



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 30 juni 2026

betreft Voorhang ontwerpbesluit tot wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) Schiphol

ons kenmerk 181621

Geachte heer Karremans,

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening heeft kennisgenomen van de brief van uw ambtsvoorganger van 19 januari 2026¹ waarbij het ontwerpbesluit tot wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) Schiphol bij de Kamers is voorgehangen. Bij uitgaande brief van 28 januari 2026² heeft de commissie de voorhangtermijn van het ontwerpbesluit gestuit en de regering verzocht geen onomkeerbare stappen te zetten totdat het overleg met deze Kamer is afgerond. Vervolgens heeft de commissie kennisgenomen van uw brief van 15 mei 2026³ waarbij u de Kamer het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie mer) van diezelfde datum op het milieueffectrapport (MER) voor de wijziging van het LVB aanbod met een eerste korte reactie daarop. Verder heeft de commissie kennisgenomen van uw brief van 19 juni 2026⁴ waarbij u de Kamer de reactienota op de adviezen van de Commissie mer en het ministerie van Landbouw Visserij Voedselkwaliteit en Natuur op de MER heeft doen toekomen.

De leden van de fractie van **GroenLinks-PvdA**, wensen naar aanleiding hiervan de regering een aantal vragen te stellen, mede namens de leden van de fracties van de **SP**, de **PvdD**, **OPNL** en de **fractie-Visseren-Hamakers**. De leden van de fracties van de **BBB**, **D66**, het **CDA**, de **PvdD** en de **fractie-Visseren-Hamakers** hebben eveneens een aantal vragen te stellen. De leden van de fractie van **GroenLinks-PvdA** sluiten zich graag aan bij de door de leden van de fracties van de **BBB**, **D66**, de **PvdD** en de **fractie-Visseren-Hamakers** aan. De leden van de fractie van de **ChristenUnie** sluiten zich graag bij de door de leden van de fracties van **D66** en het **CDA** gestelde vragen aan. Het lid van de fractie van **OPNL** sluit zich bij de door de leden van de fractie van de **BBB** gestelde vragen aan. De commissie verzoekt de regering elke (deel)vraag volledig en separaat te beantwoorden. De commissie is voornemens in haar vergadering van 7 juli aanstaande te bepalen

¹ Kamerstukken I 2025/26, 31 936, BV.

² Kamerstukken I 2025/26, 31 936, BX.

³ Kamerstukken I 2025/26, 31 936, BZ.

⁴ Kamerstukken I 2025/26, 31 936, CB.



datum 30 juni 2026

ons kenmerk 181621

blad 2

of de voorhangprocedure beëindigd kan worden. Spoedige doch zorgvuldige beantwoording van alle gestelde vragen is hiervoor een conditio sine qua non.

1. Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van GroenLinks-PvdA , mede namens de leden van de fracties van de SP, de PvdD, OPNL en de fractie-Visseren-Hamakers

De leden van de fractie van **GroenLinks-PvdA** hebben, mede namens de leden van de fracties van de **SP** en de **PvdD, OPNL** en de **fractie-Visseren-Hamakers**, de volgende vragen te stellen aan de regering, die per onderwerp zijn geclusterd voor het overzicht.

Juridische zekerheid en doelmatigheid

1. Het voorliggende ontwerpbesluit wordt door de regering gebracht als een invulling van het vonnis in de procedure van de Stichting Recht op bescherming tegen Vliegtuighinder tegen de Staat (RBV-zaak)⁵, Nu de rechter in deze procedure oordeelde dat de Staat stelselmatig de belangen van Schiphol voorop heeft gezet, de belangen van omwonenden niet goed meeweegt en het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens en fundamentele vrijheden (EVRM) schendt, is de regering het met genoemde leden eens dat het oordeel van 11 maart 2026 van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State⁶ omtrent deze punten nog zwaarder dient te wegen dan anders al het geval is? Zo nee, waarom niet? Zo ja, is de regering voornemens om de adviezen van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State onverkort over te nemen, tenzij zwaarwegende redenen zich daartegen verzetten en deze te verwerken in het definitieve besluit? Zo nee, waarom niet?
2. Wat is het voornemen van de regering ten aanzien van de verwachte advisering van de Afdeling advisering van de Raad van State over dit ontwerpbesluit als het een dictum C of D krijgt?
 - a. Kan de regering toezeggen dat in het geval het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State over het ontwerpbesluit een dictum C behelst, het voorstel eerst op de door de Raad van State aangevoerde punten fundamenteel wordt aangepast en dan opnieuw aan beide Kamers wordt voorgelegd? Zo nee, waarom niet?
 - b. Kan de regering toezeggen dat in het geval het ontwerpbesluit het advies een dictum D van de Raad van State krijgt, het ontwerpbesluit terug gaat naar de tekentafel en op korte termijn dus niet wordt ingevoerd? Zo nee, waarom niet?
3. De leden van genoemde fracties constateren dat de afgelopen jaren grote besluiten zijn genomen op het luchtvaartdossier die vervolgens door de rechterlijke macht vernietigd zijn. Denk aan de natuurvergunning van Schiphol⁷, waarbij volgens eigen stukken vanuit de ministeries een vergunning werd verleend "*waaraan juridische risico's kleven, om zo tijd te winnen.*" Of denk aan de rechter die onlangs oordeelde dat Rotterdam Airport en Eindhoven

⁵ Rb. Den Haag, 20 maart 2024, ECLI:NL:RBDHA:2024:3734.

⁶ ABRvS, 11 maart 2026, ECLI:NL:RVS:2026:1400.

⁷ ABRvS, 4 juni 2025, ECLI:NL:RBDHA:2025:9781 en ECLI:NL:RBDHA:2025:9782.



datum 30 juni 2026

ons kenmerk 181621

blad 3

Airport wel degelijk een natuurvergunning moeten hebben.⁸ Of denk aan het feit dat de spoedwijziging LVB – die uw ambtsvoorganger had doorgevoerd – recent alweer door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State is vernietigd.⁹ Is de regering het met genoemde leden eens dat alle betrokken stakeholders in het luchtvaartdossier gebaat zijn bij duurzame juridische zekerheid? Kan de regering met dat oogmerk garanderen dat het ontwerpbesluit dat nu voorligt wel een juridisch deugdelijk en houdbaar besluit zal zijn?

4. Wanneer komt het toegezegde herziene MER¹⁰ beschikbaar voor de Tweede en Eerste Kamer, nu dit essentiële informatie betreft voor een zorgvuldige behandeling van het voorliggende ontwerpbesluit?
5. Het voorliggende ontwerpbesluit wordt in de aanhef geïntroduceerd als een *"wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol in verband met de invoering van regels voor preferentieel baangebruik"*.¹¹ Het doel is het vliegverkeer zoveel mogelijk te concentreren op de primaire banen – waar in theorie minder mensen door geraakt worden – en de secundaire banen bij dichter bevolkt gebied te ontlasten. In een document van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat uit november 2024 dat op basis van de Wet open overheid (Woo) openbaar is gemaakt, is echter te lezen: *"Het jaarvolume is van 2013 naar 2017 van ca. 423k naar 495k gegaan en daarop gebleven in 2018 en 2019. Het totaal aantal bewegingen op de Kaagbaan blijft hierin min of meer constant, terwijl het totaal aantal bewegingen op secundaire banen Zwanenburgbaan (van ca. 60k naar ca. 80k) en Aalsmeerbaan (van ca. 60k naar ca. 90k) significant toenemen in die periode. Ook de Polderbaan laat nauwelijks een toename zien (van ca. 140k naar ca. 150k). Uiteraard is het verschil in jaarvolume niet de enige factor die in de tussentijd is gewijzigd en kijk je hier dus naar een gecombineerd effect van wijzigingen. Echter geeft dit wel een duidelijk signaal dat de groei van ca. 423k naar 495k grotendeels is neergekomen op de secundaire banen. Dit is ook wat wij vaak vanuit de omgeving horen."*¹²
Uit het voorgaande blijkt dat de invoering van het preferentieel vliegen is gebruikt voor een groei van bijna 80.000 vluchten boven het LVB 2008 uit, iets wat al die tijd gedoogd is en dat die groei vooral terecht is gekomen op de secundaire banen. Daar zitten nu 50.000 vluchten meer dan voor invoering van het preferentieel vliegen. Het beoogde doel – te weten het verminderen van het gebruik van de secundaire banen – wordt daarmee dus niet gehaald. Integendeel, er wordt gelegaliseerd dat er veel meer gebruik wordt gemaakt van die banen. Hoe past dit besluit daarmee binnen de eisen van doelmatigheid? Wat is de motivatie van de regering om hier toch voor te kiezen?
6. Is de regering bekend met de position papers van Henri de Waele¹³, hoogleraar internationaal en Europees recht, en Herman Bröring¹⁴, hoogleraar bestuursrecht, zoals zij die hebben opgesteld ten behoeve van de deskundigenbijeenkomst over het ontwerpbesluit

⁸ Rb. Gelderland, 16 april 2026, ECLI:NL:RBGEL:2026:2964/ ECLI:NL:RBGEL:2026:2969/ ECLI:NL:RBGEL:2026:2962/ ECLI:NL:RBGEL:2026:2963/ ECLI:NL:RBGEL:2026:29670.

⁹ ABRvS, 11 maart 2026, ECLI:NL:RVS:2026:1400.

¹⁰ Kamerstukken I 2025/26, 31936, CB, p. 2

¹¹ Kamerstukken I 2025/26, 31 936, BV, bijlage.

¹² Raadpleegbaar via: [link](#) (doc 0757).

¹³ Raadpleegbaar via: [link](#).

¹⁴ Raadpleegbaar via: [link](#).



datum 30 juni 2026

ons kenmerk 181621

blad 4

die op 21 april 2026 plaatsvond in de Eerste Kamer? Genoemde leden wensen de regering hierover de navolgende vragen te stellen.

- a. Professor Bröring schrijft in zijn position paper het volgende:
"Gedurende ruim anderhalf decennium is met betrekking tot Schiphol sprake van illegaal handelen en gedoogbeleid, waarbij de rechten van omwonenden tekort is gedaan. De structurele onrechtmatigheid ging gepaard met een groei van het vliegverkeer tot 500.000 vliegbewegingen. In dit licht zou het ontwerp-LVB met zijn maximaal aantal van 500.000 vliegbewegingen kunnen worden gepercipieerd als een witwasoperatie."
Begrijpt de regering op welke gronden het ontwerpbesluit als een witwasoperatie zou kunnen worden gezien? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat zal aan het ontwerpbesluit veranderd moeten worden om deze risico's weg te nemen?
- b. Genoemde hoogleraar concludeert verder in de inleiding het volgende:
"Mijn algemene bevinding is dat de rechtmatigheid en uitvoerbaarheid vatbaar zijn voor twijfel, met name in termen van zorgvuldigheids- en motiveringseisen, terwijl in elk geval de handhaafbaarheid beneden de maat is."
Wat is de reactie van de regering daarop? Heeft de regering soortgelijke signalen van ambtenaren ontvangen? Zo ja, kan de regering concreet aangeven wat die signalen waren en op welke wijze deze hebben geleid tot aanpassingen in het beleid van de afgelopen jaren of het voorliggende ontwerpbesluit?
- c. Professor Bröring geeft – niet als enige – aan dat het LVB 2008 als referentiesituatie dient te worden gezien en dat de kernvraag is hoe dit ontwerpbesluit zich verhoudt tot het LVB 2008. Is de regering dat met hem eens? Zo nee, kan de regering op juridische gronden beargumenteren waarom deze hoogleraar het fout ziet?
- d. Professor De Waele stelt in zijn position paper expliciet het volgende:
"de portee van de supranationale jurisprudentie terzake [blijft] dat er hoe dan ook niet zomaar aan de grondrechten van de getroffen burger voorbij kan worden gegaan. Het EVRM en een bestendige lijn van het EHRM maken duidelijk dat diverse grondrechten op zich beperkt kunnen worden; daarbij moet dan wel die beperking geschikt zijn om het doel te bereiken, en niet verder gaan dan noodzakelijk. Artikel 8 EVRM correspondeert met artikel 7 van het EU-Handvest van de Grondrechten, waar het Hof van Justitie in Luxemburg op toeziet. Ingevolge diens voorrangsbeginsel dient bescherming van het recht dat is opgenomen in deze bepaling steeds te prevaleren boven eventueel toepasselijke nationale en Europese wetgeving. Het oordeel van de Hoge Raad uit 2024 dat een procedure conform de balanced approach-verordening doorlopen had moeten worden laat onverlet dat die regeling als zodanig eveneens ondergeschikt blijft aan toepassing van het EU-Handvest."
Is de regering het met deze hoogleraar eens dat de grondrechten altijd prevaleren boven verplichtingen uit de *balanced approach*-procedure? Zo nee, waarom niet?
- e. Volgens deze hoogleraar bewijst het ontwerpbesluit slechts lippendienst aan "(het belang) van de mensenrechten". Hij vervolgt:
"Artikel 8 EVRM (en naar analogie artikel 7 van het EU-Handvest) laten ruimte om de betrokken belangen af te wegen, en op die basis eigenstandige politieke keuzes te maken. Hoe dit echter in casu gestalte heeft gekregen blijft ten enenmale onduidelijk. Ofschoon de regering erkent dat grondrechten van burgers ingeperkt worden, ontbreken nadere details over hoe de essentiële afwegingen ten gronde gemaakt zouden zijn, en



datum 30 juni 2026

ons kenmerk 181621

blad 5

hoe de diverse belangen in het geding tegenover elkaar zijn afgezet. Ondanks de bijkomende maatstaf van het Totaal Volume Geluid blijft zodoende volstrekt onduidelijk hoe men op het getal 478.000 heeft kunnen uitkomen. Daarmee is niet goed vast te stellen of het gekozen aantal als aanvaardbaar maximum valt te rechtvaardigen op basis van de juridische noodzakelijkheidseis. Die afweging is enkel in alle zuiverheid te maken wanneer op basis van duidelijke en aanvaardbare criteria wordt bepaald welke daadwerkelijke geluidsbelasting nog compatibel is met de (inbreuk op de) grondrechten van omwonenden, waarbij uit art. 8 EVRM en art. 2 EUHandvest tevens een basisrecht op (milieu)gezondheid kan worden afgeleid. Dit klemmt te mee nu uit de Milieueffectrapportage Schiphol 2026 blijkt dat linksom of rechtsom sprake zal blijven van ten minste 150.000 ernstig gehinderden en 16.200 ernstig slaapverstoorden. Op voorhand mag betwijfeld worden of een dergelijke uitkomst proportioneel is, waarnaast er bovendien op valt te wijzen dat het Ministerie van I&W in zijn hoofdlijnenbrief Schiphol van juni 2022 zelf indiceerde dat het maximale aantal verantwoorde vluchten op 440.000 zou liggen.”

Kan de regering puntsgewijs reageren op deze kritiek? Kan de regering de nadere details over hoe de essentiële afwegingen gemaakt zijn en hoe de diverse belangen tegenover elkaar zijn afgezet verstrekken? Zo nee, waarom niet? Welke duidelijke en aanvaardbare criteria zijn gebruikt om te bepalen welke geluidsbelasting nog compatibel is met de grondrechten van omwonenden volgend uit het EVRM en het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie?

