



Eerste Kamer der Staten-Generaal

Minister van Infrastructuur en Waterstaat
De heer V.P.G. Karremans
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Kazernestraat 52
2514 CV Den Haag
postbus 20017
2500 EA Den Haag

telefoon 070 312 92 45

e-mail postbus@eerstekamer.nl

datum 15 september 2026

betreft Nadere vragen ontwerpbesluit tot wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) Schiphol

ons kenmerk 182101

Geachte heer Karremans,

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening heeft kennisgenomen van uw brief van 2 juli 2026¹ 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 Kamerstukken I 2025/26, 31 936, CC.



datum 15 september 2026

ons kenmerk 182101

blad 2

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 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-vonnis²). 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 2024³ 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

² Rb. Den Haag, 20 maart 2024, ECLI:NL:RBDHA:2024:3734.

³ HR (Civiele Kamer), 12 juli 2024, ECLI:NL:HR:2024:1061.



datum 15 september 2026

ons kenmerk 182101

blad 3

- 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 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."*⁴
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?

⁴ Kamerstukken I 2025/26, 31 936, CC, p. 74.



datum 15 september 2026

ons kenmerk 182101

blad 4

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.⁵ 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."*⁶
Hoe 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 blootstellings-responsrelaties, wat medebepalend is voor hoe groot de groep ernstig gehinderden en slaapverstoorden wordt ingeschat.⁷ 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.⁸ 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

⁵ Kamerstukken I 2025/26, 31 936, CC, p. 75.

⁶ Kamerstukken I 2025/26, 31 936, CC, p. 127.

⁷ Kamerstukken I 2025/26, 31 936, CC, p. 17.

⁸ Kamerstukken I 2025/26, 31 936, CC, p. 91.



datum 15 september 2026

ons kenmerk 182101

blad 5

aantallen EH en ES kunnen worden uitgevoerd. Deze berekeningen bepalen of we met beide ontwerpbesluiten wel/geen juridisch en daarmee politiek probleem hebben.”⁹

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.¹⁰ 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 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?
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.¹¹ Maar is de regering het

⁹ Zie hiervoor: <https://open.overheid.nl/details/6d6260f5-c98c-4847-ac9c-c8423bb6f623> p. 16 onderaan.

¹⁰ Kamerstukken I 2025/26, 31 936 BV bijlage, Besluit, p. 52.

¹¹ Kamerstukken I 2025/26, 31 936, CC, p. 99.



datum 15 september 2026

ons kenmerk 182101

blad 6

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."*¹²

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?¹³ 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?

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.¹⁴ 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?

¹² Kamerstukken I 2025/26, 31 936, CC, p. 156.

¹³ Rb. Den Haag, 20 maart 2024, ECLI:NL:RBDHA:2024:3734.

¹⁴ Kamerstukken I 2025/26, 31 936, CC, p. 119-120.



datum 15 september 2026

ons kenmerk 182101

blad 7

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.¹⁵ 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.¹⁶ 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 toezichtstelsel 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?

(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:

¹⁵ Kamerstukken I 2025/26, 31 936, CC, p. 71.

¹⁶ Kamerstukken I 2025/26 31 939, CA, p. 5.



datum 15 september 2026

ons kenmerk 182101

blad 8

- 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.¹⁷ 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.¹⁸
- c. vraag 31c en 62: de regering beroept zich op het procesbelang van de Staat als reden om informatie niet te verstrekken.¹⁹ 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.²⁰ 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.²¹ Kunnen de originele documenten worden verstrekt?
- f. vraag 51d: in de vraagstelling staat centraal dat er sprake is van een onvergelykbare Ausgangssituation 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 LVB²² veralgemeniseerd kan worden.²³ Graag ontvangen deze leden hierop alsnog een antwoord.
- g. vraag 54: de conclusies van de DGMI worden herhaald.²⁴ 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?²⁵ 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.²⁶ Kan daar inzage in worden gegeven, al dan niet vertrouwelijk? Of zijn deze niet voorhanden?

¹⁷ Kamerstukken I 2025/26, 31 936, CC, p. 7.

¹⁸ Kamerstukken I 2025/26, 31 936, CC, p. 7.

¹⁹ Kamerstukken I 2025/26, 31 936, CC, p. 81 en 97.

²⁰ Kamerstukken I 2025/26, 31 936, CC, p. 83.

²¹ Kamerstukken I 2025/26, 31 936, CC, p. 84.

²² ABRvS, 11 maart 2026, ECLI:NL:RVS:2026:1400.

²³ Kamerstukken I 2025/26, 31 936, CC, p. 90.

²⁴ Kamerstukken I 2025/26, 31 936, CC, p. 91-92.

²⁵ Kamerstukken I 2025/26, 31 936, CC, p. 95.

