groei van het aantal vluchten.

Vraag 14

Wordt bij de afspraak uit het coalitieakkoord en de uitvoering van de in de Tweede Kamer aangenomen motie van het lid Grinwis c.s. over borging van de afspraak dat de totale CO_2- uitstoot van de burgerluchtvaart op Schiphol en Lelystad Airport in 2030 lager moet zijn dan in 2024 op Schiphol[163] ook het terugbrengen van de niet-CO_2-klimaateffecten betrokken? Zo ja, op welke wijze? Zo nee, waarom niet?

Antwoord

Nee, de afspraak gaat expliciet over de CO_2-effecten.

Vraag 15

Welke mogelijkheden ziet de regering om in het aangekondigde onderzoek naar een (gedeeltelijke) nachtsluiting van Schiphol maatregelen te onderzoeken die niet-CO_2-klimaateffecten verder beperken?

Antwoord

In het coalitieakkoord heeft het kabinet aangekondigd dat het ernaar streeft dat Schiphol in 2030 tussen 23.00 en 07.00 uur 50% stiller wordt ten opzichte van 2024. Op dit moment kijkt het ministerie naar de mogelijkheden om de doelstelling in te vullen. Maatregelen die niet-CO_2-klimaateffecten verder kunnen beperken maken daar geen onderdeel van uit, omdat het doel enkel gericht is op verminderen van geluidbelasting.

Vraag 16

Welke van deze mogelijke maatregelen is de regering bereid om in te zetten – mede gezien het NLR-rapport «Non-CO_2 mitigation strategies towards climate neutral aviation. Mitigating both CO_2 and non-CO_2 effects of international commercial flights departing the Netherlands», uitgevoerd in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat[164] – waaruit blijkt dat met kleine aanpassingen de niet-CO_2-impact van een vlucht fors verminderd kan worden?

Antwoord

De maatregelen die in het rapport worden genoemd hebben betrekking op technologie (minder brandstofverbruik en energietransitie), brandstoffen (SAF) en operationele maatregelen (voorkomen condensstrepen). Op dit moment wordt al ingezet op technologische oplossingen en het bevorderen van de inzet van duurzame kerosine. Onderzoek naar de mogelijk-

[163] *Kamerstukken II* 2025/26, 31 936, nr. 1279.
[164] *Kamerstukken II* 2025/26, nr. 1225, bijlage.

heden om condensstrepen te voorkomen vindt plaats op Europees en mondiaal niveau.

Stikstof

Het lid van de fractie-Visseren-Hamakers wijst erop dat de Tweede Kamer in 2022 – met steun van de huidige coalitiepartijen – de motie van de leden Grinwis en Boswijk over uitspreken dat elke sector zijn aandeel stikstofemissies in gelijke mate reduceert[165] heeft aangenomen die uitsprak dat alle sectoren, waaronder expliciet ook de luchtvaart, stikstofemissies in gelijke mate moeten reduceren. In het coalitieakkoord staat het doel van 50% minder stikstofuitstoot in mobiliteitssector genoemd.

Vraag 17

Welke keuzes zijn noodzakelijk om te komen tot een eerlijke bijdrage van de luchtvaart aan het doel om 50% minder stikstof uit te stoten in de mobiliteitssector? Hoe verhouden deze keuzes zich tot het voorliggende ontwerpbesluit?

Antwoord

De aanpak van het kabinet voorziet onder meer in emissiereductiedoelen voor de sectoren landbouw, industrie en mobiliteit. Het doel voor de sector mobiliteit is een reductie van de emissie van stikstofoxiden (NO_X) met 50% in 2035 ten opzichte van het jaar 2019. Dit doel geldt voor de totale NO_X-emissie van de sector mobiliteit, en dus niet voor elke modaliteit, zoals wegverkeer, scheepvaart of luchtvaart, afzonderlijk. De bijdrage per modaliteit is bijvoorbeeld afhankelijk van de (kosten)effectiviteit en uitvoerbaarheid van mogelijke bronmaatregelen.
Het Planbureau voor de leefomgeving (PBL) geeft aan dat het doel om de NO_X-emissie door de mobiliteitssector met 50 procent te verminderen in 2035 ten opzichte van 2019 in zicht is[166]. De emissies dalen naar verwachting met 52 procent, vooral dankzij de elektrificatie van de mobiliteit en schonere motoren.