7. Is de regering het met genoemde leden eens dat indien mensenrechten volgend uit het EVRM en het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie in het geding komen of zelfs geschonden worden, het oordeel van de Hoge Raad inzake de experimenteerregeling¹⁵ – als die al veralgemeniseerd zou mogen worden – nooit in de weg kan staan van het zekerstellen dan wel herstellen van die grondrechten? Zo nee, waarom niet?
8. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat stelt bij de totstandkoming van het voorliggende ontwerpbesluit de mogelijkheden en onmogelijkheden van de *balanced approach* centraal. Dat begint al bij het hanteren van 500.000 vluchten – die geen enkele wettelijke status heeft – als startpunt voor de *balanced approach*. En loopt door tot aan de reactie op het rapport van de Commissie mer met de boodschap dat aanpassingen aan het concept-LVB – die de Commissie mer nodig acht om een vanuit het EVRM vereiste afgewogen belangenafweging te kunnen maken – alleen kunnen voor zover die binnen de mogelijkheden van de *balanced approach* passen.¹⁶ Hoe verhouden die keuzes zich tot hetgeen hoogleraar De Waele aangeeft?
9. Als de grondrechten van omwonenden dat vereisen en het nodig zouden maken om het aantal vluchten op Schiphol onder het huidig bedachte plafond van 478.000 VTB vast te stellen, in plaats van te stellen dat dit niet kan vanwege de *balanced approach*, zou het uitgangspunt niet moeten zijn om daadwerkelijk dat lagere plafond te hanteren? Daarmee de grondrechten te borgen en vervolgens de partijen die legitieme rechten bezitten en financieel getroffen worden door dit besluit financieel te compenseren? Daarbij de normale factoren meenemend als daadwerkelijke economische waarde van een slot, het gangbare

¹⁵ HR (Civiele Kamer), 12 juli 2024, ECLI:NL:HR:2024:1061.

¹⁶ Kamerstukken I 2025/26, 31936, BQ.



datum 30 juni 2026

ons kenmerk 181621

blad 6

ondernemersrisico en incalculerend dat marktpartijen als Schiphol zelf in publieke uitingen toegaven dat de exploitatie op een 'juridisch moeras' en een 'juridisch instabiele situatie' was gebouwd en sprake was een gedoogde situatie. Zo nee, waarom niet? Zo ja, waarom doet de regering dit dan niet?

10. De laatste tijd zijn beslissende uitspraken gedaan door onder meer de Raad van State, het toetsingsadvies van de Commissie mer, de conclusies van de universiteit Antwerpen over dat helemaal niet zeker is dat omwonenden genoeg beschermd worden tegen schadelijke emissies van de luchtvaart. Ook vindt er na 25 jaar nu wel een nieuw onderzoek van de Gezondheidsraad plaats. En de kritiek van Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) dat er eerst een natuurvergunning moet zijn is helder, evenals dat de maatregelen van de *balanced approach* daadwerkelijk gerealiseerd worden én bewezen effect hebben voor invoering van het LVB. Ondanks dit allemaal heeft de regering steeds aangegeven dat omwille van de rechtsbescherming het ontwerpbesluit toch onverwijld en met spoed moet worden doorgezet. Over wiens rechtsbescherming heeft de regering het dan? En wat is rechtsbescherming waard als hetgeen waar een beroep op kan worden gedaan, neerkomt op het blootgesteld worden aan een geluidsbelasting die veel hoger ligt dan de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO), de luchtkwaliteit niet gegarandeerd is en de huidige niet legitieme basis van Schiphol als basis is gebruikt? Is er dan niet vooral heel veel zekerheid om je op niets te beroepen? Graag ontvangen genoemde leden een reactie hierop van de regering.
11. Is de regering bereid om met enig detail een jaarlijks overzicht te geven van alle kosten die vanuit alle betrokken ministeries gemaakt zijn vanaf 2018 voor Schiphol, daarbij inbegrepen de kosten voor externe advisering, inhuur en wat dies meer zij?

Groei, hubfunctie en RBV-zaak

12. In de RBV-zaak concludeerde de rechtbank het volgende:
"De Staat heeft steeds de 'hubfunctie' en de groei van Schiphol vooropgesteld. Eerst is onderzocht wat nodig is om die functie te waarborgen."¹⁷
Is de regering bekend met het onderzoek van CE Delft 'Brede welvaart en de omvang van Schiphol. De wereld in 250.000, 375.000 en 500.000 vluchten'?¹⁸ Genoemde leden hebben hierover de volgende vragen voor de regering:
 - a. Is de regering bereid om een inhoudelijke reactie te geven op de belangrijkste bevindingen en analyses uit dit rapport, in het bijzonder op de conclusie dat vanuit het perspectief van brede welvaart een kleinere omvang van Schiphol mogelijk gunstiger uitpakt dan het handhaven van de huidige of grotere omvang?
 - b. Welke consequenties verbindt de regering aan deze bevindingen voor het voorliggende ontwerpbesluit en voor de daarin gehanteerde uitgangspunten ten aanzien van het behoud van de hubfunctie en het aantal vliegtuigbewegingen?
 - c. De onderzoekers kwalificeren hun onderzoek als een verkennende studie. Deelt de regering de opvatting dat de resultaten aanleiding geven tot nader, toetsend onderzoek

¹⁷ Rb. Den Haag, 20 maart 2024, ECLI:NL:RBDHA:2024:3734.

¹⁸ Raadpleegbaar via: https://ce.nl/wp-content/uploads/2026/02/CE_Delft_250108_Brede_welvaart_en_de_omvang_van_Schiphol_Def.pdf.



datum 30 juni 2026

ons kenmerk 181621

blad 7

- naar de relatie tussen de omvang van Schiphol, de hubfunctie en brede welvaart? Zo ja, is de regering bereid een dergelijk vervolgonderzoek te laten uitvoeren en deze Kamer over de onderzoeksopzet en uitkomsten te informeren? Zo nee, waarom niet?
- d. Indien de regering niet voornemens is een dergelijk vervolgonderzoek uit te voeren: op welke empirische onderbouwing baseert zij dan de aanname dat instandhouding van de huidige hubfunctie noodzakelijk is vanuit het oogpunt van brede welvaart?
13. Kan de regering een uitgebreide onderbouwing aan deze Kamer doen toekomen – vanuit het perspectief van het EVRM en het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie – waarom nachtvluchten op Schiphol moeten worden toegestaan? Daarbij meenemend dat veel andere grotere luchthavens – ook zij die als hub fungeren – wel een nachtsluiting hebben?
14. Kan de regering in het antwoord op de voorgaande vraag meenemen dat Schiphol zelf een nachtsluiting voorstond als onderdeel van het achtpuntenplan, totdat met het aantreden van de huidige directeur dat plotsklaps weer veranderde? Wat zijn de maatschappelijke kosten en baten van een nachtsluiting voor Schiphol? En als die niet bekend zijn: is de regering bereid dat te onderzoeken? Zo nee, waarom niet?
15. Mag van luchtvaartmaatschappijen en Schiphol verwacht worden dat zij hun bedrijfsmodel en manier van opereren aanpassen wanneer dat nodig is om compatibel te zijn met de grondrechten vanuit het EVRM en het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie? Zo nee, kan de regering dat motiveren? Zo ja, is dat ook wat KLM en Schiphol nu doen en zo ja, op welke concrete manier?
16. Uit de nota van toelichting bij het ontwerpbesluit blijkt dat de ILT – uw eigen toezichthouder – over dit ontwerpbesluit *“constateert dat [de] operatie van Schiphol leidend is geweest bij de totstandkoming van de grenswaarden, inclusief een statistisch berekende extra marge voor de niet gemodelleerde onzekerheden. Zeker dat laatste heeft tot effect dat de begrenzing van de overlast beperkt wordt.”*¹⁹
- a. Hoe wijkt dit wat de regering nu doet – de operatie van Schiphol leidend laten zijn om de grenswaarden te bepalen – af van wat de rechter de Staat nu juist verwijt?
- b. Als de ILT zegt dat de begrenzing van de overlast beperkt wordt, betekent dit dan niet dat de overlast feitelijk juist relatief groot blijft? Omdat een grens zetten op een beperking die beperking juist afzwakt?
17. Is de regering van mening dat met de invoering van dit ontwerpbesluit volledig tegemoet wordt gekomen aan het vonnis van de rechtbank in de RBV-zaak? Zo nee, op welke punten is dat dan niet het geval? Zo ja, kan de regering dit motiveren?
18. Het voorliggend ontwerpbesluit is, zoals de nota van toelichting behorend bij het ontwerpbesluit stelt, om invulling te kunnen geven aan de ambities uit de Hoofdlijnenbrief van 24 juni 2022.²⁰ Is het juist dat in de beslisnota van die Hoofdlijnenbrief het volgende staat:
- “Om dit te bereiken, bent u bereid om ook naar de omvang van de luchthaven te kijken. De benadering van de capaciteitsgrens wordt daarvoor omgedraaid: hoe groot moet de luchtvaart minimaal zijn, in plaats van hoe groot mag die maximaal zijn.”*²¹

¹⁹ Kamerstukken I 2025/26, 31 936, BV bijlage, Besluit p. 63.

²⁰ Kamerstukken II 2021/22, 29 665, nr. 432.

²¹ Kamerstukken II 2021/22, 29 665, nr. 432, Beslisnota.



datum 30 juni 2026

ons kenmerk 181621

blad 8

19. Is de regering het met genoemde leden eens dat door vooraf een ondergrens te stellen en de behoeften – zij het de minimale – van Schiphol en de sector leidend te maken, uw ambtsvoorganger precies deed wat de rechtbank later in de RBV-zaak de Staat zou verwijten, namelijk dat *“De Staat heeft steeds de ‘hubfunctie en de groei van Schiphol vooropgesteld. Eerst is onderzocht wat nodig is om die functie te waarborgen?”*²² Zo nee, waarom niet?
20. Is het juist dat de genoemde beslisnota verder vervolgt met de volgende passage: *“Daaruit volgt dat we bereid zijn om te reduceren naar een basisnetwerk voor Nederland (400.000-440.000 vliegtuigbewegingen). Binnen deze bandbreedte moet een keuze worden gemaakt om een bepaald aantal vast te leggen. Gezien het grote belang voor Nederland om goed verbonden te zijn met de rest van de wereld en de onzekerheid waarmee de analyse van het effect van krimp op de hubfunctie is omgeven, wordt gekozen voor de bovengrens van deze bandbreedte. Het aantal van 440.000 wordt beschouwd als het op dit moment maximaal verantwoorde aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol en zal het uitgangspunt zijn voor het te wijzigen LVB”*?
21. Wanneer dit ontwerpbesluit dient om invulling te kunnen geven aan de ambities van voormelde Hoofdlijnenbrief – waarbij dus eerst gekeken is wat de sector minimaal nodig heeft en waarbij vervolgens het maximum verantwoorde aantal vluchten van 440.000 in diverse stappen onder druk van de sector zelfs nog verder verwaterd is tot 478.000 vluchten – is ook dit besluit dan niet weer een manifestatie van wat de rechtbank de Staat verwijt? Namelijk dat de belangen van Schiphol en de hubfunctie leidend zijn? Zo nee, kan de regering concreet aangeven waarom niet?
22. In antwoord op de eerder door de leden van de fractie van GroenLinks-PvdA gestelde vraag om een appreciatie van de RBV-uitspraak stelde uw ambtsvoorganger het volgende: *“Om de gedoogsituatie te beëindigen en een nieuwe balans te vinden tussen de belangen van omwonenden en de luchtvaartsector is het kabinet de balanced approach-procedure voor Schiphol gestart.”*²³
- Het vertrekpunt lijkt dus expliciet te zijn dat die nieuwe balans die gevonden dient te worden, moet passen binnen de beperkingen van de *balanced approach*.
- a. Is het juist dat het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat alleen ambities en uitkomsten voor die nieuwe balans als haalbaar zag, die realiseerbaar waren via een *balanced approach*? Zo nee, hoe ligt het dan?
- b. Heeft de regering overwogen dat er meer nodig kon zijn om te voldoen aan de eisen van de rechtbank dan de uitkomst van een *balanced approach*-procedure zou toepassen? Zo ja, hoe is de regering vervolgens omgegaan met dit beleidsdilemma? Zo nee, waarom niet?
23. Genoemde leden wijzen op een op 22 mei 2026 verscheen artikel in het economievakblad ESB met als titel ‘Beperking vluchten en stimulering transfers is ondoelmatig Schipholbeleid’.²⁴
- Het artikel opent als volgt:
- “Om de geluidshinder, stikstofuitstoot en CO2-emissies te verminderen, probeert de*

²² Rb. Den Haag, 20 maart 2024, ECLI:NL:RBDHA:2024:3734.

²³ Kamerstukken I 2024/25, 31 396, BO, p. 9.

²⁴ Raadpleegbaar via: [link](#).



datum 30 juni 2026

ons kenmerk 181621

blad 9

overheid Schiphol te begrenzen via een maximaal aantal vliegbewegingen. Tegelijkertijd wordt echter de hubfunctie ondersteund via tarieven en fiscale uitzonderingen voor transferpassagiers. Die combinatie houdt perverse prikkels in stand.”

Hierover hebben genoemde leden de volgende vragen.

- a. Kan de regering een korte duiding geven van het artikel en de belangrijkste kernpunten weergeven?
 - b. Wanneer het volgende wordt gesteld:
“Per saldo subsidiëren we via de huidige prijsprikkels het type gebruik (overstap) dat meer vliegbewegingen per reiziger vraagt, en maken we het gebruik voor de lokale reiziger duurder. Daarmee holt het beleid de legitimiteit van de hubfunctie uit. Connectiviteit is pas een publiek belang als ze toegankelijk en betaalbaar is voor wie in Nederland woont, werkt of wil zijn. Anders houd je een luchthaven over die wel de negatieve externaliteiten draagt, maar waarvan de baten voor Nederland onzekerder worden: we betalen hier de hinder en leveren de milieuruimte in, terwijl een groeiend deel van de stoelen wordt gevuld met reizigers die hun economische waarde vooral elders realiseren”,
kan de inbreuk die een dergelijke operatie maakt op de grondrechten van omwonenden dan überhaupt ooit voldoen aan de vereisten van het EVRM en het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie? Zo ja, kan de regering dit motiveren?
 - c. Kan de regering een reflectie geven op de volgende passage uit bedoeld artikel:
“Bovendien maakt de huidige beleidsmix de hubfunctie van Schiphol op termijn kwetsbaarder, doordat het systeem steeds sterker op overstapverkeer leunt.”
Herkent de regering dit, geheel of gedeeltelijk? Hoe pareert het gevoerde beleid vanuit de regering deze risico’s?
24. Op 24 april 2026 heeft de regering een brief gestuurd aan de CEO en de voorzitter van de Raad van Commissarissen van Air France-KLM. Deze brief heeft als onderwerp “*The Dutch government’s commitment to the future of the national aviation sector*”.²⁵ Daarin schrijft de regering onder andere:
“*The government underlines the strategic importance of the hub function and KLM’s network, and commits itself to sustainably safeguard it. The government’s shareholding in Schiphol is not aimed at generating financial returns, but rather at safeguarding the public interest of connectivity*”.
- Beperkt de regering – met de verplichting richting van Air France-KLM dat de hubfunctie en KLM’s netwerk duurzaam beschermd zullen worden – niet de beleidsvrijheid en bewegingsvrijheid die nodig is om alle publieke belangen goed te kunnen wegen alsmede te allen tijde te kunnen voldoen aan de verplichtingen uit het EVRM en het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie met betrekking tot de grondrechten van omwonenden? Kan het immers niet zo zijn dat die grondrechten alleen in afdoende mate beschermd worden als het KLM-netwerk verandert of dat de hubfunctie wordt aangepast of zelfs wordt losgelaten?
25. Verder is in deze brief het volgende te lezen: “*Furthermore, no intention to introduce a transfer tax.*”
Waarom kiest de regering er niet voor dat er een eerlijke verhouding komt tussen

²⁵ Raadpleegbaar via: [link](#).



datum 30 juni 2026

ons kenmerk 181621

blad 10

passagiers die echt naar Nederland willen komen en welvaart met zich meebrengen en de groep overstappers die een zeer lage economische waarde hebben? Op welke wijze dient dit het publieke belang?

Spoedwijziging LVB en LVB 2026

26. Zoals eerder gememoreerd heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State op 11 maart 2026 de spoedwijziging van het LVB – waarin het vluchtplafond van 478.000 beoogd werd vast te leggen – vernietigd.²⁶ Onder meer om de reden dat een maximum aantal vluchten niet als een grenswaarde mag worden beschouwd zoals de wetgever dat heeft bedoeld in de Wet luchtvaart. De vraag is of het voorliggende besluit niet precies hetzelfde doet. En wat dat zegt over de juridische houdbaarheid van het ontwerpbesluit. Daarover hebben genoemde leden de volgende vragen:

- a. Is het juist dat het ontwerpbesluit de volgende vier citaten bevat?
 - *"De uitkomst van de doorlopen balanced approach-procedure was onder meer dat een capaciteitsbeperking op Schiphol als sluitstuk noodzakelijk is om het gestelde geluidsdoel te halen (maximaal 478.000 vliegtuigbewegingen jaarlijks, waarvan maximaal 27.000 in de nacht). Dit is vastgelegd in een versnelde wijziging van het LVB, die op 8 mei 2025 is gepubliceerd en op 1 november 2025 in werking is getreden. Hierdoor kon de capaciteitsdeclaratie voor Schiphol voor het winterseizoen 2025/2026 op de nieuwe aantallen worden gebaseerd. De overige geluidsreducerende maatregelen uit de BA-procedure zijn niet in een LVB opgenomen, maar zijn op een andere wijze geïmplementeerd. De implementatie en vervolgens uitvoering van deze maatregelen heeft wel invloed op de inhoud van het LVB, met name op de grenswaarden voor geluid in de handhavingspunten."*²⁷
 - *"De grenswaarden in de handhavingspunten zijn opnieuw bepaald opdat ze passen bij de operatie en de nieuwe situatie met 478.000 vliegtuigbewegingen op het etmaal waarvan maximaal 27.000 in de nacht, en bij de toepassing van de overige afspraken uit de BA-procedure (zoals vlootvernieuwing), uitgaande van afwikkeling van de operatie volgens de regels voor preferent baangebruik. Omdat de baangebruiksregels in de huidige praktijk van anticiperend handhaven al toegepast worden, blijft de manier van de verdeling van het geluid over de omgeving in de nieuwe situatie grotendeels gelijk. Wel geldt dat als gevolg van de implementatie van de BA-maatregelen de geluidbelasting omlaag gaat ten opzichte van de huidige situatie van anticiperend handhaven."*²⁸
 - *"Om voor ieder handhavingspunt tot een onderbouwde grenswaarde te komen, is als eerste stap een nominale of 'gemiddelde' situatie bepaald, gebaseerd op 478.000 vliegtuigbewegingen waarvan 27.000 in de nacht, en op de implementatie van de BA-maatregelen. Vervolgens is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd om te onderzoeken welke verschillen er jaar-op jaar te verwachten zijn in de lokale geluidbelasting voor ieder handhavingspunt als gevolg van normale variaties die in de praktijk optreden. Dit gaat bijvoorbeeld om weersinvloeden die tot ander baangebruik leiden, of een ander*

²⁶ ABRvS, 11 maart 2026, ECLI:NL:RVS:2026:1400.

²⁷ Kamerstukken I 2025/26, 31 936, BV, bijlage, p. 30.

²⁸ Kamerstukken I 2025/26, 31 936, BV, bijlage, p. 33.



datum 30 juni 2026

ons kenmerk 181621

blad 11

verkeersbeeld. Voor deze 'normale' variaties, die ook nu in de praktijk optreden, is een marge opgenomen in de grenswaarden. Dit levert een set grenswaarden op die 'passend' is in die zin dat de operatie onder normale omstandigheden afgehandeld kan worden en tegelijkertijd bescherming aan de omgeving wordt geboden omdat geen niet-onderbouwde marges worden opgenomen."²⁹

- "De verordening bevat de balanced approach-procedure, zijnde een afwegingskader en procedure die moeten worden gevolgd om tot een exploitatiebeperking te komen. Voor de invoering van geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen dient op grond van artikel 8 van de verordening een procedure met een raadplegingsproces te worden gevolgd. Zoals in paragraaf 3.1 is aangegeven, is deze procedure gevolgd voorhet in deze LVB-wijziging opgenomen maximum aantal vliegtuigbewegingen van 478.000 voor het etmaal en 27.000 voor de nacht.⁴² De verordening heeft Richtlijn nr. 2002/30/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 26 maart 2002, betreffende de vaststelling van regels en procedures met betrekking tot de invoering van geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Gemeenschap (PbEG L85) vervangen. Deze richtlijn is in 2004 in het LVB geïmplementeerd."³⁰
 - b. Zo ja, kunnen deze passages anders worden gelezen dan dat vooropstond dat er 478.000 vluchten moeten worden vastgelegd en dat vervolgens de grenswaarden hier naartoe gerekend zijn? Zo nee, kan de regering dat in detail motiveren?
 - c. Als de grenswaarden in de handhavingpunten simpel toegerekend zijn naar een (leidend) aantal vliegbewegingen – waarbij ook nog allerlei extra marges worden toegekend – welke beschermende werking heeft een grenswaarde dan? En kan elke uitkomst uitkomen, zolang het totaal aantal vluchten maar overeenkwam met wat het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat wilde? Graag ontvangen genoemde leden een toelichting hierop van de regering.
 - d. Dient een grenswaarde – zoals de wetgever dat bedoeld heeft – niet uit te gaan van gezondheidskundige normen en inzichten? En dat van daaruit over de geaggregeerde handhavingpunten wordt bepaald hoeveel vluchten er kunnen worden uitgevoerd op Schiphol? Zo nee, waarom niet? Zo ja, hoe kan er dan toch een beschermende werking uitgaan van een grenswaarde?
 - e. In welke vorm is het nu voorgelegde besluit, in dit opzicht – weliswaar met een extra tussenstap – anders dan het door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State vernietigde besluit?
 - f. Is de regering van mening dat dit besluit wel houdbaar is wanneer dit getoetst wordt door de Raad van State? Zo ja, waarom denkt de regering dat?
27. Kan de regering genoemde leden het juridisch raamwerk geven voor het voorliggende ontwerpbesluit, waarbij in ieder geval de volgende aspecten terugkomen:
- a. de wettelijke grondslag voor het besluit;
 - b. de referentiesituatie waar volgens de Wet luchtvaart vanuit moet worden gegaan;
 - c. de verhouding van het ontwerpbesluit tot deze wettelijke referentiesituatie;
 - d. de verhouding van het ontwerpbesluit tot alle overige relevante wet- en regelgeving;

²⁹ Kamerstukken I 2025/26, 31 936, BV, bijlage, p. 34.

³⁰ Kamerstukken I 2025/26, 31 936, BV, bijlage, p. 52.



datum 30 juni 2026

ons kenmerk 181621

blad 12

- e. de gezondheidskundige normen voor geluid en luchtkwaliteit die gehanteerd zijn;
 - f. de relevante jurisprudentie en rechterlijke uitspraken die van invloed zijn, en
 - g. de onderlinge relatie en hiërarchie tussen deze elementen, en bij onderlinge strijdigheid: welk element als leidend is gehanteerd en waarom dat juridisch de juiste keuze zou zijn.
- Het verzoek daarbij is om zo concreet mogelijk te zijn en de beantwoording zo bondig mogelijk, maar wel compleet te houden.

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport van de Commissie mer

28. De leden van de genoemde fracties lezen in het toetsingsadvies van de Commissie mer over het milieueffectrapport het volgende:
- “De Commissie vindt de insteek van het MER nu echter onvoldoende breed om volwaardig invulling te geven aan de Europese en nationale mer-regelgeving en om te waarborgen dat de beschermings- en geluidsdoelen worden gehaald. Daarom vroeg ze in haar NRD-advies al om de alternatieven te verbreden.*
- Juist het instrument ‘milieueffectrapportage’ is ervoor bedoeld de keuzemogelijkheden in beeld te brengen, vóórdat een besluit wordt genomen. Pas na een volwaardige vergelijking van de milieugevolgen van mogelijke alternatieven kunnen bestuur en politiek keuzes breed afwegen en onderbouwen waarom bepaalde keuzes wel of niet gemaakt worden. Dit kan ook leiden tot een integrale belangenafweging en een breder draagvlak voor het te nemen besluit.”³¹*
- Wanneer een gezaghebbend instituut concludeert dat met het huidige MER onvoldoende duidelijk is wat de milieugevolgen zijn van het voorliggende ontwerpbesluit en er – mede om die reden – per definitie geen volwaardige belangenafweging kan plaatshebben, hoe kan een besluit tot invoering van dit LVB dan voldoen aan de vereisten van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie en het EVRM?
29. Op welke wijze kan de regering met die constatering van de Commissie mer voldoen aan het vonnis van de rechtbank in de RBV-zaak?
30. Waarom kiest de regering er op basis van de constatering van de Commissie mer niet voor om alle aanbevelingen toe te passen op het MER en hierop te wachten met de invoering van het LVB 2026? Zo nee, waarom is het volgens de regering verantwoord om door te zetten met dit ontwerpbesluit?
31. In reactie op het advies van de Commissie mer wordt door uw woordvoerder het volgende gesteld:
- “Het ministerie zal de aanbevelingen uit het advies zo goed mogelijk opvolgen, binnen de kaders van wat uitvoerbaar is.”³²*
- Maar volgens de woordvoerder in dit artikel beperkt Europese regelgeving de minister van Infrastructuur en Waterstaat in de vrijheid die hij heeft om ‘specifieke beperkingen’ aan de sector op te leggen.
- a. Welke Europese regelgeving wordt daarmee bedoeld? Gaat het hier om de *balanced approach*?

³¹ Kamerstukken I 2025/26, 31 936, BZ, bijlage, p. 21.

³² 'Milieurapport voldoet niet'; Schiphol Beloofde afname geluidshinder omwonenden wordt 'niet aangetoond', Noordhollands Dagblad, 16 mei 2026



datum 30 juni 2026

ons kenmerk 181621

blad 13

- b. Kan de regering juridisch sluitend onderbouwen waarom deze regelgeving boven fundamentele grondrechten volgend uit het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie en het EVRM zou gaan?
- c. Heeft de regering juridisch advies ingewonnen over deze vraag? Zo ja, kan dit met deze Kamer worden gedeeld? Zo nee, waarom niet?
32. Genoemde leden verwijzen naar de brief van 15 mei 2026 aan deze Kamer waarin het volgende wordt gesteld:
- “De Commissie stelt dat op basis van het MER niet met zekerheid kan worden gezegd of de gezondheid van omwonenden voldoende beschermd is met dit LVB. Dat is een vraag die niet louter op basis van milieuonderzoek kan worden beantwoord, maar een politieke afweging betreft die het kabinet, na weging van alle belangen, heeft gemaakt. Het is aan de politiek en uiteindelijk eventueel aan de rechter om te beoordelen of met behulp van het gewijzigde LVB en alle andere maatregelen rondom Schiphol een fair balance is gevonden.”³³*
- De Commissie mer spreekt echter ook over gebreken in de onderzoeksmethodiek, een onterecht vergelijk met de denkbeeldige voortzetting van de gedoogsituatie, het te weinig kijken naar de milieugevolgen op de lange termijn, het kleiner doen lijken van de milieugevolgen dan ze in werkelijkheid zijn, het (nu al) niet halen van de tussendoelen voor stiller vliegen, het geven van veel extra ruimte aan de luchtvaart zonder de huidige overlast voor omwonenden effectief te verminderen en het niet aantonen dat het LVB voldoende stuurt om de geluidsdoelen te halen.³⁴
- Op welke wijze kan de politiek – met haar primaat – de juiste afwegingen maken als al deze essentiële informatie niet op orde is en er onjuiste uitgangspunten gehanteerd zijn?
33. Is het juist het dat de Directeur Generaal Milieu en Internationaal (DGMI) van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat – die het bevoegd gezag voor de milieueffectrapportage vormt – van mening is dat *“dat de juridische referentiesituatie van het huidige LVB voor het MER de referentiesituatie is waarmee de milieueffecten van de voorgenomen activiteit vergeleken moeten worden”*, zoals blijkt uit de reactienota op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) van 12 november 2024?³⁵ En dat met het ‘huidige LVB’ het LVB 2008 bedoeld is?
34. Is het eveneens juist dat de DGMI benadrukte het eens te zijn met de Commissie mer over de referentiesituatie? En dat de Commissie mer dat in haar advies als volgt formuleerde: *“De NRD stelt dat het LVB 2008 geen realistische referentiesituatie is omdat er dan veel minder vliegtuigbewegingen mogelijk zijn dan in de huidige situatie worden gedoogd. De Commissie benadrukt echter dat de vergunde situatie voor het MER wel de referentiesituatie is waarmee de milieueffecten vergeleken moeten worden. Op basis van de informatie die nu beschikbaar is onderschrijft de Commissie dat de vergunde situatie het LVB 2008 is.”³⁶*
35. Van wie is vervolgens in bedoelde reactienota de volgende toevoeging:
- “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*

³³ Kamerstukken I 2025/26, 31 936, BZ, p. 2.

³⁴ Kamerstukken I 2025/26, 31 936, BZ, bijlage, p. 1.

³⁵ Kamerstukken II 2024/25, 29 665, nr. 521, bijlage, p. 10.

³⁶ Kamerstukken I 2025/26, 31 936, BC, bijlage, p. 8.



datum 30 juni 2026

ons kenmerk 181621

blad 14

*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.*³⁷

Is dit de mening van de DGMI? Zo nee, kunt u de DGMI vragen naar haar actuele standpunt op dit punt en dat in de beantwoording van deze vragen kenbaar maken? Kunt u genoemde leden ook haar complete toetsingsoordeel over het MER zelf doen toekomen? Zo nee, waarom niet?

36. Gegeven de stellige standpunten van de DGMI en de Commissie mer, waarom wordt er nu vervolgens dan een LVB voorgelegd aan de beide Kamers dat gebaseerd is op een juridisch onjuiste referentiesituatie? Hoe verhoudt zich dat tot de principes van goed bestuur?
37. Hoe houdbaar is een besluit dat op basis van deze gronden is genomen wanneer dit in rechte getoetst zal worden? Welke argumenten zal de Staat dan in kunnen brengen om dit besluit overeind te houden en hoe kansrijk zijn deze? Of is dit besluit enkel bedoeld om tijd te winnen?

Reactienota adviezen Commissie voor de milieueffectrapportage en ministerie van Landbouw Visserij Voedselkwaliteit en Natuur op het milieueffectrapport wijziging Luchthavenverkeerbesluit Schiphol

38. Is de regering bereid om de complete adviezen, aanvullingen daarop en verscherpingen die gedaan zijn door het ministerie van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur aan de DGMI als bevoegd gezag met de Kamer delen? Genoemde leden vragen daarbij in ieder geval om de brief van 3 maart 2026 waar fragmenten van worden aangehaald in de reactienota adviezen Commissie voor de milieueffectrapportage en ministerie van Landbouw Visserij Voedselkwaliteit en Natuur op het milieueffectrapport wijziging Luchthavenverkeerbesluit Schiphol.³⁸ Zo nee, waarom niet?
39. In de reactienota lezen genoemde leden onder punt 5 in de samenvatting dat *“de legale referentiesituatie aangepast wordt en effecten hiermee vergeleken worden.”*³⁹ Iets soortgelijks is ook te lezen in de relevante beslisnota: *“De referentiesituatie LVB2008 [zal] niet alleen in de deelonderzoeken maar ook in het hoofdrapport”* worden beschouwd.⁴⁰
- a. Hoe kan het bestaan dat pas in dit stadium de echte wettelijke referentiesituatie zal worden beschouwd in het MER-hoofdrapport?
- b. Wat wordt bedoeld met de daaropvolgende zinsnede in de beslisnota: *“en de LVB2008 referentie opnieuw te bepalen met een hoger aantal vliegtuigbewegingen”*?⁴¹ Hoger ten opzichte van wat? En hoe kan van tevoren – wanneer nog bepaald moet worden wat dit vliegtuigaantal zal zijn – vaststaan dat dit blijkbaar in ieder geval *hoger* zal zijn?
40. In een van de slotopmerkingen in de beslisnota lezen genoemde leden het volgende: *“Vanwege de uitvoerbaarheid kan niet aan alle adviezen opvolging gegeven worden.”*⁴²

³⁷ Kamerstukken II 2024/25, 29 665, nr. 521, bijlage, p. 10.

³⁸ Kamerstukken I 2025/26, 31 936, CB, bijlage, p. 14-15.

³⁹ Kamerstukken I 2025/26, 31 936, CB, bijlage, p. 1.

⁴⁰ Kamerstukken I 2025/26, 31 936, CB, bijlage, beslisnota, p. 1.

⁴¹ Kamerstukken I 2025/26, 31 936, CB, bijlage, p. 1.

⁴² Kamerstukken I 2025/26, 31 936, CB, bijlage, p. 2.



datum 30 juni 2026

ons kenmerk 181621

blad 15

- Kan de regering een overzichtstabel geven met alle adviezen die niet opgevolgd (kunnen) worden vanwege de uitvoerbaarheid? Kan daarbij per punt worden gemotiveerd hoe dat zich verhoudt tot het EVRM, het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie en het oordeel van het rechter in de RBV-zaak?
41. De beslisnota geeft aan dat de Directeuren-Generaal en de Coördinerend Functionaris Luchtvaart het nodig vonden om de belangrijkste wijzigingen in het LVB voor te leggen aan de Raad voor de Fysieke Leefomgeving.⁴³ Welke punten zijn daarbij voorgelegd aan de Raad voor de Fysieke Leefomgeving?
42. In de samenvatting van de reactienota lezen genoemde leden onder punt 8 dat de haalbaarheid van de stikstofaanpak wordt aangetoond.⁴⁴ Is de regering het met genoemde leden eens dat dat een afzwakking is van het juridisch vereiste, namelijk dat aangetoond dient te worden dat dit ontwerpbesluit voldoet aan het instandhoudingsprincipe onder de Wet natuurbescherming en de Habitat- en Vogelrichtlijn? Zo nee, kan dit juridisch sluitend worden gemotiveerd? Zo ja, waarom heeft Schiphol op dit moment dan geen natuurvergunning?
43. In de reactienota wordt gesteld dat de juridische referentiesituatie niet aangepast hoeft te worden indien kan worden onderbouwd dat deze op reële uitgangspunten is gebaseerd en dat dit zou volgen uit de Omgevingswet.⁴⁵ Welke juridische referentiesituatie wordt precies bedoeld? Wordt hiermee niet voorbijgegaan aan het feit dat er ook andere beperkingen gelden, zoals de gelijkwaardigheidscriteria, de instandhoudingsverplichtingen uit de Habitat- en Vogelrichtlijn en de Wet natuurbescherming, de Wet luchtvaart, etcetera? Zo nee, kan de regering dit onderbouwen? Zo ja, kan de regering expliciet bevestigen dat dit wordt meegenomen in het herziene MER en een gewijzigd besluit?
44. Is de regering bereid tot de harde toezegging dat de Regeling Milieu-Informatie (RMI) niet op manieren wordt aangepast die de facto zullen maken dat bepaalde milieugevolgen niet meer zichtbaar zullen zijn en er op die manier ook niet op gehandhaafd zou kunnen worden? Zo nee, waarom niet?
45. In de aan de orde zijnde reactienota stelt de DGMI het volgende:
*“Wanneer de haalbaarheid, effectiviteit en tijdigheid van het maatregelpakket onzeker is dan wordt deze onzekerheid in beeld gebracht. Daarnaast wordt beschreven of en zo ja welke maatregelen mogelijk zijn om deze onzekerheden te ondervangen.”*⁴⁶
Dit impliceert dat het ontwerpbesluit sowieso van kracht gaat worden, ook als het maatregelpakket uit de *balanced approach* onvoldoende haalbaar, effectief of tijdig is. Ook wanneer maatregelen om dit te ondervangen niet of niet voldoende beschikbaar mogelijk zijn. Is deze interpretatie juist? Zo nee, wat wordt er dan bedoeld?
46. Wat wordt precies bedoeld met de volgende passage in bedoelde reactienota:
“Als geen realistische mogelijkheden beschikbaar zijn voor het (op bepaalde punten) verbreden van het alternatievenonderzoek, dan moet dat transparant en navolgbaar worden onderbouwd in het MER”?⁴⁷

⁴³ Kamerstukken I 2025/26, 31 936, CB, bijlage, p. 2.

⁴⁴ Kamerstukken I 2025/26, 31 936, CB, bijlage, p. 1.

⁴⁵ Kamerstukken I 2025/26, 31 936, CB, bijlage, p. 1.

⁴⁶ Kamerstukken I 2025/26, 31 936, CB, bijlage, p. 8.

⁴⁷ Kamerstukken I 2025/26, 31 936, CB, bijlage, p. 10.



datum 30 juni 2026

ons kenmerk 181621

blad 16

Binnen welk kader wordt beoordeeld of iets realistisch is? Wat zijn daar de precieze beoordelingspunten voor?

47. De DGMI stelt in de reactienota verder dat het begrijpelijk is dat het maximaantal van 27.000 nachtvluchten nog geen onderdeel uitmaakt van de referentiesituatie REF-LVB.⁴⁸ Is de regering het met genoemde leden eens dat juridisch telt dat sinds de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 11 maart 2026⁴⁹ een maximum van 27.000 nachtvluchten wel degelijk een verplicht en onlosmakelijk onderdeel van de referentiesituatie is van het vingerende LVB? En dat dit onherroepelijk is omdat geen van de betrokken belanghebbenden – de regering inclusief – hiertegen bezwaar heeft gemaakt? Zo nee, kan de regering hier een sluitende onderbouwing voor geven? Zo ja, kunnen de minister als initiatiefnemer voor het MER en de regering als de uiteindelijke besluitnemer op het LVB 2026 zorgen dat het MER alsnog wel uitgaat van die 27.000 nachtvluchten als maximum voor de referentiesituatie? Zo nee, waarom niet?
48. In de reactienota lezen genoemde leden verder de volgende passage:
“Het advies van de Commissie wordt gevolgd met de volgende aanpassing. Onderbouw eerst dat er na het zichtjaar 2030 geen verslechtering kan optreden. Wanneer uitgesloten kan worden dat er na 2030 geen verslechtering op kan treden, dan is een zichtjaar dat verder in de toekomst ligt niet nodig.”
Kan de regering toezeggen dat voor verslechtingen voor zichtjaar 2030 en verder ook gekeken wordt naar concentraties én piekconcentraties voor Zeer Zorgwekkende Stoffen en Ultrafijnstof (UFP)? Zo nee, waarom niet?
49. Ongeacht waar het aangetoond wordt, hetzij in een Passende Beoordeling, hetzij in het MER, is de regering het met genoemde leden eens dat aangetoond moet worden dat met het LVB voldaan moet worden aan het additionaliteitsbeginsel? Zo nee, waarom niet?
50. Kan de regering genoemde leden duiden wat de betekenis is van de volgende passage uit de reactienota:
“Hierdoor ontbreekt op dit moment in het MER een alternatief dat aantoonbaar uitvoerbaar is binnen de kaders van de Natura 2000-wetgeving.”⁵⁰
Wat zijn de praktische consequenties?
51. Genoemde leden lezen in de reactienota de volgende reactie van de DGMI op de hiervoor aangehaalde passage:
“Voor wat betreft de verplichting tot het maken van een passende beoordeling is bij Kamerbrief van 1 april (Kamerstukken II 2025/26: 29665 nr. 592) aangegeven dat op grond van een recente uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak voor dit LVB2026 geen passende beoordeling noodzakelijk is. De rechtmatigheid en uitvoerbaarheid van dit LVB staat los van de natuurtoets in het kader van de omgevingsvergunning voor een Natura 2000-activiteit (‘natuurvergunning Schiphol’).”⁵¹
Deze leden wensen de regering hierover de volgende vragen te stellen:

⁴⁸ Kamerstukken I 2025/26, 31 936, CB, bijlage, p. 11.

⁴⁹ ABRvS, 11 maart 2026, ECLI:NL:RVS:2026:1400.

⁵⁰ Kamerstukken I 2025/26, 31 936, CB, bijlage, p. 13.

⁵¹ Kamerstukken I 2025/26, 31 936, CB, bijlage, p. 13.



datum 30 juni 2026

ons kenmerk 181621

blad 17

- a. Is het juist dat hiermee wordt verwezen naar de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 11 maart 2026 over de spoedwijziging van het LVB onder verantwoordelijkheid van uw ambtsvoorganger?
 - b. Is het juist dat dit vernietigde besluit op 6 mei 2025 was vastgesteld?
 - c. Is het juist dat de natuurvergunning Schiphol op 4 juni 2025 is vernietigd en dat Schiphol dus op het moment van het besluit van 6 mei 2025 over een natuurvergunning beschikte?
 - d. Nu er sprake is van een onvergelykbare uitgangssituatie – in het ene geval het LVB dat kan leunen op een natuurvergunning en het andere niet – hoe kan de regering dan voormelde uitspraak van de Raad van State zondermeer veralgemeniseren dat er nu ook geen Passende Beoordeling of tenminste een andere beoordeling nodig is die uitsluit dat het LVB 2026 strijdig is aan de Wet natuurbescherming, de Vogel- en de Habitatrichtlijn? Kan de regering dit sluitend onderbouwen?
 - e. Ging voormelde uitspraak van de Raad van State dus over een situatie waarin geen separate Passende Beoordeling bestond?
52. Genoemde leden lezen in de reactienota de volgende reactie van het bevoegd gezag:
“Het is daarbij denkbaar dat in het MER onderbouwd wordt dat variëren in de hoogte van de grenswaarden geen maakbare varianten opleveren. Ook in dat geval dient de bepaling van de gehanteerde grenswaarden wel kwantitatief inzichtelijk gemaakt te worden.”⁵²
Langs welke criteria is of wordt bepaald of iets *maakbaar* is? Zou een uitkomst ook kunnen zijn dat het LVB niet ingevoerd kan worden wanneer iets niet maakbaar is? Of met een lager vluchtaanval?
53. Paragraaf 7.4 van de reactienota handelt over de actuele blootstellings-response.⁵³ Daarover hebben genoemde leden de volgende vragen aan de regering te stellen:
- a. Kan de regering een tijdlijn geven met alle documenten en communicatie die in 2026 is ontvangen van het RIVM over de nieuwe blootstellings-response? Zo nee, waarom niet?
 - b. Kan de regering aangeven of zij op dit moment beschikt over de blootstellings-responsrelatie 2026, zoals het RIVM die heeft opgesteld of zal opstellen?
 - c. Is er op enig moment op gestuurd om de blootstellings-response op een bepaalde deadline te krijgen? Zo ja, wat was daarbij de taakstelling? Zo nee, waarom niet?
54. De DGMI stelt verder in de reactienota het volgende:
“De initiatiefnemer is terecht niet uitgegaan van nog niet gepubliceerde blootstelling-responsrelaties van het RIVM. Ook de conclusie dat de blootstelling-responsrelatie uit 2020 niet representatief zou zijn vanwege de Covid19-omstandigheden, is niet onjuist.”⁵⁴
Kan de regering onderbouwen waarom de DGMI tot dit oordeel komt?
55. Ten aanzien van piekgeluiden en rustmomenten lezen genoemde leden in de reactienota het volgende:
“Advies van de Commissie wordt gevolgd. Indien invulling geven aan dit advies niet mogelijk is, dienen de betreffende aspecten opgenomen te worden als leemtes in kennis.”⁵⁵
Als dit soort voor de gezondheid van omwonenden essentiële gegevens niet inzichtelijk

⁵² Kamerstukken I 2025/26, 31 936, CB, bijlage, p. 21.

⁵³ Kamerstukken I 2025/26, 31 936, CB, bijlage.

⁵⁴ Kamerstukken I 2025/26, 31 936, CB, bijlage, p. 22.

⁵⁵ Kamerstukken I 2025/26, 31 936, CB, bijlage, p. 23.



datum 30 juni 2026

ons kenmerk 181621

blad 18

- gemaakt kunnen worden, hoe kan dan ooit een afgewogen beslissing worden genomen conform de wettelijke vereisten?
56. In het document 'Aanpak Herziening MER Schiphol'⁵⁶ gaat het in paragraaf 4.2.1 over *"Aantoonbare invulling van beschermings- en geluidsdoelen."*
Kan de regering sluitend uitleggen en onderbouwen hoe onder 4.2.1 de reactie van het bevoegd gezag en de aanpak van de minister ten aanzien van het MER hetzelfde zouden zijn?
57. Onder paragraaf 4.4.1. van het document 'Aanpak Herziening MER Schiphol' lezen genoemde leden tevens het volgende:
*"Er worden geen nieuwe alternatieven onderzocht, omdat dat vanwege bindende Europese regelgeving geen maakbare alternatieven zijn. Dit wordt in het MER onderbouwd."*⁵⁷
Welke Europese regelgeving wordt hier bedoeld? En hoe verhoudt die Europese regelgeving zich tot het EVRM en het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie?
58. In paragraaf 6.3 van het document 'Aanpak Herziening MER Schiphol' wordt verder gesteld dat het MER *"dus indirect inzicht geeft in de ZZS emissies"*.
Hoe kan dit nog gesteld worden indachtig de fundamentele kritiek van de Universiteit van Antwerpen? Welk wetenschappelijk inzicht is er omtrent de piekconcentraties die Schiphol veroorzaakt en de effecten die dat heeft op de gezondheid?
59. In paragraaf 7.4 van het document 'Aanpak Herziening MER Schiphol' wordt verder het volgende betoogd:
"Wanneer de nieuwe blootstellingsresponserelatie verschijnt voorafgaande aan het afronden van het MER wordt inzicht gegeven in aantallen gehinderden en slaapverstoorden (uitgaande van de MER-scenario's), gebruik makend van de nieuwe relatie."
Vereisen het EVRM en het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie niet dat deze per se gebruikt moeten worden? Zo nee, waarom niet?
60. Ligt het niet meer voor de hand om eerst de vaststelling van de nieuwe blootstellingsresponserelatie af te wachten, alvorens een definitief LVB-besluit te nemen? Zo nee, waarom niet?

Vliegbewegingen

61. In het ontwerpbesluit lezen genoemde leden het volgende:
"De referentiesituatie is de situatie die ontstaat als de voorgenomen activiteit niet wordt gerealiseerd".
Om verwarring te voorkomen die kan ontstaan door deze wat bijzondere formulering hierbij de volgende vragen:
- a. Is het juist dat volgens deze definitie in het geval de startsituatie een niet-legitieme situatie is en de voorgenomen activiteit niet gerealiseerd zou worden, de referentiesituatie die niet-legitieme situatie is? Zo nee, hoe moeten genoemde leden dit zien? Zo ja, hoe kan uit juridisch oogpunt een niet-legitieme situatie de referentiesituatie vormen? Is dat niet per definitie strijdig met de wet?