²⁶ Kamerstukken I 2025/26, 31 936, CC, p. 100.



datum 15 september 2026

ons kenmerk 182101

blad 9

- 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?²⁷
- l. vraag 74: kan de regering deze vraag alsnog beantwoorden?²⁸
- m. vraag 75b: Is het juist dat er geen juridische onderbouwing is dat het per saldo principe toegepast mag worden en juridisch houdbaar is?²⁹
- 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?³⁰
- o. vraag 79: dat verschillende geluidspunten zijn verplaatst, is voor de leden van de fractie van PRO duidelijk.³¹ 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.³²
- q. vraag 83c: de vraag was niet hoe omgegaan wordt met het geluidsdoel.³³ 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?³⁴
- s. vraag 114b: graag ontvangen de leden van de fractie van PRO alsnog een antwoord op deze tot op heden onbeantwoorde vraag.³⁵
- 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?³⁶
- u. vraag 114d: graag ontvangen de leden van de fractie van PRO een antwoord op deze vraag, waarbij ook een concreet percentage wordt genoemd.³⁷
- v. vraag 122: het spreekt voor zich dat de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) een zelfstandig bestuursorgaan is dat onafhankelijk opereert.³⁸ 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 2017³⁹?

²⁷ Kamerstukken I 2025/26, 31 936, CC, p. 101.

²⁸ Kamerstukken I 2025/26, 31 936, CC, p. 102.

²⁹ Kamerstukken I 2025/26, 31 936, CC, p. 102-103.

³⁰ Kamerstukken I 2025/26, 31 936, CC, p. 103.

³¹ Kamerstukken I 2025/26, 31 936, CC, p. 105.

³² Kamerstukken I 2025/26, 31 936, CC, p. 108.

³³ Kamerstukken I 2025/26, 31 936, CC, p. 108.

³⁴ Kamerstukken I 2025/26, 31 936, CC, p. 109.

³⁵ Kamerstukken I 2025/26, 31 936, CC, p. 130-131.

³⁶ Kamerstukken I 2025/26, 31 936, CC, p. 131.

³⁷ Kamerstukken I 2025/26, 31 936, CC, p. 131.

³⁸ Kamerstukken I 2025/26, 31 936, CC, p. 140.

³⁹ Raadpleegbaar via: [link](#).



datum 15 september 2026

ons kenmerk 182101

blad 10

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).⁴⁰ Graag ontvangen de leden van de fractie van PRO alsnog een antwoord op deze vraag.

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.⁴¹ 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

⁴⁰ Kamerstukken I 2025/26, 31 936, CC, p. 141.

⁴¹ Raadpleegbaar via: [link](#), p. 4.



datum 15 september 2026

ons kenmerk 182101

blad 11

- 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.⁴² 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.
 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

⁴² Kamerstukken I 2025/26, 31 936, CC, p. 94.



datum 15 september 2026

ons kenmerk 182101

blad 12

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.⁴³ 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 (L_{Amax}) 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.

1. Kan de regering genoemde leden bevestigen dat het Bkl voor reguliere bedrijfsmatige activiteiten als uitgangspunt standaardwaarden hanteert voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau (L_{Ar}, L_T) 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 L_{Amax}?
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 L_{Amax}-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 L_{Amax} 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 L_{Amax}-waarde voor een afzonderlijke vliegtuigpassage voort en welke waarde geldt daarbij buiten respectievelijk binnen een woning?

⁴³ Raadpleegbaar via: <https://schipholwatch.nl/2026/09/06/vertrouwelijk-rapport-ministerie-liet-omgeving-schiphol-bewust-vallen/>.



datum 15 september 2026

ons kenmerk 182101

blad 13

5. Kan de regering de leden van de fractie van de PvdD bevestigen dat aan de afzonderlijke normering van maximale geluidniveaus (L_{Amax}) 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 L_{Amax}-waarden worden beschermd, terwijl voor een afzonderlijke vliegtuigpassage geen L_{Amax}-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 L_{Amax} 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 L_{Amax} 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



datum 15 september 2026

ons kenmerk 182101

blad 14

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 gezondheidkundig 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



datum 15 september 2026

ons kenmerk 182101

blad 15

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 rustperiodes? 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



datum 15 september 2026

ons kenmerk 182101

blad 16

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 gezondheidkundige 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 CO₂-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.⁴⁴ Tegelijkertijd gaat een groter aantal vluchten gepaard met onder andere extra geluidsoverlast, stikstof- en CO₂-uitstoot.

⁴⁴ Kamerstukken I 2025/26, 31 936 BV bijlage, Besluit, p. 76-77.



datum 15 september 2026

ons kenmerk 182101

blad 17

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 500.000'⁴⁵ 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."*⁴⁶

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 CO₂-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 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'⁴⁷, 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 Environment Framework 'Hoe meten we de kwaliteit van de Nederlandse Internationale

⁴⁵ Raadpleegbaar via:

https://ce.nl/wpcontent/uploads/2026/02/CE_Delft_250108_Brede_welvaart_en_de_omvang_van_Schiphol_Def.pdf.

⁴⁶ Kamerstukken I 2025/26, 31 936, CC, p. 67.