Vraag 18

Welk aantal vluchten past binnen de stikstofruimte onder de Habitatrichtlijn, zonder gebruikte maken van maatregelen waarvan de rechter de additionaliteit niet heeft vastgesteld? Met andere woorden: voor welk aantal vluchten is de benodigde stikstofruimte wél voldoende onderbouwd?

Antwoord

Uit het vonnis van de rechtbank Den Haag volgt niet dat Schiphol onvoldoende stikstofruimte zou hebben. Aanleiding voor de rechtbank om de vergunning te vernietigen, was dat onvoldoende was gemotiveerd dat de mitigerende maatregelen (intern salderen en extern salderen) voldoen aan het additionaliteitsvereiste. Dit vereiste betekent dat een maatregel alleen als mitigerende maatregel voor een project mag worden ingezet, als kan worden onderbouwd dat deze maatregel niet nodig is om de Natura 2000-doelen te bereiken. De additionaliteitstoets komt aan de orde bij het verlenen van een natuurvergunning aan Schiphol. De vaststelling

---

[165] *Kamerstukken II* 2022/23, 33 576, nr. 305.
[166] https://www.pbl.nl/actueel/nieuws/ambitieus-kabinetspakket-brengt-nieuw-stikstofdoel-binnen-bereik-maar-uitvoering-vraagt-uiterste-van-boeren-en

van het LVB en de verlening van de natuurvergunning zijn gescheiden trajecten. Er is in het MER geen onderzoek gedaan naar het aantal vliegtuigbewegingen waarvoor ruimte is in een situatie zonder mitigerende maatregelen (intern en extern salderen).

Vraag 19

Het lid van de fractie-Visseren-Hamakers leest in de beantwoording van de eerder door dit lid gestelde vraag 13 dat het LVB en de natuurvergunning gescheiden trajecten zijn, die niet op elkaar hoeven te wachten.[167] Hoe kan de regering nu een besluit tot groei van het aantal vluchten nemen, terwijl nog niet eens duidelijk is of het huidige aantal vluchten legaal is?

Antwoord

Gelet op de uitspraak in de RBV-zaak is de opdracht om zo snel mogelijk te komen tot een gewijzigd LVB waardoor de rechtsbescherming van omwonenden wordt hersteld. Uit de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 11 maart 2026[168] volgt dat de Afdeling dat de totstandkoming van het LVB Schiphol en het verkrijgen van een natuurvergunning door Schiphol gescheiden trajecten betreft. De luchthaven Schiphol heeft voor de exploitatie van de luchthaven een natuurvergunning nodig. De Minister van LVVN is bevoegd gezag voor de natuurvergunning. De vernietiging van de natuurvergunning door de rechtbank Den Haag in juni 2025 betekent dat het bevoegd gezag een nieuw besluit zal moeten nemen op de aanvraag voor de natuurvergunning. Naar verwachting zal Schiphol hiertoe, als initiatiefnemer, de eerdere passende beoordeling bij de aanvraag van de natuurvergunning waar nodig moeten aanvullen en actualiseren. Pas wanneer er een geldig LVB is, en Schiphol beschikt over een geldige natuurvergunning, is de juridische basis onder Schiphol volledig op orde.

De natuurvergunning kan pas worden verleend als uit de passende beoordeling de zekerheid is verkregen dat het project de natuurlijke kenmerken van de desbetreffende Natura 2000-gebied niet zal aantasten. Schiphol treft hiertoe mitigerende maatregelen. Voor deze mitigerende maatregelen dient, in het kader van de natuurvergunning, te worden onderbouwd dat wordt voldaan aan het additionaliteitsvereiste. Dit vereiste betekent dat een maatregel alleen als mitigerende maatregel voor een project mag worden ingezet, als kan worden onderbouwd dat deze maatregel niet nodig is om de Natura 2000-doelen te bereiken. Het kabinet werkt hard aan de uitwerking van het maatregelenpakket dat op 26 juni jl. is gepresenteerd en perspectief biedt voor het bereiken van de natuurdoelen en daarmee ook voor een onderbouwing dat aan het additionaliteitsvereiste wordt voldaan.