⁵⁶ Raadpleegbaar via: [link](#).

⁵⁷ Raadpleegbaar via: [link](#).



datum 30 juni 2026

ons kenmerk 181621

blad 19

- b. Staat hier feitelijk niet op een bedekte manier dat de gedoogde situatie als referentiesituatie is gebruikt?
- c. Kan de regering – om onduidelijkheid te voorkomen – precies definiëren wat de voorgenomen activiteit is in dit specifieke geval?
62. In de afgelopen periode is door de regering, uw ambtsvoorgangers en ambtenaren bij herhaling gesteld dat de uitspraak van de Hoge Raad rond de experimenteerregeling⁵⁸ impliceert dat bij elke vermindering van het aantal vliegbewegingen onder de gedoogde en door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zonder wettelijke basis jarenlang toegestane 500.000 vluchten, altijd een *balanced approach* procedure doorlopen moet worden. En dat dit eveneens geldt voor elke verdere vermindering ten opzichte van de 478.000 vluchten die nu worden gedoogd. Tijdens de technische briefing die op 15 april jongstleden in de Tweede Kamer is gehouden over de vernietiging van het Versneld LVB Schiphol, werd daarbij gesteld dat dit *“onze interpretatie bij IenW is van de uitspraak van de Hoge Raad”*.
- Kan de regering alle stukken overleggen van juridische experts die aan deze interpretatie ten grondslag liggen? Als deze er niet zijn, waar is deze stellingname dan op gebaseerd?
63. Kan de regering een sluitende onderbouwing van deze interpretatie geven, passend bij de situatie zoals die nu is? Daarbij meenend dat er geen wettelijke basis is voor de 500.000 vluchten, zoals uw ambtsvoorganger heeft erkend bij de beantwoording van vragen van het Tweede Kamerlid Van Raan (PvdD) van 17 november 2023⁵⁹ en de Staat zelf het volgende heeft gesteld:
- “De luchtvaartmaatschappijen zijn nooit gerechtigd geweest tot de door hen bepleite 500.000 vliegtuigbewegingen en de ontwikkelde gedoogpraktijk mag niet zwaarder wegen dan het positieve recht’ alsmede ‘een exploitatiebeperking wordt doorgevoerd ten opzichte van een rechtmatige situatie en 500.000 vliegtuigbewegingen zijn alleen mogelijk door stelselmatig vigerende grenswaarden te overschrijden. Dat is eenvoudigweg niet rechtmatig. De luchtvaartmaatschappijen hebben géén recht op overtreding van de wet”*.
- Waarbij uw recente ambtsvoorgangers hebben bevestigd het met die twee constatering, – die bij het Gerechtshof Amsterdam werden ingebracht – eens te zijn.⁶⁰
64. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft bij de vernietiging van de spoedwijziging van het LVB het volgende aangetekend:
- “Met het besluit van 6 mei 2025 lijkt de minister uitsluitend te hebben beoogd om het niet-wettelijk vastgelegde Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel (NNHS) van in totaal 500.000 vluchten alsnog te beschouwen als ware dit aantal wettelijk verankerd en te limiteren tot een maximum van 478.000 vluchten.”⁶¹*
- In onder meer de technische briefing van 15 april 2026 ‘Implicaties vernietiging versneld LVB Schiphol door Raad van State’ gehouden in de Tweede Kamer en in uw eigen eerdere correspondentie wordt gedaan alsof dit oordeel van de Raad van State niets zegt over de legitimiteit van de 500.000 vluchten in zijn algemeenheid en de implicaties die dat heeft voor elke politieke of bestuurlijke keuze die uitgaat van het aantal van 500.000. Waaronder

⁵⁸ HR (Civiele Kamer), 12 juli 2024, ECLI:NL:HR:2024:1061.

⁵⁹ Aanhangsel van de Handelingen II 2023/24, nr. 838.

⁶⁰ Aanhangsel van de Handelingen II 2023/24, nr. 838.

⁶¹ ABRvS, 11 maart 2026, ECLI:NL:RVS:2026:1400.



datum 30 juni 2026

ons kenmerk 181621

blad 20

dit voorliggende ontwerpbesluit.

Kan de regering een juridisch sluitende onderbouwing geven waarom de aangehaalde constatering van de Raad van State enkel iets zegt over de legitimiteit van de 500.000 vluchten in het kader van de spoedwijziging én waarom het geen betekenis heeft voor het voorliggende ontwerpbesluit, in het bijzonder voor de geldende referentiesituatie? Zo nee, waarom niet?

65. Bij de eerder gemelde Hoofdlijnenbrief van 24 juni 2024 heeft uw ambtsvoorganger aangegeven dat:

“Tegen de achtergrond van de wens om het anticiperend handhaven te beëindigen, het strikt preferentieel baangebruik te behouden en de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren, heeft het kabinet een analyse uitgevoerd om te bepalen of met een reductie van het aantal vliegtuigbewegingen de komende jaren nog altijd een toereikend verbindingennetwerk met de rest van de wereld in stand kan worden gehouden. Uit deze analyse volgt hiervoor een bandbreedte van grofweg 400.000 – 440.000 vliegtuigbewegingen.”⁶²

Is de regering het met genoemde leden eens dat voor elke vlucht boven die 400.000 tot 440.000 er daarmee nooit een gerechtvaardigd belang kan zijn om inbreuk te maken op de primaire grondrechten van omwonenden? Zo nee, waarom wel? En op welke wijze laat zich dat verenigen met het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie en het EVRM?

66. Is de regering het met genoemde leden eens dat met een exploitatie op Schiphol boven de 440.000 er – omdat de primaire banen dan aan het maximum van hun capaciteit zitten – steeds meer vluchten gebruik moeten maken van de zogenaamde secundaire banen en dat deze vluchten een grote relatieve bijdrage hebben aan de geluidsbelasting en de gezondheidsrisico's voor omwonenden? Zo nee, hoe zit het dan?

Geluidshinder

67. Herkent de regering de volgende passage:

“Echter geeft dit wel een duidelijk signaal dat de groei van ca. 423k naar 495k grotendeels is neergekomen op de secundaire banen. Dit is ook wat wij vaak vanuit de omgeving horen. Dit omgekeerde effect zul je ook mogen verwachten als je vanaf 495k reduceert in jaarvolume. De secundaire banen nemen daarbij weer het snelst af en niet lineair zoals nu is aangenomen. Los van het aantal bewegingen dat uit de BA-procedure komt, zou je dus moeten starten met het niet-lineair afschalen van het secundair baangebruik. Gezien het aantal bewegingen waarmee terug wordt geschaald (met ca. 30k tot 465k en met ca. 25k tot 470k), zal dit ertoe leiden dat dit een significant effect kan hebben op de geluidbelasting”?

Zo ja, welke consequentie wordt hieruit getrokken? En op welke wijze is het meegenomen in het voorliggende besluit?

68. In de reactie op een informatie-uitvraag bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat tijdens de laatste formatie wijzen genoemde leden op de volgende passage:

“De geluidsruimte die ontstaat doordat vliegtuigen stiller worden, gaat uit van geluidsbelasting. Dat is een berekende (of gemeten) Jaargemiddelde hoeveelheid geluid. Uit

⁶² Kamerstukken II 2021/22, 29 665, nr. 432, p. 32.



datum 30 juni 2026

ons kenmerk 181621

blad 21

wetenschappelijk onderzoek is bekend dat deze geluidsbelasting niet hetzelfde is en niet gelijk loopt met ervaren hinder. Hinder wordt in sterke mate bepaald door de frequentie van overkomend vliegverkeer. De systematiek zoals opgenomen in het LVB zorgt weliswaar voor een dalende geluidsbelasting, maar met stijgende aantallen vliegtuigbewegingen ook voor meer ervaren hinder.”⁶³

Met deze informatie paraat, erkent de regering dan dat de in dit voorliggende ontwerpbesluit opgenomen norm geen goede maatstaf is voor ervaren hinder, de frequentie van overkomende vluchten ook een belangrijke rol speelt en dat de inzet van stillere vliegtuigen – zoals nu door sector en ministerie als oplossing gebracht wordt en een centrale rol speelt in de *balanced approach* – de ervaren geluidshinder juist kunnen vergroten? Op welke wijze kan het voorliggende ontwerpbesluit dan voldoen aan de vereisten van de evenwichtige belangenafweging en het borgen van de grondrechten uit het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie en het EVRM?

69. Is het juist dat 148 van de 148 handhavingspunten een toegestane geluidsbelasting hebben over het etmaal die boven de WHO-advieswaarden voor vliegtuiggeluid liggen, 46 van de handhavingspunten zelfs 5 dB of meer boven die advieswaarde liggen, 11 van de punten meer dan 10 dB boven de advieswaarde liggen en er zelfs enkele punten zijn die meer dan 15 dB boven de advieswaarde uitkomen? Zo nee, hoe zit het dan?

70. Middels dezelfde rekenmethode waarin de sector vaak enthousiast claimt dat nieuwe vliegtuigen 50% stiller zijn, kan de regering uitdrukken hoeveel méér geluidsbelasting respectievelijk 5dB, 10dB en 15 dB geeft? Wat zegt dit de regering?

Een onderzoek van The Parliamentary Office of Science and Technology stelt in haar conclusie het volgende:

“Aircraft noise can annoy local residents and disturb their sleep, and it has also been linked to higher risk of cardiovascular disease and poorer learning among children. These effects begin at relatively low noise levels; around 40 decibels to 45 decibels.”⁶⁴

Op welke wijze kunnen grenswaarden van 50 db of hoger uit gezondheidskundig opzicht volgens de regering acceptabel zijn?

71. Kan de regering alle documenten en studies overleggen waaruit blijkt wat het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat als een voor de gezondheid nog acceptabele geluidsbelasting ziet zoals die gebruikt moeten zijn in de brede belangenafweging? Kan de regering ook de onderbouwende documenten verstrekken die laten zien waarom dit gezondheidskundig nog een acceptabele grens is? Als die er niet zijn, op welke wijze is de regering dan tot deze keuze gekomen?

72. Kan de regering een gedetailleerde kaart verstrekken met daarop de ligging van de nieuwe handhavingspunten over het etmaal met daarin ingetekend de radartracks van alle uitgevoerde vluchten over de laatste zes maanden? Soortgelijk aan de overzichten met de radartracks die het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS) verstrekt waarin zij een melding koppelt, maar dan dus over zes maanden en met de ingetekende handhavingspunten? Kan de regering een tweede soortgelijke kaart verstrekken maar dan met de huidige handhavingspunten? Zo nee, waarom niet?

⁶³ Raadpleegbaar via: [link](#).

⁶⁴ Raadpleegbaar via: [link](#).



datum 30 juni 2026

ons kenmerk 181621

blad 22

73. Kan de regering vervolgens een beschouwing geven van wat zij ziet? En of de nieuwe handhavingspunten dicht bij, verder weg of op gelijke afstand liggen van de gevlogen radartracks?
74. Is het juist dat – zoals de Commissie mer opmerkt – niet de meest actuele blootstellingsresponse-relatie is gehanteerd omdat Schiphol deze niet representatief acht, maar dat met deze BR-relatie uit het MER volgt dat het aantal ernstig gehinderden ruwweg zou verdubbelen? Kan de regering aangeven op welke wijze – wanneer niet aan de actuele wetenschappelijke inzichten wordt gewerkt – er toch sprake kan zijn van een juiste belangenafweging zoals het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie en het EVRM vereist?
75. Genoemde leden wijzen erop dat veel van het Schipholbeleid is gebaseerd op het per saldo principe, waarmee kort gezegd wordt gerechtvaardigd dat lokaal of voor specifieke periodes de geluidsnormen (flink) mogen worden overschreden als dat over het totaal gezien voor de omgeving tot minder hinder en negatieve effecten leidt. In diverse openbaar gemaakte stukken – waaronder analyses van het ministerie van Justitie en Veiligheid – worden echter vraagtekens gezet bij de juridische rechtvaardiging van dit principe. In dit kader de volgende vragen:
 - a. Kan de regering de gemaakte juridische onderbouwing verstrekken die in het verleden gemaakt moet zijn en die onderbouwt dat het per saldo principe toegepast kan worden en juridisch houdbaar is? Wil de regering daarbij meenemen op welke wijze de grondrechten uit het EVRM en het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie zich verhouden tot het per saldobeginsel?
 - b. Als die er niet is, kan de regering dan alsnog een nieuwe gemaakte onderbouwing verstrekken?
 - c. Kan de regering voor het voorliggende ontwerpbesluit aangeven waar het per saldo principe allemaal is toegepast?
 - d. Kan de regering vervolgens per toepassing binnen dit ontwerpbesluit het bewijs geven dat het per saldo ook daadwerkelijk tot minder hinder leidt?
76. Is het juist dat binnen de opzet van het LVB 2008 en het LVB 2026 het mogelijk is vliegverkeer te concentreren in vaste routes zonder dat dit per se leidt tot verhogingen van de geluidsbelasting in de handhavingspunten? Bijvoorbeeld door verkeer doelbewust bij deze handhavingspunten weg te houden?
77. Kan de regering de documenten overleggen die motiveren en duidelijk maken op welke wijze de keuze voor de locaties voor de handhavingspunten tot stand is gekomen?
78. Kan de regering uitleggen waarom de grenswaarden van een aantal geluidspunten in de nabijheid van de secundaire Aalsmeerbaan verhoogd worden, terwijl de doelstelling van dit besluit juist is om het zogenaamde preferente vliegen vast te leggen?
79. Waarom is geluidspunt 25 – waar in recente jaren frequent de grenswaarden werden overschreven – verplaatst naar een nieuwe locatie?
80. Kan de regering voor een gebied van 10 x 10 km met Uithoorn als centraal middelpunt een kaartje verstrekken met daarin de radarplots van het vliegverkeer over de laatste twaalf maanden en daarbij de nieuwe en de oude handhavingspunten ingetekend?
81. Binnen dit ontwerpbesluit en de *balanced approach* nemen de zogenaamde stillere vliegtuigen een centrale rol in. Schiphol, KLM en ook het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat halen daarbij frequent onderzoek aan van het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol



datum 30 juni 2026

ons kenmerk 181621

blad 23

(BAS) waarin geclaimd wordt dat het beleid van de stillere vliegtuigen werkt. Door de directeur van Schiphol werd in de Kamer tijdens de deskundigenbijeenkomst die op 21 april 2026 plaatsvond over het ontwerpbesluit, ook gesproken van een trendbreuk en een daling van het aantal klachten bij BAS met 15% die samenhangt met het doorgevoerde maatregelenpakket.⁶⁵

Uit een artikel van Follow the Money (FTM) van 29 mei 2026 blijkt echter dat er veel op de analyses van het BAS valt af te dingen.⁶⁶ Zo is voor de onderbouwing dat stillere vliegtuigen werken enkel gekeken naar de categorie specifieke meldingen, waarmee alle periode klachten – meer dan de helft van de klachten – buiten beschouwing zijn gelaten. Niet is onderzocht of er andere logische verklaringen kunnen zijn waardoor het aantal meldingen afneemt, zoals een afgenomen vertrouwen in het BAS, of een afgenomen meldingsbereid omdat mensen denken dat het toch zinloos is. Ook zijn er door BAS in eerste instantie onvolledige cijfers gepresenteerd.

- a. Wat is de mening van de regering over het artikel van FTM?
- b. De kritiek meenemend die FTM heeft, klopt in ogen van de regering dan het statement van BAS zoals gedaan op 18 april 2026 in het Algemeen Dagblad, inhoudende dat *“Onze analyses laten ook zien dat maatregelen om stillere vliegtuigen te stimuleren effect hebben”* en *“Het aandeel moderne toestellen neemt toe en daarover ontvangen we minder meldingen”*?⁶⁷

Zo ja, kan de regering dat onderbouwen? Zo nee, is de regering dan bereid om BAS te verzoeken hun statement publiekelijk te rectificeren?

- c. Kan vanuit het oogpunt van de *governance* en de principes van goed bestuur de registratie, verwerking en beleidsadvisering van klachten over het vliegverkeer van Schiphol overgelaten worden aan een stichting die is opgericht en wordt aangestuurd door Schiphol en de luchtverkeersleiding? Er is daarbij immers een groot risico op belangenverstrengeling, een gebrek aan onafhankelijk toezicht en er is per definitie sprake van informatie-asymmetrie. De Staat heeft daarbij haar zorgplicht en de beschermende werking die zij behoort uit te oefenen, uitbesteedt aan de overlastgever zelf. Iets dat dat het vertrouwen in de overheid kan aantasten. Kan de regering al deze aspecten bij haar beantwoording meenemen?
82. Binnen het huidige stelsel van de Wet luchtvaart – met het LVB en het Luchthavenindelingbesluit (LIB) – heeft de sector in samenwerking met de luchtverkeersleiding vergaande autonomie voor het veranderen van vliegroutes en operationele procedures die bepalen hoe snel of langzaam vliegtuigen rond de luchthaven dalen en stijgen. Denk aan de invoering van Noise Abatement Departure Procedure 2 (NADP2). Dit heeft grote effecten op omwonenden. Waar iemand jarenlang rustig kon wonen en het er bij aankoop van de woning heerlijk stil was, kan volgend jaar een vliegroute worden gelegd. Met alle gevolgen van dien. Daarbij maakt de Staat feitelijk inbreuk op de grondrechten van een hele nieuwe groep mensen. Dat kan gerechtvaardigd zijn conform het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie en het EVRM, maar dat zal wel keer op keer aangetoond moeten worden specifiek voor de dan spelende situatie. Toch gebeurt dat

⁶⁵ Kamerstukken I, 2025/26, 31 936, CA, p. 7, bijlage

⁶⁶ Schiphol wordt stiller, concludeert de luchtvaart-sector in een rapport vol fouten, FTM, 29 mei 2026

⁶⁷ Raadpleegbaar via: [link](#).



datum 30 juni 2026

ons kenmerk 181621

blad 24

niet. Is de regering het met genoemde leden eens dat dit moet veranderen? Zo nee, kan de regering onderbouwen waarom het doorzetten van de huidige praktijk juridisch geoorloofd zou zijn onder het EVRM en het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie?

83. In januari 2025 gaf uw ambtsvoorganger op de vraag of het correct is dat autonome vlootvernieuwing niet mag meetellen bij het behalen van het geluidsdoel het volgende aan: *“In het Actieplan Geluid Schiphol 2024–2029 is het geluidsdoel van –20% op het etmaal en –15% in de nacht vastgelegd en is bepaald dat dit percentage bovenop de autonome ontwikkeling komt. Vlootvernieuwing is een doorlopend proces en vindt plaats ongeacht het invoeren van maatregelen door de overheid. Voor de berekeningen in de balanced approach-procedure wordt daarom gerekend met een trend die recht doet aan die ontwikkeling. Reductie van de geluidsbelasting door vlootvernieuwing die binnen de autonome ontwikkeling valt, telt niet mee als maatregel binnen de huidige procedure. Alleen het aandeel vlootvernieuwing dat op dat moment boven de trend uitstijgt, telt mee in de maatregel Additionele vlootvernieuwing.”*⁶⁸

Autonome vlootvernieuwing dient – zo begrijpen genoemde leden – dus buiten beschouwing te blijven bij het realiseren van het 20% geluidsreductiedoel. Tot dan toe was het helder. In mei 2025 verraste de regering echter door het plots mogelijk te maken autonome vlootvernieuwing wel mee te tellen voor de toekomst. Dat wil zeggen bij het behalen van de geluidsreductie die nog gehaald moet worden om de 20% te behalen die niet met het reeds per 1 november 2025 ingegane maatregelenpakket gerealiseerd wordt. Dat is een aandeel van tenminste 5%, mogelijk oplopend tot wel 8%. Zoals blijkt uit de 1^e monitoringrapportage die u daar pas over stuurde.⁶⁹ Daarover hebben genoemde leden de volgende vragen te stellen:

- a. Is het juist dat autonome ontwikkelingen volgens recht en gangbaar gebruik onderdeel zijn van de referentiesituatie? Zo nee, hoe kijkt de regering hiernaar?
- b. Is hetgeen de regering in januari 2025 schreef nu wel of niet waar? Als het niet waar is, hoe kan dan op basis daarvan de *balanced approach* gestart zijn? Als het wel waar is, hoe kan de regering er dan later ineens van afwijken en waarom zet zij die lijn door?
- c. Maakt de Staat zich met deze willekeur niet enorm kwetsbaar in mogelijke rechterlijke procedures van luchtvaartmaatschappijen die zullen stellen dat autonome vlootvernieuwing ook volledig mee had moeten tellen voor het behalen van de eerste 15% geluidsreductie? Zo nee, kan de regering dit motiveren?
- d. In de formatiestukken lezen genoemde leden het volgende:
*“Het gevolg van de besluiten van het kabinet Schoof is dat de resterende 5% van het geluidsdoel volledig kan worden ingevuld met autonome vlootvernieuwing. Om 5% op deze manier in te vullen, is circa 2 jaar nodig.”*⁷⁰
Betekent de beleidswijziging feitelijk daarmee niet dat de sector nu geen enkele moeite hoeft te doen, anders dan de normale vervangingscyclus te doorlopen? En hadden de omwonenden deze geluidswinst sowieso niet gekregen?
- e. In reactie op de vraag of hij de conclusies kende van een analyse van Follow the Money met de titel ‘KLM’s vliegtuigen zijn ouder, luidruchtiger en minder zuinig dan nodig’ van

⁶⁸ Aanhangsel van de Handelingen II 2025/26, nr. 1136, antwoord 24.

⁶⁹ Kamerstukken II 2025/26 29 665 nr. 593 bijlage.

⁷⁰ Kamerstukken II 2025/26, 36 848 nr. 30 bijlage Informele uitvragen Ministeries deel 36 van 38, p. 2.



datum 30 juni 2026

ons kenmerk 181621

blad 25

5 juni 2024 antwoordde uw ambtsvoorganger:

"Ja, ik ben hier bekend mee. De feiten die in de analyse naar voren worden gebracht spreken voor zich".

Is de regering het met genoemde leden eens dat de KLM-groep met die oude vloot en als grootste gebruiker van Schiphol, daarmee een buitengewoon groot belang had bij de beleidswijziging zoals uw ambtsvoorganger die heeft doorgevoerd? Zo nee, kan de regering dat uitleggen? Zo ja, hoe is bewaakt dat er een zuivere belangenafweging heeft plaatsgehad op dat moment? Waar blijkt dat concreet uit?

Balanced Approach

84. Herkent de regering de volgende passage uit een verslag van een overleg van uw ambtsvoorganger samen met de minister van Economische Zaken en de CEO's van KLM en Schiphol van eind november 2024:
*"Minister IenW en Minister EZ schetsen de stand van zaken, en geven aan dat het belangrijk is om ondanks de hoge tijdsdruk tot een zorgvuldig besluit te komen. Feit dat deze BA onder zo grote tijdsdruk staat (anders dan BA's in andere landen) heeft alles te maken met de gedoogsituatie die uniek is voor Schiphol, en met de uitspraken van de rechters die er al zijn. Een BA is een noodzakelijke stap om tot een LVB te komen en te stoppen met gedogen."*⁷¹
- Impliceert dit dat de *balanced approach* gebruikt wordt om een bestaande situatie – minus wellicht een beperkt aantal vluchten – te legaliseren en te stoppen met gedogen? Zo nee, hoe moeten genoemde leden dit begrijpen?
85. Voor de *balanced approach*-procedure is als startpunt de 500.000 VTB gehanteerd die zoals het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zelf diverse malen heeft erkend geen wettelijk recht vormt. Kan de regering juridisch en in detail onderbouwd aangeven waar de desbetreffende richtlijn stelt dat een niet wettelijk vastgelegd aantal vliegbewegingen als startpunt mag dienen voor een *balanced approach*? Kan de regering aangeven waar de regeling expliciet vermeldt dat hiervoor niet het aantal zou moeten gelden, zoals wettelijk vastgelegd of op zijn minst volgend uit de vigerende wet- en regelgeving?
86. Herkent de regering de volgende passage uit een slide van een Raad Fysieke Leefomgeving waar het gaat over het kiezen van de optie voor 15% reductie als geluidsdoel, in plaats van de toch al verwaterde 17%:
*"extra kwetsbaarheid in proces (doelredenering); RBV-risico in hoger beroep groot (belang sector/economie voorop heel zichtbaar)"*⁷²
- Zo ja, hoe verhoudt deze constatering dat zich tot het vereiste vanuit het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie en het EVRM tot een evenwichtige belangenafweging?
87. In de Europese geluidsverordening staat in de inleidende overwegingen onder punt 3 het volgende opgenomen:
"De evenwichtige aanpak erkent, en doet geen afbreuk aan, de waarde van toepasselijke

⁷¹ Raadpleegbaar via: [link](#).

⁷² Raadpleegbaar via: [link](#).



datum 30 juni 2026

ons kenmerk 181621

blad 26

*juridische verplichtingen, bestaande overeenkomsten, vigerend rechten vastgesteld beleid.*⁷³

- a. Is het juist dat het ontwerpbesluit naar deze regeling verwijst als basis voor de *balanced approach* in paragraaf 2.2 van de nota van toelichting?
 - b. Is de regering het met genoemde leden eens dat de uit de geciteerde tekst volgt dat de evenwichtige aanpak de vigerende wet- en regelgeving dient te volgen en te respecteren, waaronder dan het LVB 2008? Zo nee, waarom niet? Zo ja, waarom hanteert de regering dan toch een veel hoger aantal vliegtuigbewegingen als startpunt voor de *balanced approach* dan het LVB 2008 toestaat?
 - c. Is de regering het met genoemde leden eens dat uit de geciteerde tekst volgt dat de evenwichtige aanpak geen afbreuk kan en mag doen aan de juridische verplichtingen die de Staat heeft voor de bescherming van de gezondheid en de leefomgeving van burgers voor zover die door Schiphol geraakt worden? Zo nee, kan de regering dit motiveren en aangeven?
 - d. Wat zegt bovenstaande passage volgens de regering over de hiërarchie van de diverse wet- en regelgeving die bij Schiphol van toepassing zijn?
 - e. Kan de regering in een duidelijke ranking aangeven wat de hiërarchische volgorde is van de volgende wetten, regels en richtlijnen: Handvest van de grondrechten van de Europese Unie, het EVRM, de Wet luchtvaart, het LVB, de Evenwichtige Aanpak 598/2014, de Omgevingswet, de *balanced approach*, ICAO Assembly Resolution A33-7 / ICAO Doc 9829 'Guidance on the Balanced Approach to Aircraft Noise Management'?
 - f. Stel dat om te kunnen voldoen aan de eisen rond de grondrechten van omwonenden als het recht op een goede gezondheid – waarop slechts in beperkte mate een gemotiveerde inbreuk mogelijk is vanwege het algemeen belang –, de uitkomst is dat op Schiphol, volgend uit de dan verantwoord geachte grenswaarden, maar ruimte is voor 400.000 vluchten. Maar dat de *balanced approach* dit niet toe zou staan. Kan dan die ruimte van 400.000 vluchten – met en volgend dus uit die verantwoord geachte grenswaarden – dan toch de basis worden voor het nieuwe LVB? Zo nee, kan de regering dan aangeven hoe dit zich verhoudt tot de geciteerde passage uit de inleiding waarin staat dat evenwichtige aanpak geen afbreuk mag doen aan etc.?
88. Zowel binnen de procedure van de *balanced approach* als binnen de toetsing aan de grondrechten vanuit het EVRM en het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie speelt het begrip *fair balance* een centrale rol. Toch zijn beide heel verschillend van aard. Is de regering het met genoemde leden eens dat een uitkomst van de *balanced approach* niet per definitie ook voldoet aan de vereisten van een *fair balance* binnen het begrippenkader van het EVRM en het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie? Zo nee, kan de regering dit uitleggen?
89. Kan de regering aangeven op welke concrete wijze er in voorliggend ontwerpbesluit:
- a. invulling is gegeven en voldaan wordt aan een *fair balance* als bedoeld in het EVRM en het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie?

⁷³ Verordening (EU) Nr. 598/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014 inzake de vaststelling van regels en procedures voor de invoering van geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Unie binnen het kader van een evenwichtige aanpak (PB L 173).



datum 30 juni 2026

ons kenmerk 181621

blad 27

- b. invulling is gegeven en voldaan wordt aan een *fair balance* als bedoeld in de *balanced approach*?
- c. hoe beide zich laten verenigen in dit ontwerpbesluit?
90. De inzet van de regering is – bij de aankondiging van het ontwerpbesluit in juni 2022 – om Schiphol te laten krimpen naar 440.000 vluchten. Voor de zuiverheid – dat is krimp ten opzichte van de gedoogde situatie – niet ten opzichte van de vigerende wet- en regelgeving. Later is dat via diverse tussenstappen verworden tot een reductie van 20% in geluidshinder over het etmaal. Waarvan 15% gerealiseerd zou moeten worden in een eerste fase en 5% later. Daarbij wordt gesteld dat dit invulling geeft aan de eis van de rechter in de RBV-zaak. Kan de regering in detail motiveren waarom dat zo zou zijn? Wordt met wat gedoogd wordt minus 20% dan ook een *fair balance* bereikt zoals vereist vanuit het Europees recht en de grondrechten? Kan de regering dit onderbouwen?
91. In de nota van toelichting wordt het volgende gesteld:
"Om invulling te geven aan de ambities van het besluit uit de Hoofdlijnenbrief, de gedoogsituatie te kunnen beëindigen en een nieuwe balans te vinden tussen de belangen van omwonenden en de luchtvaartsector, is het kabinet de *balanced approach* procedure (BA; 'evenwichtige aanpak') voor Schiphol gestart. Deze procedure, die is vastgelegd in Verordening (EU) Nr. 598/2014, ziet op een aanpak waarbij het gamma aan beschikbare maatregelen, namelijk de beperking van vliegtuiglawaai aan de bron, ruimtelijke ordening en beheer, operationele procedures voor de bestrijding van geluidshinder en exploitatiebeperkingen, op coherente wijze wordt benaderd, teneinde het geluidsprobleem op de meest kosteneffectieve wijze op te lossen".⁷⁴
Dit impliceert dat de beleidsruimte die de Staat voor zichzelf ziet beperkt is c.q. was, tot dat wat uiteindelijk paste binnen de kaders van een *balanced approach*-procedure. Is dit juist? Zo nee, hoe zit het dan?
92. De regering schrijft in die ambities dat er een nieuwe balans moet worden gevonden tussen de belangen van omwonenden en de luchtvaartsector. Ligt de lat van vereisten evenwel vanuit het EVRM en het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie niet hoger dan dat, in de zin dat er sprake moet zijn van een gerechtvaardigde balans? Zo ja, is de regering van mening dat daar ook sprake van is met dit ontwerpbesluit en kan de regering concreet onderbouwen hoe dit besluit daarvoor zorgt?
93. Is de regering het met genoemde leden eens dat een verlaging van 20% in de geluidsbelasting wel kan betekenen dat er een nieuwe balans ontstaat, deze onbetwist ook beter kan zijn ten opzichte van de huidige gedoogde situatie, maar dat dit niet automatisch betekent dat ook voldaan wordt aan de vereisten conform het EVRM en het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat is daar dan meer voor nodig?
94. De ILT geeft in haar op verzoek van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat uitgevoerde HUF-toets op het ontwerpbesluit aan dat in het besluit de motivatie en uitleg missen waarom het besluit een *fair balance* zou zijn "zoals de rechter in 2024 heeft geëist".⁷⁵ Kan de regering deze motivatie alsnog verstrekken en opnemen in het ontwerpbesluit? Zo nee, waarom niet?