⁴⁷ Raadpleegbaar via: <https://www.seo.nl/wp-content/uploads/2026/01/2025-165-Economische-analyse-ten-behoeve-van-luchthavenbesluit-Schiphol-1.pdf>.



datum 15 september 2026

ons kenmerk 182101

blad 18

connectiviteit?’ van maart 2024⁴⁸ 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-Jetten⁴⁹ hebben afgesproken dat de totale CO₂-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-CO₂-klimaateffecten luchtvaart dat de niet-CO₂-klimaateffecten van luchtvaart omvangrijk zijn – volgens recente schattingen tweemaal zo groot als de CO₂-effecten – en dat Nederland hierin met een beleidsaanpak voorop gaat lopen.⁵⁰

10. Hoeveel klimaatschade – uitgedrukt in CO₂-equivalenten (CO₂eq) – 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 CO₂eq-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 CO₂ 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-CO₂ uitstoot van de 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 CO₂-uitstoot van de burgerluchtvaart op Schiphol en Lelystad Airport in 2030 lager moet zijn dan in 2024 op Schiphol⁵¹ ook het terugbrengen van de niet-CO₂-klimaateffecten betrokken? Zo ja, op welke wijze? Zo nee, waarom niet?

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

⁴⁹ Raadpleegbaar via: <https://open.overheid.nl/documenten/ae784c79-5e0a-4866-85f5-1b80c5dc614e/file>.

⁵⁰ Kamerstukken II 2022/23, 31 936, nr. 1050 bijlage, Beslisnota, p. 1.

⁵¹ Kamerstukken II 2025/26, 31 936, nr. 1279.



datum 15 september 2026

ons kenmerk 182101

blad 19

15. Welke mogelijkheden ziet de regering om in het aangekondigde onderzoek naar een (gedeeltelijke) nachtsluiting van Schiphol maatregelen te onderzoeken die niet-CO2-klimaat effecten verder beperken?
16. Welke van deze mogelijke maatregelen is de regering bereid om in te zetten – mede gezien het NLR-rapport 'Non-CO2 mitigation strategies towards climate neutral aviation. Mitigating both CO2 and non-CO2 effects of international commercial flights departing the Netherlands', uitgevoerd in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat⁵² – waaruit blijkt dat met kleine aanpassingen de niet-CO2-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 reduceert⁵³ 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.⁵⁴ 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 nageleefd?⁵⁵ Welke consequenties zijn er voor het voorliggende ontwerpbesluit als het bezwaar gegrond verklaard wordt?

Handhaving

⁵² Kamerstukken II 2025/26, nr. 1225, bijlage.

⁵³ Kamerstukken II 2022/23, 33 576, nr. 305.

⁵⁴ Kamerstukken I 2025/26, 31 936, CC, p. 175.

⁵⁵ Raadpleegbaar via: <https://schipholwatch.nl/2026/01/26/bezwaar-tegen-weigeren-handhaving-a-pier-schiphol/>.



datum 15 september 2026

ons kenmerk 182101

blad 20

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.⁵⁶ Een van de punten die de ILT hier noemt is het gebrek aan 'lik-op-stuk' handhaving bij dreigende overschrijding van geluidsnormen.⁵⁷ 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 ontwerp-wijziging van het LVB heeft, voldoende acht om effectief haar taken uit te voeren.⁵⁸

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.⁵⁹ 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."*⁶⁰ en *"Relatieve normen zorgen er niet voor dat de absolute werkelijke uitstoot begrensd wordt."*⁶¹

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.⁶²

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?⁶³

⁵⁶ Raadpleegbaar via: [link](#), Checklist HUF-toets, p. 2 e.v.

⁵⁷ Raadpleegbaar via: [link](#), Checklist HUF-toets, p. 6.

⁵⁸ *Kamerstukken I 2025/26*, 31 936, CC, p. 144.

⁵⁹ Raadpleegbaar via: [link](#), Checklist HUF-toets, p. 6.

⁶⁰ Raadpleegbaar via: [link](#), p. 3.

⁶¹ Raadpleegbaar via: [link](#), Checklist HUF-toets, p. 17.

⁶² *Kamerstukken I 2025/26*, 31 936, CC, p. 155.

⁶³ Zie hiervoor o.a.: <https://www.greenpeace.org/nl/nieuws/74160/omwonenden-en-milieuorganisaties-eisen-handhaving-overheid-tegen-herrie-schiphol/>.



datum 15 september 2026

ons kenmerk 182101

blad 21

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?
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 'Beleids evaluatie op hoofdlijnen NNHS Schiphol', waarin conclusies en adviezen voor het vervolg van het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel Schiphol (NNHS) beschreven staan.⁶⁴

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?

Vervolg vragen 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.⁶⁵ 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."⁶⁶
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?

⁶⁴ Zie hiervoor: <https://schipholwatch.nl/2026/09/06/vertrouwelijk-rapport-ministerie-liet-omgeving-schiphol-bewust-vallen/>.

⁶⁵ Kamerstukken I 2025/26, 31 936, CC, p. 172.

⁶⁶ Kamerstukken I 2025/26, 31 936, CC, p. 172.



datum 15 september 2026

ons kenmerk 182101

blad 22

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?

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.**

Hoogachtend,

R. Lievense

Voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening