

31936 Luchtvaartbeleid
29665 Evaluatie Schipholbeleid
Nr. 1292 Brief van de minister van Infrastructuur en
Waterstaat

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 19 mei 2026

Vandaag heeft de Kamer een motie aangenomen van het lid Kostić (PvdD) om voor het commissiedebat Schiphol van 19 mei 2026 op hoofdlijnen een overzicht te ontvangen van de denkrichtingen van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) over het omzetten van relatieve grenswaarden van emissies in het luchthavenverkeerbesluit (LVB) Schiphol naar absolute grenswaarden.¹ Daarbij wil de Kamer ook een uiteenzetting ontvangen hoe het LVB en de denkrichtingen zich tot elkaar verhouden. Met deze Kamerbrief wordt deze motie afgedaan.

Eerder heeft de ILT in de Staat van Schiphol aangegeven dat de huidige relatieve grenswaarden volgens haar beperkt sturend zijn.² Gedurende het beleidsproces is het gebruikelijk om in het beginstadium in gesprek te gaan met partijen en inzichten op te halen, die al dan niet worden meegenomen in een uiteindelijke ontwerp-wijziging. Zo ook met de ILT voor de wijziging van het LVB. In dit kader heeft de ILT ambtelijk een aantal denkrichtingen gedeeld met het ministerie voor het opnemen van absolute grenswaarden voor de uitstoot van schadelijke stoffen in de algehele LVB-wijziging voor Schiphol. De denkrichtingen (of 'varianten') die ILT heeft gedeeld zijn erop gericht om ervoor te zorgen dat een toename van het vliegverkeer niet automatisch leidt tot meer totale uitstoot. Samengevat worden vier verschillende varianten beschreven om dit te bereiken.

- Variant 1 is gebaseerd op de omvang van de vloot. Bij deze methode worden de huidige grenswaarden omgezet naar een vast maximum op basis van het totale gewicht (MTOW) van de vliegtuigen die in een bepaald jaar hebben gevlogen. Het voordeel is dat dit aansluit bij de huidige grenswaarden. Een nadeel is dat het vliegmaatschappijen niet direct

¹ Kamerstukken II 2025/26, 31936, nr. 1285.

² file:///H:/Downloads/Staat+van+de+Luchtvaart_2023-1.pdf.

- stimuleert om met lichtere of efficiëntere toestellen te vliegen, tenzij het toegestane maximum elk jaar lager wordt.
- Variant 2 is gebaseerd op de werkelijke uitstoot. Hierbij wordt gekeken naar de totale hoeveelheid stoffen die in een referentiejaar daadwerkelijk is uitgestoten. Dit biedt een duidelijk vertrekpunt. Aanvullend kan ook een stapsgewijze verlaging van de grenswaarden worden opgenomen om schoner vliegen te stimuleren.
 - Variant 3 maakt onderscheid naar de fase van de vliegoperatie. In deze variant krijgt elke fase van de operatie een eigen grens. Er wordt onderscheid gemaakt tussen grondactiviteiten, verplaatsingen van vliegtuigen op het platform en het vliegen. Daarbij is de gedachte om per fase gerichte grenswaarden op te nemen en zo beter te kunnen sturen op maatregelen per operationele fase.
 - Variant 4 is gebaseerd op schade aan mens en milieu. Deze aanpak richt zich specifiek op de stoffen en de vliegfase die de hoogste maatschappelijke kosten veroorzaken, zoals schade aan de gezondheid en de natuur. Door grenswaarden te koppelen aan de stoffen en vliegfasen die leiden tot de hoogste maatschappelijke kosten, wordt gericht gestuurd op het verminderen van gezondheidsklachten en milieuschade.

De ILT benadrukt als belangrijk aandachtspunt voor alle varianten dat een geschikt referentiejaar (zoals 2019 of 2024) moet worden gekozen om de grenzen op te baseren. Daarnaast pleit de ILT ook voor het toevoegen van meer stoffen aan de regelgeving, zoals (ultra)fijnstof of andere kankerverwekkende stoffen, en voor een transparante rapportage door de luchtvaartsector over de werkelijke jaarlijkse uitstoot.

De denkrichtingen van de ILT hebben geen opvolging gekregen in de algehele LVB-wijziging voor Schiphol. Zoals aangegeven in de beantwoording van het schriftelijk overleg inzake de brief over de voorhang van het ontwerpbesluit tot wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol is er op dit moment onvoldoende wetenschappelijke onderbouwing om over te stappen op absolute grenswaarden voor stoffen.³ Er is ook meer inzicht nodig om de hoogte van de grenswaarden zo vast te stellen dat deze effectief en doelmatig zijn. Daarom zijn de relatieve grenswaarden gehandhaafd in de algehele LVB-wijziging van Schiphol.

³ Kamerstukken II 2025/26, 31936, nr. 595.

Onderzoeksrapporten laten zien dat de bijdrage van luchtvaartemissies aan de lokale luchtkwaliteit beperkt lijkt. Ook de 'expertgroep effecten luchtvaartemissies op lokale luchtkwaliteit' concludeert dat op basis van deze rapporten geen duidelijke conclusies getrokken kunnen worden over het benodigde beleid rondom emissies. Daarvoor moeten eerst de resultaten van een vervolgonderzoek afgewacht worden.

In de brief van 12 mei 2026 is de Kamer geïnformeerd over de resultaten van het vervolgonderzoek en het voornemen om het beleid ten aanzien van luchtvaartemissies op dit moment voort te zetten.⁴ Daarnaast is aangekondigd dat er advies wordt gevraagd aan de Gezondheidsraad. Dit advies kan dienen als kader voor de vormgeving van vervolgonderzoek en handelingsperspectief bieden bij toekomstige keuzes in het luchtvaartbeleid. De uitkomsten van dit advies vormen de basis voor de verdere uitwerking van eventuele maatregelen of normen in regelgeving, zoals de introductie van absolute grenswaarden voor stoffen. Eventuele maatregelen of normen worden daarom pas overwogen na afronding van het advies van de Gezondheidsraad.

Het kabinet vindt het van belang dat de rechtsbescherming van omwonenden zo snel mogelijk wordt hersteld zoals ook opgedragen door de rechter in de RBV-zaak. Het kabinet kiest er daarom voor om de algehele LVB-wijziging van Schiphol die nu ter voorhang voorligt in de Kamer niet te laten wachten op uitwerking van nieuwe beleid rondom luchtvaartemissies.

Het kabinet blijft zich onverminderd inzetten om maatregelen te treffen om de luchtvaartemissies waar mogelijk te beperken. Het ministerie heeft hiertoe al enkele aanpassingen in regelgeving voorgesteld of in voorbereiding. In het ontwerp-Luchthavenverkeerbesluit Schiphol en de luchthavenbesluiten voor de regionale luchthavens zijn en worden regels opgenomen om het gebruik van de hulpmotor (APU) te verminderen en het eenmotorig taxiën of het taxiën op minder motoren te stimuleren. Verder werkt de luchtvaartsector aan de elektrificatie van de grondgebonden operatie waarbij het doel is dat al het grondgebonden verkeer emissievrij is in 2030.⁵

⁴ Kamerstukken II 2025/26, 31936, nr. 1290.

⁵ Kamerstukken II 2025/26, 31936, nr. 1290.

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