⁷⁴ Kamerstukken I 2025/25, 31 936 BV, besluit, p. 54.

⁷⁵ Raadpleegbaar via: [link](#), p. 16.



datum 30 juni 2026

ons kenmerk 181621

blad 28

95. De ILT geeft in haar HUF-toets verder aan dat zij transparantie mist over de wijze waarop de grenswaarden tot stand zijn gekomen en waarom gekozen is voor deze specifieke ligging van de handhavingspunten. Zij geeft in dit kader het volgende aan:

“Een toelichting hierop is van belang voor transparantie over de bescherming van de omgeving.”⁷⁶

Kan de regering dit alsnog doen in antwoord op deze vragen en dit ook aanpassen in het ontwerpbesluit? Zo nee, waarom niet?

Natuurvergunning

96. Herkent de regering de passage uit de beslisnota voor dit ontwerpbesluit waarin het volgende staat:

“Onderdeel van het MER is een Passende Beoordeling, waaruit moet volgen dat het project geen negatieve gevolgen zal hebben voor Natura 2000-gebieden. Hiertoe wordt de Passende Beoordeling die ten grondslag ligt aan de vernietigde natuurvergunning geactualiseerd. Hierbij moet (ook) worden voldaan aan het additionaliteitsvereiste.”⁷⁷

97. Klopt het evenwel dat in de Passende Beoordeling die Schiphol heeft gemaakt staat dat *“De overweging van de rechtbank dat onvoldoende is onderbouwd dat bij de inzet van mitigerende maatregelen wordt voldaan aan het zogenoemde additionaliteitsvereiste, is nog niet meegenomen in deze passende beoordeling. Wanneer meer duidelijkheid bestaat over de wijze waarop de additionaliteit van de mitigerende maatregelen kan worden gemotiveerd, zal dit worden verwerkt in een aanvulling op de passende beoordeling”*?⁷⁸

Zo ja, voldoet de Passende Beoordeling dan aan de eis die door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zelf is verwoord in de beslisnota dat moet worden voldaan aan het additionaliteitsvereiste?

98. Kan de regering aangeven op welke gronden zij een LVB voorlegt aan beide Kamers dat aantoonbaar niet af is, immers: *“de wijze waarop de additionaliteit van de mitigerende maatregelen nog moet worden gemotiveerd in een aanvulling op de passende beoordeling”*?

99. Is het idee van de regering dat dit ook wel kan nadat het voorliggende ontwerpbesluit van kracht is geworden? Zo ja, op welke wettelijke basis zou dat kunnen, en vergroot de regering daarmee niet juist het juridisch moeras waarvan eerder is gezegd dat zij daar graag uit wil komen? Zo nee, waarom niet?

100. Waar de regering de term ‘toegestane aantal vluchten’ of ‘huidige toegestane aantal vliegbewegingen’ en variaties gebruikt om de 500.000 vluchten te verklaren die het ministerie als referentiesituatie lijkt te zien, wat betekent dat dan?

101. In de zuivere vorm betekent toegestaan dat iets geoorloofd of gepermitteerd is, oftewel dat het volgens de regels mag. Volgens welke regels en wettelijke basis geldt dat voor die 500.000 vluchten?

102. In een nota voor het derde bewindsliedenoverleg Schiphol van 15 november 2021 lezen genoemde leden het volgende:

“Het LVB kan pas worden vastgesteld als de natuurvergunning (stikstof) is afgegeven, pas

⁷⁶ Raadpleegbaar via: [link](#), p. 16.

⁷⁷ Kamerstukken I 2025/26, 31 936, BV, beslisnota, p. 4.

⁷⁸ Kamerstukken II 2025/26, 31 936, BV, bijlage, p. 102.



datum 30 juni 2026

ons kenmerk 181621

blad 29

dan mogelijkheid om 500.000 vliegtuigbewegingen te legaliseren (afhankelijk van referentiesituatie)".

Kan de regering politiek én juridisch onderbouwen waarom er nu toch een LVB kan worden vastgesteld ondanks dat Schiphol geen natuurvergunning heeft?

103. Dit ontwerpbesluit en de natuurvergunning van Schiphol moeten beide voldoen aan de Habitat- en Vogelrichtlijn. Daarbij is niet de minister van Infrastructuur en Waterstaat het bevoegd gezag voor de natuurvergunning, maar de minister van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur (LVVN). Derhalve geldt dat zonder dat:
- de minister van LVVN de natuurvergunning ook daadwerkelijk toekent aan Schiphol;
 - de natuurvergunning onherroepelijk is geworden, en
 - het LVB en de Natuurvergunning 100% overkomen (reden waarom ze in principe dezelfde Passende Beoordeling en uitgangspunten behoren te hebben).
- niet gesteld kan worden door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat dat het LVB vergunbaar is. Daarvoor dienen eerst het oordeel en de toestemming van de minister van LVVN te worden afgewacht. Toch wijkt de regering daar nu van af. Waarom zou dit wettelijk mogelijk zijn?
104. Is het juist dat totdat er wél een onherroepelijke natuurvergunning is, er met het afkondigen van het voorliggende ontwerpbesluit in strijd zal worden gehandeld met de Habitat- en Vogelrichtlijn? Zo nee, waarom niet? Kan de regering in haar antwoord meenemen dat door haar zelf wordt erkend dat het LVB 2008 geen wettelijke basis bood om 478.000 vluchten uit te mogen voeren? Waarmee er dus per definitie sprake is van een verruiming ten opzichte van de historische rechten. En dat ook vanuit de Wet natuurbeheer de historische rechten ver onder de 478.000 vluchten liggen.
105. Kan de regering motiveren hoe zij ervoor kan instaan dat het LVB juridisch in rechte stand kan houden zonder voorafgaande zekerheid rond een natuurvergunning?

Gezondheidsrisico's

106. Uit de resultaten van een onderzoek van de GGD Kennemerland uit januari 2026 blijkt het volgende:
- "Bijna de helft van de inwoners van de Haarlemmermeer maakt zich zorgen over zijn of haar gezondheid door het wonen in de buurt van Schiphol. Dicht bij de luchthaven is dat zelfs 65%. In Uitgeest is 28% van de inwoners bezorgd. In de hele regio Kennemerland is dat 22%."*⁷⁹
- Als de helft van de mensen zich zorgen maakt om hun gezondheid, kan er dan ooit sprake zijn van proportionaliteit en een gerechtvaardigde inbreuk op de rechten van inwoners?
107. De regering heeft – ondanks een dringende oproep van onder andere de Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS) – eind vorig jaar besloten dat een actueel onderzoek door de Gezondheidsraad naar de effecten en gezondheidsrisico's van Schiphol niet nodig zou zijn. Ook al dateert het vorige onderzoek van 25 jaar geleden en is het vliegverkeer in die tijd flink toegenomen. In uw brief van 12 mei 2026 aan de Tweede Kamer lezen genoemde leden nu echter dat Belgische hoogleraren in een rapport aan u op 19 december 2025 al concluderen dat de eerdere onderzoeken slechts een gedeeltelijk antwoord geven op de vraag in welke mate luchtvaartemissies bijdragen aan de lokale luchtkwaliteit en negatieve effecten hebben

⁷⁹ Raadpleegbaar via: [link](#).



datum 30 juni 2026

ons kenmerk 181621

blad 30

op de gezondheid van omwonenden.⁸⁰

Nu volgt er alsnog een dergelijk onderzoek door de Gezondheidsraad, maar wil de regering al gewoon doorgaan met dit ontwerpbesluit en daarmee dus mogelijk veel te ruime grenzen vastleggen.

- a. Hoe kon de regering zo stellig beweren dat een onderzoek door de Gezondheidsraad niet nodig was, als de hoogleraren nu tot de conclusie komen dat het eerdere onderzoek daar volstrekt geen goed beeld van kon geven en elementaire zaken als piekconcentraties van schadelijke uitstoot niet eens bekeken waren?
- b. Hoe past dit bij de vereisten van de evenwichtige belangenafweging, rekening houdend met het EVRM en het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie?
- c. Waarom stuurt de regering dit rapport van december 2025 pas nu naar de Tweede Kamer? En in welke mate speelde mee dat de regering niet wilde dat dit zou interfereren met de behandeling van dit ontwerpbesluit?
- d. Hoe kan er ooit sprake zijn van een evenwichtige belangenafweging als dergelijke informatie eerst vijf maanden buiten beeld wordt gehouden en vervolgens nog steeds niet meegenomen gaat worden in een ontwerpbesluit dat weer voor vele jaren de geldende norm voor de Schiphol-operatie zal zijn?
- e. Het rapport stelt als een van de tekortkomingen vast dat er sprake was van *“een dominante focus op jaargemiddelden in plaats van kortetijdsmetriek (uur- en daggemiddelden) en piekconcentraties, die voor acute en subacute gezondheidseffecten juist relevant zijn.”*⁸¹

Hoe kan een zo elementaire beoordelingsfactor buiten beschouwing zijn gebleven in de onderzoeken tot nu toe?

- f. In voormelde Kamerbrief en bijbehorende beslisnota wordt nog steeds geïmpliceerd dat de bijdrage van de luchtvaart aan de totaalconcentraties van Zeer Zorgwekkende Stoffen beperkt zou zijn. Als het onderzoek van de Belgische hoogleraren nu juist aantoonde dat er heel veel onbekend is en er niet eens goed naar piekconcentraties gekeken is, waar is dit dan op gebaseerd? Kan de regering hard onderbouwen dat luchtvaart inderdaad een geringe bijdrage levert voor elk van de Zeer Zorgwekkende Stoffen, ook wanneer piekconcentraties meegenomen worden? Zo nee, kan de regering dan bevestigen dat luchtvaart wel degelijk mogelijk een serieuze impact kan hebben op de luchtkwaliteit, de concentraties van Zeer Zorgwekkende Stoffen en de gezondheidsrisico in het gebied rond de luchthaven?

108. In voormelde brief wordt voorts het volgende gesteld:

*“Het kabinet kiest er niet voor om lopende trajecten, zoals de LVB-wijziging die nu ter voorhang voorligt in de Kamer, te laten wachten op de uitkomsten van dit advies, omdat het van belang is om de rechtsbescherming van omwonenden zo snel mogelijk te herstellen, zoals ook opgedragen door de rechter in de RBV-zaak.”*⁸²

In welke mate is de rechtsbescherming van omwonenden erbij gebaat wanneer er nu een LVB wordt vastgesteld dat de luchtvaartsector allemaal verworven rechten toekent, flink boven de ruimte uit de vigerende wetgeving, waarbij er voor de emissies van Zeer Zorgwekkende

⁸⁰ Kamerstukken II 2025/26, 31 936/30 175, nr. 1290, p. 2.

⁸¹ Kamerstukken II 2025/26, 31 936/30 175, nr. 1290, bijlage, p. 2.

⁸² Kamerstukken II 2025/26, 31 936/30 175, nr. 1290, p. 4.



datum 30 juni 2026

ons kenmerk 181621

blad 31

Stoffen alleen relatieve grenswaarden worden opgelegd per vlucht die geen enkele grens stellen aan de absolute concentraties van Zeer Zorgwekkende Stoffen waaraan omwonenden worden blootgesteld, piekwaarden worden genegeerd en op basis van rammelend eerder onderzoek risico's zijn gebagatelliseerd? Op welke manier voldoet dat aan de eisen van het EVRM en het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie?

109. In de slotopmerking van voormelde brief lezen genoemde leden het volgende:

*"Zoals ik in de beleidsbrief Infrastructuur en Waterstaat heb aangegeven, is infrastructuur het fundament onder onze samenleving en economie, en we maken er dagelijks gebruik van, bijna vanzelfsprekend. Tegelijkertijd is het onontkoombaar dat in ons drukbezette land infrastructuur ook risico's geeft op hinder en gezondheidsschade, of we nu langs een drukke snelweg of spoorlijn wonen, of bij een luchthaven."*⁸³

- a. Is de regering het met genoemde leden eens dat gezondheidsrisico's zoveel als mogelijk beperkt dienen te worden en dat het toetsingskader van het EVRM en het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie van toepassing zijn omdat inbreuk wordt gemaakt op grondrechten van omwonenden? Zo nee, kan de regering dat uitleggen en motiveren?
- b. Is de regering het met genoemde leden eens dat als blijkt dat er wel degelijk gezondheidsrisico's zijn, de consequentie hiervan kan zijn dat het plafond van Schiphol flink lager dient te worden dan de nu vastgelegde capaciteit van 478.000 vluchten? Zo nee, kan de regering dat motiveren? Zo ja, wat zijn dan de juridische consequenties door wel die ruime grens vast te leggen die feitelijk een verruiming betekent van de huidige juridische grens die het LVB 2008 oplegt? Indien de regering daarbij van mening is dat het LVB 2008 niet de huidige juridische grens vormt, kan zij dit expliciet uitspreken en gedegen onderbouwen?

110. Genoemde leden lezen verder in voormelde brief aan de Tweede Kamer het volgende:

*"Deze onontkoombaarheid maakt het des te belangrijker om mogelijke gezondheidseffecten in beeld te krijgen, af te wegen en waar mogelijk te mitigeren. Op het gebied van luchtvaart neemt dit kabinet hierin internationaal gezien een voortrekkersrol. Schiphol is de enige luchthaven ter wereld waar krimp van het aantal vliegtuigbewegingen plaatsvindt om een betere balans tussen geluidhinder voor de omgeving en economische belangen van de sector te bereiken. Ook loopt Nederland internationaal voorop als het gaat om het beperken van de gezondheidsschade door luchtvaartemissies en het doen van onderzoek daarnaar. Met het vragen van een advies aan de Gezondheidsraad gaan we daarin nog verder."*⁸⁴

- a. Is de regering het met genoemde leden eens dat er geen sprake is van krimp met dit besluit wanneer uitgegaan wordt van de wettelijke referentiesituatie maar juist van groei? Zo nee, kan de regering dit onderbouwen?
- b. Waaruit blijkt dat we vooroplopen als er juist zulke fundamentele kritiek is op het eerdere onderzoek en blijkt dat daar grote tekortkomingen in zitten? Waarbij – zoals eerder aangegeven – niet eens naar iets heel fundamenteels als piekconcentraties is gekeken in dat eerdere onderzoek?
- c. Wat wordt bedoeld met *"nog verder gaan"*? Als het vorige onderzoek van de Gezondheidsraad al 25 jaar oud is en Schiphol in die tijd ook nog enorm gegroeid is, is

⁸³ Kamerstukken II 2025/26, 31 936/30 175, nr. 1290, p. 5.

⁸⁴ Kamerstukken II 2025/26, 31 936/30 175, nr. 1290, p. 5.



datum 30 juni 2026

ons kenmerk 181621

blad 32

het dan vooruitstrevend te noemen om de gezondheidseffecten (eindelijk) eens goed te laten onderzoeken? Sterker nog, zouden het EVRM en het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie niet vereist hebben dat dit al veel eerder gebeurd had moeten zijn? In het bijzonder bij vaststelling van het LVB 2003, het LVB 2008, bij het inzetten van het gedoogbeleid met de daarmee gepaard gaande groei en het daarna continu continueren van het gedoogbeleid? Zo nee, waarom niet?