De stapsgewijze terugkeer naar 500.000 vliegtuigbewegingen vergt aparte besluitvorming om deze in werking te laten treden. Aan de Tweede Kamer is toegezegd dat het parlement hierbij betrokken wordt via een voorhangprocedure. Ook bij stapsgewijze toename van het aantal vluchten zal Schiphol aan de eisen van natuurbescherming moeten voldoen.

---

[167] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 936, CC, p. 175.
[168] ABRvS 11 maart 2026, ECLI:NL:RVS:2026:1400.

Vraag 20

Wat is de stand van zaken met betrekking tot het bezwaar dat MOB, Greenpeace en SchipholWatch op 26 januari 2026 hebben ingediend bij de Staatssecretaris van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur tegen het gedoogbesluit over de natuurvergunning van Schiphol, waarin zij eisen dat dit gedoogbesluit wordt ingetrokken en dat hun oorspronkelijke handhavingsverzoek over Pier A wordt nageleefd?[169] Welke consequenties zijn er voor het voorliggende ontwerpbesluit als het bezwaar gegrond verklaard wordt?

Antwoord

Het bezwaar is op 4 mei 2026 ongegrond verklaard. Daarbij is geoordeeld dat gelet op het aanvullingsverzoek van 4 december 2025 het verzoek niet enkel zag op de A-pier maar op de gehele exploitatie van Schiphol wegens het ontbreken van een natuurvergunning. In de beslissing op bezwaar is geoordeeld dat handhavend optreden onevenredig is, omdat Schiphol mitigerende maatregelen heeft getroffen waardoor de natuurlijke kenmerken van de betrokken Natura 2000-gebieden niet worden aangetast, terwijl handhavend optreden tegen Schiphol wel grote nadelige gevolgen heeft. Voorts is geoordeeld dat de gedoogbeschikking terecht is afgegeven. Het belang dat de natuurlijke kenmerken van de betrokken Natura 2000-gebieden niet worden aangetast, is afgewogen tegen de grote economische en sociale belangen van de luchthaven. Tegen deze beslissing op bezwaar is op 1 juli 2026 beroep aangetekend bij de Rechtbank Gelderland.

Het MER dat is opgesteld in het kader van het ontwerp-LVB voldoet aan de eisen voor het aspect natuur uit het Omgevingsbesluit omdat in kaart is gebracht wat de mogelijke gevolgen voor de Natura 2000-gebieden zijn en met welke maatregelen die worden gemitigeerd. Het gedoogbesluit van LVVN is afgegeven omdat er op dit moment nog geen zicht is op een additionaliteitsonderbouwing in het kader van de natuurvergunning. De additionaliteitsonderbouwing komt aan bod bij de vergunningprocedure en niet bij de vaststelling van het LVB. Dit zijn gescheiden trajecten.

Handhaving

De ILT heeft in haar op verzoek van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat uitgevoerde HUF-toetsen een lijst aanpassingen op het LVB benoemd die ze noodzakelijk acht om het LVB handhaafbaar te maken.[170] Een van de punten die de ILT hier noemt is het gebrek aan «lik-op-stuk» handhaving bij dreigende overschrijding van geluidsnormen.[171] In antwoord op de eerder door de
leden van de fractie van de BBB gestelde vraag 5 stelt de regering dat het voor de ILT-Luchtvaartautoriteit niet mogelijk is een bestuurlijke boete op te leggen bij overschrijding van de grenswaarden. De Wet luchtvaart zou hiervoor moeten worden aangepast. Ook stelt zij dat het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de middelen die de ILT-Luchtvaartautoriteit met deze ontwerpwijziging van het LVB heeft, voldoende acht om effectief haar taken uit te voeren.[172]

---

[169] Raadpleegbaar via: https://schipholwatch.nl/2026/01/26/bezwaar-tegen-weigeren-handhaving-a-pier-schiphol/.
[170] Raadpleegbaar via: link, Checklist HUF-toets, p. 2 e.v.
[171] Raadpleegbaar via: link, Checklist HUF-toets, p. 6.
[172] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 936, CC, p. 144.

Vraag 21

Is de regering het met genoemd lid eens dat handhaafbaarheid van het voorliggende ontwerpbesluit van groot belang is?

Antwoord

Ja.

Vraag 22

Hoe kan er sprake van rechtszekerheid zijn als de regels niet handhaafbaar zijn?

Antwoord

De ILT-Luchtvaartautoriteit heeft in de HUF-toets aangegeven dat er enkele aanpassingen gedaan moeten worden om tot een handhaafbaar LVB te komen. Naar aanleiding hiervan heeft het ministerie verschillende aanpassingen gedaan. De bevindingen van de HUF-toets zijn verwerkt in de algehele LVB-wijziging zoals aangeven in paragraaf 5.3 van de nota van toelichting. Het ministerie acht hiermee het LVB handhaafbaar en daarmee dat het rechtszekerheid biedt.

Vraag 23

De ILT schrijft in haar HUF-toets van 29 september 2025 dat zij in 2024 al de toezegging gekregen heeft dat de mogelijkheid voor het direct opleggen van bestuurlijke boetes gefaciliteerd gaat worden.[173] Wat is de status van deze toezegging? Wordt de bevoegdheid om direct bestuurlijke boetes op te leggen voorbereid? Zo ja, wanneer kan de Kamer een wetsvoorstel verwachten?

Antwoord

Om de ILT-Luchtvaartautoriteit de mogelijkheid te geven om een bestuurlijke boete op te leggen, moet de Wet luchtvaart worden aangepast. Er wordt gewerkt aan een wijziging van de Wet luchtvaart om dit alsnog mogelijk te maken.

Vraag 24

In dezelfde HUF-toets leest het lid van de fractie-Visseren-Hamakers het volgende over emissies: «*Om tot verbetering van de leefomgeving te komen zouden de relatieve grenswaarden vervangen kunnen worden door absolute grenswaarden voor maximale uitstoot.*»[174] en «*Relatieve normen zorgen er niet voor dat de absolute werkelijke uitstoot begrensd wordt.*»[175] In antwoord op de eerder door de leden van de fractie van PRO gestelde vraag 10 schrijft de regering verder dat er onvoldoende wetenschappelijke onderbouwing is om een absolute grenswaarde voor de verschillende stoffen vast te stellen en dat de bescherming die het LVB biedt naar huidig inzicht voldoende is.[176]

---

[173] Raadpleegbaar via: link, Checklist HUF-toets, p. 6.
[174] Raadpleegbaar via: link, p. 3.
[175] Raadpleegbaar via: link, Checklist HUF-toets, p. 17.
[176] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 936, CC, p. 155.

Kan de regering onderbouwen waarom zij het ondanks de kritiek die de ILT in de HUF-toets aanhaalt voldoende acht om de absolute werkelijke uitstoot niet te begrenzen?

Antwoord

Zoals in de eerdere beantwoording is aangegeven is er onvoldoende wetenschappelijke onderbouwing om een absolute grenswaarde voor de verschillende stoffen vast te stellen. Mede daarom is aangekondigd dat een advies wordt gevraagd aan de Gezondheidsraad om meer inzicht te krijgen in de negatieve gezondheidseffecten van luchtvaart. Op basis van de uitkomsten van het onderzoek van de Gezondheidsraad kan in de toekomst gekeken worden of normen moeten worden aangepast of aangescherpt. De in het MER onderzochte effecten van luchtvaartemissies laten, in samenhang met de geldende luchtkwaliteitsnormen en de in het ontwerp-LVB opgenomen maatregelen, zien dat er voldoende basis is voor de bescherming van de omgeving.

Vraag 25

Wat is de stand van zaken van het lopende toxicologisch onderzoek naar het risico op kanker bij Schipholmedewerkers? Welke aanleiding ziet de regering hierin om alsnog grenzen te stellen aan de uitstoot van fijnstof, ultrafijnstof, Zeer Zorgwekkende Stoffen (ZZS) en het zwavelgehalte in kerosine?[177]

Antwoord

Het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid is verantwoordelijk voor de Arbeidsomstandighedenwet- en regelgeving. Vanuit die verantwoordelijkheid geeft de Minister van Werk en Participatie het RIVM op korte termijn opdracht om de schadelijkheid van beroepsmatige blootstelling aan KME op Schiphol te onderzoeken. De uitkomsten van dit onderzoek moeten werkgevers en werknemers meer inzicht geven in de kans op genotoxische schade, oftewel schade aan het DNA, als gevolg van beroepsmatige blootstelling aan KME. Dit onderzoek draagt bij aan de kennisbasis die nodig is om de kans op kanker door beroepsmatige blootstelling aan KME vast te stellen. Het streven is dat het onderzoek dit najaar start en in de tweede helft van 2028 wordt afgerond. De Minister van Werk en Participatie heeft de Tweede Kamer per brief van 2 juli 2026 hierover geïnformeerd.[178] De uitkomsten van het RIVM-onderzoek hebben geen gevolgen voor de verplichte beheersmaatregelen voor werkgevers om hun werknemers te beschermen tegen beroepsmatige blootstelling aan KME. Het RIVM heeft namelijk in 2023 al van meerdere stoffen uit KME vastgesteld dat deze kankerverwekkend zijn. Dit betekent dat Schiphol en de werkgevers op Schiphol de blootstelling aan deze stoffen in KME moeten minimaliseren, voor zover dat technisch mogelijk is. De Gezondheidsraad concludeerde in juli 2026 dat er voldoende bewijs is om te veronderstellen dat het mengsel KME kankerverwekkend is (classificatie categorie 1B). Dit verduidelijkt dat de genoemde minimalisatieverplichting ook voor het mengsel KME geldt. De Minister van Werk en Participatie neemt het mengsel KME op in de SZW-lijst van kankerverwekkende stoffen en processen.

---

[177] Zie hiervoor o.a.: https://www.greenpeace.org/nl/nieuws/74160/omwonenden-en-milieuorganisaties-eisenhandhaving-overheid-tegen-herrie-schiphol/.

[178] *Kamerstukken II* 2025/26, 25 883, nr. 550.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat is verantwoordelijk voor de bescherming van omwonenden en de omgeving tegen de negatieve effecten van luchtvaartemissies. Deze effecten zijn in het MER bij het ontwerp-LVB uitgebreid onderzocht. Het MER geeft, binnen de geldende luchtkwaliteitsnormen, geen aanleiding om in het ontwerp-LVB aanvullende of aangescherpte grenswaarden op te nemen voor fijnstof, ultrafijnstof en zeer zorgwekkende stoffen (ZZS). Tegelijkertijd blijft het van belang om het inzicht in de gezondheidseffecten van luchtvaartemissies verder te vergroten, daarom is aangekondigd dat de Gezondheidsraad om advies wordt gevraagd.[179] Het advies moet meer inzicht geven in de gezondheidseffecten van luchtvaart voor omwonenden en daarmee een betere basis bieden om te beoordelen of aanvullende maatregelen, normen en/of grenswaarden voor fijnstof, ultrafijnstof en ZZS nodig zijn. Specifiek ten aanzien van het zwavelgehalte is een verkenning aangekondigd naar de mogelijkheden om het zwavelgehalte in conventionele kerosine verder te verlagen.[180] Hierbij wordt onder andere gekeken naar het huidige gebruik van zwavel in kerosine voor de civiele luchtvaart, de obstakels voor verdere ontzwaveling en de mogelijke maatschappelijke baten daarvan. Het ministerie zal de Kamer later dit jaar per brief informeren over de stand van zaken van deze verkenning.

Vraag 26

Wat is de stand van zaken van het handhavingsverzoek dat MOB, Greenpeace, SchipholWatch en omwonenden op 9 april 2026 hebben ingediend bij de ILT over het optreden tegen overschrijding van de geluidsnormen?

Antwoord

Het handhavingsverzoek is afgewezen. De stichtingen en omwonenden hebben hiertegen bezwaar gemaakt. De ingediende bezwaarschriften zijn momenteel in behandeling.

Vraag 27

Welke consequenties zijn er voor dit LVB als de indieners van het handhavingsverzoek in het gelijk gesteld worden?

Antwoord

Er is geen verband, want het handhavingsverzoek heeft betrekking op het huidige LVB en niet op het nieuwe LVB.

Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel (NNHS)

Het lid van de fractie-Visseren-Hamakers memoreert aan het op 6 september 2026 gepubliceerde artikel op SchipholWatch over het evaluatierapport «Beleidsevaluatie op hoofdlijnen NNHS Schiphol», waarin conclusies en adviezen voor het vervolg van het Nieuwe Normen- en Handhavingsstelsel Schiphol (NNHS) beschreven staan.[181]

---

[179] *Kamerstukken II* 2025/26, 31 936, nr. 1290.
[180] *Kamerstukken II* 2025/26, 31 936, nr. 1290.
[181] Zie hiervoor: https://schipholwatch.nl/2026/09/06/vertrouwelijk-rapport-ministerie-liet-omgeving-schiphol-bewust-vallen/.

Vraag 28

Hoe reflecteert de regering op de conclusies van dit rapport? Onderschrijft zij deelconclusie E: Het Ministerie van IenW heeft omwonenden niet goed genoeg beschermd tegen vliegtuighinder als gevolg van de groei van de luchthaven en werking van het NNHS?

Antwoord

De evaluatie laat zien hoe vanuit verschillende perspectieven aangekeken wordt tegen afspraken uit het verleden en de interpretatie van beoogde resultaten. Mede door dit verschil van inzicht in combinatie met het uitblijven van juridische verankering van afspraken zijn partijen elkaar helaas kwijtgeraakt. Het ministerie zal opvolging geven aan de punten van de evaluatie. De wijziging van het LVB is een belangrijke stap om te zorgen voor een juridische basis voor Schiphol, waarmee er duidelijkheid ontstaat voor alle partijen. Doordat er een einde wordt gemaakt aan de gedoogsituatie wordt de rechtsbescherming van omwonenden hersteld.

Met de verschillende partijen zal worden besproken hoe gezamenlijk overleg vormgegeven kan worden, zodat stapsgewijs onderlinge verschillen verminderd kunnen worden. Dit mede in het licht van de verdere opvolging van de motie van het lid de Groot over inrichting van een luchtvaarttafel.[182]

Sinds 2015 is er voor Schiphol sprake van een gedoogsituatie, het zgn. «anticiperend handhaven». Daardoor ontbrak voor omwonenden op onderdelen duidelijke en afdwingbare bescherming. Met het ontwerp-LVB wordt de rechtsbescherming voor omwonenden hersteld. Niet alleen door het beëindigen van de gedoogsituatie maar ook door (onder andere) het fors uitbreiden van het aantal handhavingspunten, in combinatie met nieuwe geluidsnormen. Dit betreft dus de juridische bescherming tegen een te hoge mate van geluidsbelasting en – hinder voor omwonenden van Schiphol.

De groei van het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol heeft ertoe geleid dat de hinder voor omwonenden is toegenomen, met name bij de secundaire banen. Deze groei van het aantal vliegtuigbewegingen is mogelijk gebleken binnen de regels van het NNHS. Het kabinet heeft zich daarom ten doel gesteld om geluidhinder rondom Schiphol terug te dringen. Om geluidbelastingen rond Schiphol te verminderen is de verplichte Europese balanced approach-procedure doorlopen. De nieuwe geluidsnormen (grenswaarden) zijn vastgesteld op basis van de hinderbeperkende maatregelen uit deze procedure. Dit heeft geleid tot een pakket van maatregelen gericht op het terugdringen van geluidhinder, waaronder een maximum van 478.000 vliegtuigbewegingen per jaar, waarvan maximaal 27.000 in de nachtperiode. Daarnaast wordt ingezet op verdere vlootvernieuwing en het uitfaseren van relatief luidruchtige vliegtuigen, en de inzet van stillere toestellen in de nacht.

Vraag 29

Op welke wijze gaat de regering opvolging geven aan de adviezen die in het rapport benoemd staan?

---

[182] *Kamerstukken II* 2023/24, 31 936, nr. 1162.

Antwoord

Het ministerie zal opvolging geven aan de punten van de evaluatie. De voorgenomen wijziging van het LVB is daarvan de belangrijkste stap omdat daarmee een bestendige juridische basis voor Schiphol wordt gelegd, waarmee er duidelijkheid ontstaat voor alle partijen. Doordat er een einde wordt gemaakt aan de gedoogsituatie wordt de rechtsbescherming van omwonenden hersteld. Met de verschillende partijen zal worden besproken hoe gezamenlijk overleg vormgegeven kan worden, zodat stapsgewijs onderlinge verschillen verminderd kunnen worden. Dit mede in het licht van de verdere opvolging van de motie van het lid de Groot over inrichting van een luchtvaarttafel.[183]

Vraag 30

Hoe verhoudt de keuze in voorliggend ontwerpbesluit voor groei tot 500.000 vliegtuigbewegingen zich tot de deelconclusie uit het bovenstaande rapport dat het effect van hinderbeperkende maatregelen in de praktijk grotendeels geabsorbeerd zal zijn door volumegroei?

Antwoord

In het ontwerp-LVB is een systematiek van gefaseerde terugkeer opgenomen tot maximaal 500.000 vliegtuigbewegingen. De systematiek kan uitsluitend worden geactiveerd als het geluidsdoel van 20% minder aantal ernstig gehinderden en woningen is behaald en er door de sector nog meer verstilling wordt gerealiseerd (bijvoorbeeld als gevolg van verdere vlootvernieuwing).

De ontwikkeling naar 500.000 vliegtuigbewegingen die daarna mogelijk is gaat stap voor stap. De stappen omhoog in vliegtuigbewegingen gaan gepaard met een daling van de totale toegestane hoeveelheid geluid (de TVG-grenswaarde). Bij het bepalen van de stappen is uitgegaan van een eerlijke verdeling van de geluidswinst tussen de omgeving en de luchtvaartsector (beiden 50%). De helft van de gerealiseerde afname van geluid na het bereiken van de 20% mag gebruikt worden voor meer vluchten, de andere helft komt daarmee ten goede aan de omgeving. Op deze manier wordt voorkomen dat na inwerkingtreding van het ontwerp-LVB het effect van de hinderbeperkende maatregelen grotendeels geabsorbeerd zal worden door groei van het aantal vliegtuigbewegingen.

Vraag 31

Is de regering bereid om – zoals voorgesteld in advies 2a van het hierboven genoemde rapport – te erkennen dat omwonenden onvoldoende rechtsbescherming hebben gekregen en daar excuses voor te maken?

Antwoord

Het ministerie zal opvolging geven aan de punten van de evaluatie. Het kabinet heeft reeds onderkend dat de gedoogsituatie te lang heeft geduurd en dat herstel van de rechtsbescherming zo snel mogelijk moet worden gerealiseerd. Het kabinet heeft hier zijn verantwoordelijkheid in genomen. De voorgenomen wijziging van het LVB is daarvan de belangrijkste stap omdat daarmee een juridische basis wordt gelegd voor Schiphol, waarmee er duidelijkheid ontstaat voor alle partijen. Doordat er een einde wordt gemaakt aan het anticiperend handhaven wordt de

[183] *Kamerstukken II* 2023/24, 31 936, nr. 1162.

rechtsbescherming van omwonenden hersteld. Met de verschillende partijen zal worden besproken hoe gezamenlijk overleg vormgegeven kan worden, zodat stapsgewijs de onderlinge verschillen verminderd kunnen worden. Dit mede in het licht van de verdere opvolging van de motie het lid de Groot over inrichting van een luchtvaarttafel.

Daarnaast laat de evaluatie zien hoe vanuit verschillende perspectieven aangekeken wordt tegen afspraken uit het verleden en de interpretatie van beoogde resultaten. Mede door dit verschil van inzicht in combinatie met het uitblijven van juridische verankering van afspraken zijn partijen elkaar helaas kwijtgeraakt.

Vervolgvragen mer

Vraag 32

Het lid van de fractie-Visseren-Hamakers leest in de beantwoording van de eerder door dit lid gestelde vraag 1 dat door de regering wordt gesteld dat bij het herzien van de MER uiteraard wordt uitgegaan van actuele, volledige en correcte informatie.[184] Waarom wordt de omvang van de referentiesituatie dan niet opnieuw bepaald?

Antwoord

Voor het bepalen van de referentiesituatie is reeds uitgegaan van actuele, volledige en correcte informatie. Dat is ook niet het kritiekpunt van de Commissie mer; die stelt dat de uitgangspunten voor het bepalen van de referentiesituatie te conservatief gekozen zouden zijn, waardoor het volume dat mogelijk is binnen die referentie onderschat zou worden.

In het herziene hoofdrapport is nader onderbouwd waarom dat niet het geval is: het verkeersvolume dat mogelijk is binnen de grenswaarden van het vigerende LVB is dusdanig laag (ca 294.000 bewegingen voor zichtjaar 2024) dat onvoldoende aannemelijk kan worden gemaakt welke maatregelen zouden worden getroffen om het verkeer binnen de grenswaarden in te passen.

De referentiesituatie is daarmee conservatief voor de vergelijking van milieueffecten: omdat wordt uitgegaan van een relatief laag verkeersvolume zonder (onzekere) aanvullende optimaliserende maatregelen, zijn de verschillen tussen de voorgenomen activiteit en deze referentiesituatie naar verwachting eerder groter dan kleiner.

Vraag 33

In hetzelfde antwoord schrijft de regering verder:
«*Wel wordt uitgebreider toegelicht waarom er van de juiste referenties wordt uitgegaan.*»[185] Naar welke «juiste referenties» verwijst de regering hier?

Antwoord

Hiermee is bedoeld dat in het herziene MER nader wordt onderbouwd waarom de LVB-referentie op de juiste wijze tot stand is gekomen en de milieueffecten van de voorgenomen activiteit dus zijn afgezet tegen de juiste referentiesituatie.

---

[184] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 936, CC, p. 172.
[185] *Kamerstukken I* 2025/26, 31 936, CC, p. 172.

Vraag 34

Op welke wijze onderbouwt de regering dat voor deze referentiesituatie actuele, volledige en correcte informatie gebruikt wordt, zonder deze opnieuw te bepalen?

Antwoord

Het is niet nodig om de referentiesituatie opnieuw te bepalen om te beoordelen of bij de totstandkoming daarvan de juiste informatie is gebruikt. De informatie is actueel, volledig en correct.

Vraag 35

Heeft de regering de Commissie voor de mer om een reactie gevraagd op de wijze waarop haar aanbevelingen zijn opgevolgd? Zo nee, is zij bereid dit alsnog te doen en de reactie van de Commissie voor de mer met de beide Kamers te delen?

Antwoord

Het is niet gebruikelijk om de Commissie voor de mer nogmaals om advies te vragen. Aangezien de adviezen van de Commissie voor de mer duidelijk zijn en zo goed als mogelijk zijn verwerkt in de herziening van het MER, is daar ook geen aanleiding toe. Daarnaast zou dit veel tijd kosten en het is belangrijk om zo snel mogelijk de rechtsbescherming van omwonenden te herstellen en juridische duidelijkheid rond Schiphol te creëren. Het kabinet streeft ernaar om zo spoedig mogelijk een gewijzigd LVB vast te stellen zodat de gedoogsituatie kan stoppen en omwonenden weer rechtsbescherming genieten. Dit is belangrijk gezien het RBV-vonnis, waarin de rechtbank de Staat heeft opgedragen om binnen een jaar wet- en regelgeving te handhaven en een vorm van praktische en effectieve rechtsbescherming in het leven te roepen. Dat jaar is inmiddels (ruim) verstreken.

Overigens is in de Tweede Kamer een motie ingediend die de regering verzoekt om na aanpassing van de milieueffectrapportage deze ter advisering voor te leggen aan de Commissie mer.[186] Deze motie is op 2 juli jl. verworpen.

[186] *Kamerstukken II* 2025/26, 29 665, nr. 631.