111. In een nota uit november 2022 aan ministers en staatsecretarissen over de inzet van Nederland over Europese normen voor luchtkwaliteit opgesteld door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is de volgende passage opgenomen:
*“Een bindend doel voor 2030 houdt echter in dat de luchtkwaliteit in 2030 overal aan de grenswaarden moet voldoen, ook in de IJmond, de Rijnmond en op Schiphol, waar nog slagen gemaakt moeten worden. [...] Het Nederlandse standpunt is dat het noodzakelijk kan zijn om te kiezen voor een later doeljaar dan 2030 als verder onderzoek uitwijst dat extra kosteneffectieve en uitvoerbare maatregelen ontoereikend zijn om de nieuwe normstelling in 2030 overal in Nederland te halen”.*⁸⁵
- Welke maatregelen zijn er inmiddels genomen om te zorgen dat de luchtkwaliteit rond Schiphol wél aan de normen kan voldoen in 2030? Gaan die normen ook gehaald worden in 2030? Zo nee, welke harde doelstellingen zijn er dan wel?
- In een recente studie over ultrafijnstof rond de luchthaven van Zurich valt te lezen dat:
*“Online mass spectrometry shows that engine lubrication oil signals closely track aviation-related high UFP levels, enabling attribution of high UFP concentration events to aviation emissions. Multiyear measurements at the site further show that airport emissions dominate daytime UFP concentrations for ~30% of the time across all wind directions. The widespread presence of UFPs and related organophosphate oil compounds poses a health concern for communities near airports that regulators should address.”*⁸⁶
- a. Welke duiding geeft de regering aan dit onderzoek en op welke manier neemt zij dit mee bij beleidsvorming en veranderende wet- en regelgeving, waaronder voorliggend ontwerpbesluit?
- b. Als deze waarschuwing voor de luchthaven van Zurich geldt – die met 260.000 vluchten flink kleiner is dan Schiphol – wat zegt dat over de bestaande gezondheidseffecten van lokale bewoners rond Schiphol?
112. Naar aanleiding van een onderzoek van The Parliamentary Office of Science and Technology van het Britse parlement uit mei 2026 wordt de volgende conclusie getrokken:
*“Air pollution from airports includes gases and particles released by aircraft engines, such as nitrogen oxides (NOx) fine particulate matter (PM2.5), and ultra-fine particles (UFP). These pollutants can travel tens of kilometres beyond airport boundaries. Evidence shows that these pollutants result in poorer air quality near airports, particularly downwind of taxiways and runways. Globally, 16.000 premature deaths per year can be attributed to civil aviation-related air pollution, with one third of these deaths occurring in people living within 20 km of airports.”*⁸⁷
- Zal de situatie rond Schiphol heel anders zijn dan dit of kunnen daar ook duizenden

⁸⁵ Kamerstukken II 2023/24, 36 246, nr. 5, beslisnota, p. 3.

⁸⁶ Raadpleegbaar via: [link](#).

⁸⁷ Raadpleegbaar via: [link](#).



datum 30 juni 2026

ons kenmerk 181621

blad 33

voortijdige sterfgevallen optreden als gevolg van het vliegverkeer en de luchtvaartoperatie? Kan de regering haar antwoord motiveren?

113. Kan de regering in het kort samenvatten wat de conclusies zijn van het onderzoek behorend bij dit persbericht: 'Ultrafine particles from planes put 52 million Europeans at risk of serious health conditions'?⁸⁸ Wat betekent dit volgens de regering voor het Schipholbeleid of wat zou het moeten betekenen?
114. In een bijlage bij een beslisnota van januari 2022 over de emissies van Zeer Zorgwekkende Stoffen en Ultrafijnstof lezen genoemde leden het volgende:
"Dat is eigenlijk de eerste keer dat voor meerdere betrokkenen de rare situatie duidelijk werd dat Schiphol een verplichting heeft om de 0,1% van zijn uitstoot aan ZZS te minimaliseren, maar dat voor de overige 99,9% niks is geregeld".⁸⁹
Hetgeen het NRC in januari 2023 samenvatte met de kop 'Schiphol mag onbeperkt 'zeer zorgwekkende stoffen' uitstoten, als enige bedrijf in Nederland'.
- Is de regering van mening dat de geldende wet- en regelgeving op deze manier kan voldoen aan de vereisten van het EVRM en het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie. Zo ja, kan de regering dat motiveren?
 - Welke concrete regulering is er na deze constatering – inmiddels meer dan vier jaar geleden – gekomen voor die 99,9% die in januari 2022 niet gereguleerd was?
 - Welke concrete regulering voor Zeer Zorgwekkende Stoffen introduceert het voorliggende ontwerpbesluit en welke concrete extra bescherming zal dit besluit geven aan omwonenden en medewerkers?
 - Welk percentage van de Zeer Zorgwekkende Stoffen-uitstoot zal met het van kracht worden van dit LVB voortaan gereguleerd zijn?
 - Met dit percentage, is de regering dan van mening dat het nieuwe LVB voldoet aan de vereisten van het EVRM en het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie?
 - Is de constatering van NRC van destijds nog steeds juist inhoudende dat Schiphol het enige bedrijf in Nederland is dat onbeperkt zeer zorgwekkende stoffen uitstoten? Zo nee, hoe zit het dan?
115. In de Staat van de Luchtvaart 2025 stelt de ILT het volgende:
*"Luchtvaart veroorzaakt schadelijke uitstoot (emissies), zowel op de grond als in de lucht [...] We zien echter dat de regels te ruim zijn of dat regels ontbreken. [...] De totale uitstoot van deze stoffen wordt echter niet beperkt door het LVB. De ILT-Luchtvaartautoriteit kan dus geen grenzen stellen aan de totale hoeveelheid emissies. Deze hoeveelheid kan namelijk stijgen wanneer het aantal vliegbewegingen stijgt, terwijl nog steeds voldaan wordt aan de eisen van het LVB. Voor CO2 zijn geen nationale normen opgenomen."*⁹⁰
Welke maatregelen worden concreet in dit LVB genomen om deze grote gebreken in de wet- en regelgeving op te lossen?
116. De ILT merkt in haar advies over dit ontwerpbesluit ook het volgende op:
"Ook voor emissies van stoffen die recentelijk aan prioriteit hebben gewonnen zoals PM 2,5, ultrafijnstof, ZZS enz. zijn geen normen bepaald".⁹¹

⁸⁸ Raadpleegbaar via: [link](#).

⁸⁹ Raadpleegbaar via: [link](#), zie bijlage III.

⁹⁰ Raadpleegbaar via: [link](#), zie p. 20.

⁹¹ Raadpleegbaar via: [link](#), zie p. 22.



datum 30 juni 2026

ons kenmerk 181621

blad 34

Daarmee doelt de ILT erop dat er alleen relatieve normen zijn opgenomen per vlucht en ook maar voor een beperkt aantal van de Zeer Zorgwekkende Stoffen. Is de regering het met genoemde leden eens dat zonder absolute normen en normeringen voor alle Zeer Zorgwekkende Stoffen er per definitie geen sprake kan zijn van voldoende bescherming voor omwonenden en medewerkers? Zo nee, kan de regering dit motiveren?

117. De Omgevingswet legt een minimalisatieplicht op, maar dit LVB lijkt daar niet in te voorzien. Op welke wijze is wettelijk geregeld dat ook de luchtvaart zich aan de minimalisatieplicht houdt?
118. De Commissie mer merkte in het toetsingsadvies over de rapportage Gelijkwaardigheid oude en nieuwe normenstelsel Schiphol van 22 maart 2006 het volgende op:
“De beschermende werking van het nieuwe stelsel is voor externe veiligheid niet gelijkwaardig aan het oude stelsel. Groepsrisico ontbreekt en TRG (Totaal Risico Gewicht) is geen zinvolle beschermende maat.”⁹²
- Is het juist dat ook het LVB geen normen bevat voor groepsrisico?
 - Klopt het dat totaal risicogewicht een relatieve norm is die meegroeit met het aantal vluchten en de hoeveelheid startgewicht?
 - Wat is er met de constatering gedaan van de Commissie mer dat TRG (Totaal Risico Gewicht) feitelijk geen zinvolle beschermende maat is?⁹³
 - Als het huidige stelsel voor veiligheid niet gelijkwaardig was aan het oude stelsel, voldoet dit stelsel dan wel aan de Wet luchtvaart en de Wijzigingswet Wet luchtvaart? Zo ja, op welke manier dan? Zo nee, wat zegt dat over de legitimiteit van het stelsel?
 - Kan de wetgever voldoen aan de vereisten van het EVRM en het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie als de veiligheid gebaseerd is op een maat die geen zinvolle bescherming biedt?
119. In een rapport uit 2005 over de ontwikkeling van het groepsrisico rond Schiphol schreef het RIVM het volgende:
“The main conclusions of the study are: 1) that the societal risk since 1990 has nearly doubled, 2) that there is a strong geographical concentration, as 90% of the societal risk is located in 3 % of the built-up areas, and 3) that the increase in societal risk is particularly the result of the increase in air traffic risk and the increase in the number of employees in the area.”⁹⁴
- Kan de regering een reflectie geven op het feit dat het groepsrisico – dus de kans op ongevallen met grote groepen slachtoffers op de grond – door Schiphol in 2010 verdubbeld is in de periode van 1990 tot 2010?
 - Betekent dit dat de kans dat er een dergelijke ramp optreedt, circa tweemaal zo groot is als dat was ten tijde van de Bijlmerramp in 1992?
 - Is er zicht op hoe het groepsrisico zich sinds 2010 verder ontwikkeld heeft, ook indachtig de grote groei in vluchtaantallen van circa 400.000 tot aan 500.000 in piekjaar 2019 en 478.000 met de inwerkingtreding van dit LVB? Kan de regering deze cijfers delen? Als dit er niet is, hoe kan de regering dan afgewogen beslissingen nemen?

⁹² Raadpleegbaar via: [link](#), p. 1.

⁹³ Raadpleegbaar via: [link](#), p. 1.

⁹⁴ Raadpleegbaar via: [link](#).



datum 30 juni 2026

ons kenmerk 181621

blad 35

- d. Op welke manier kan met hetgeen het RIVM constateerde voldaan zijn aan de gelijkwaardigheidscriteria voor veiligheid?
- e. Kan de regering een onderbouwing geven die aantoonst dat voor dit LVB voldaan wordt aan de eis van gelijkwaardigheid specifiek voor de externe veiligheid binnen het kader van de Wet luchtvaart en de Wijzigingswet Wet luchtvaart
120. In juni 2004 schrijft de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat in een brief over de evaluatie van het Schipholbeleid het volgende:
*"Aan de Tweede Kamer is in 2003 gemeld dat een stand still van het groepsrisico ten opzichte van 1990 niet reëel is, ook niet indien het groepsrisico (her)berekend wordt met een nog te ontwikkelen statistisch causaal model. De oorzaak ligt in de sterke toename na 1990 van zowel de populatie rond de luchthaven als het vliegverkeer."*⁹⁵
- a. Is het loslaten van het groepsrisico omdat het de groei van Schiphol in de weg stond, niet wederom een voorbeeld waar de belangen van Schiphol leidend zijn op alle andere belangen zoals de rechter oordeelt in de RBV-zaak? Zo nee, waarom niet?
- b. Als het groepsrisico ondervangen wordt door het sturen door deze risico's onderdeel te maken van de ruimtelijke ontwikkeling, is het dan correct dat dit alleen werkt voor nieuwe ontwikkelingen en niets zegt over de risico's voor mensen die wonen en werken in de al bestaande bebouwing? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat betekent de sterke toename van het vliegverkeer dan voor hen?

Veiligheidsrisico's

121. Kunt u een duiding geven van de constatering van de Commissie mer over de veiligheid uit paragraaf 6.4 en concreet ingaan op de volgende vier passages:
- a. *"Dit resulteert in (extra) risico's voor het vliegverkeer ten opzichte van andere grote internationale luchthavens";*
- b. *"In de uitgevoerde integrale veiligheidsanalyse wordt beperkt aandacht besteed aan het complexe gebruik van de luchthaven. Aan de extra risico's die de vele baancombinatiewisselingen met zich meebrengen en de afwijkende werkwijze van de verkeersleiding, wordt geen aandacht besteed. Het convergerend baangebruik wordt weliswaar genoemd, maar de extra risico's ervan zijn onvoldoende in kaart gebracht";*
- c. *"Het MER maakt ook niet duidelijk wat de invloed van het LVB 2026 (nieuwe stelsel van geluidhandhavingpunten) is op de vliegveiligheid", en*
- d. *"De integrale veiligheidsanalyse, en daarmee het MER, missen de benodigde diepgang. Het is in ieder geval nodig om beter inzicht te krijgen in het effect van het LVB 2026 (inclusief de alternatieven) op de vliegveiligheid en om daarbij mogelijke maatregelen in beeld te brengen voor de verbetering van de veiligheid".*
122. De Commissie mer stelt in haar rapport in paragraaf 6.4.2. ook het volgende:
*"De unieke vliegveiligheidssituatie op Schiphol komt niet in de luchtvaartongevallenstatistiek terug, omdat Schiphol de enige grote luchthaven ter wereld is die op deze wijze te werk gaat. In andere woorden, er zijn feitelijk te weinig data om risico's van veelvuldige dagelijkse baanwisselingen te berekenen."*⁹⁶

⁹⁵ Kamerstukken II 2003/04, 29 665, nr. 1, p. 19.

⁹⁶ Kamerstukken II 2025/26, 31 936, BZ, bijlage p. 36.



datum 30 juni 2026

ons kenmerk 181621

blad 36

Kunnen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en Schiphol dan wel betrouwbare conclusies trekken over de veiligheid van Schiphol voor de omgeving? En als dit inzicht zo beperkt is, op welke manier kan dan worden voldaan aan de vereisten van het EVRM en het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie in haar zorgplicht voor omwonenden?

In 2017 heeft de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) de veiligheid van het vliegverkeer op Schiphol onderzocht en geconcludeerd dat de veiligheidsrisico's op Schiphol structureel moeten worden verminderd.⁹⁷ De OVV had met name zorgen over de grote complexiteit van de operatie op Schiphol, voortkomend uit de indeling van Schiphol met kruisende landingsbanen en de vele piekmomenten om snelle overstaptijden te kunnen bieden. In bedoeld rapport heeft de OVV acht belangrijke aanbevelingen gedaan. Deze zijn vervolgens door de sector en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat omgezet in een twintigtal (andere) aanbevelingen, die dus niet per se alles afdekken en ook niet 1:1 herleidbaar zijn. In 2024 en 2025 is daarbij gesteld door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat dat de meeste aanbevelingen adequaat zijn opgevolgd. Dit als beoordeeld door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en sector zelf en de daartoe behorende onderzoeksbureaus. De grote vraag is echter of de OVV deze mening deelt. En of hij – inmiddels negen jaar verder – van mening is dat de overheid gedaan heeft wat nodig is om zijn serieuze zorgen over de vliegveiligheid weg te nemen. Daarover hebben genoemde leden de volgende vragen:

- a. Is de regering bereid de OVV zelf om zijn reflecties te vragen over de opvolging van de aanbevelingen uit 2017 en deze Kamer daarover te informeren? Waarbij met nadruk de originele aanbevelingen van de OVV zelf bedoeld worden, niet de vertaling daarvan door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de sector.
- b. Op welke manier zijn de zorgen en aanbevelingen van de OVV geadresseerd in het voorliggende ontwerpbesluit? Wat immers het eerste nieuwe wettelijk kader wordt dat sinds die tijd van kracht zal worden. Welke concrete maatregelen worden nu geïmplementeerd die voortkomen uit dat advies?
- c. Kan de regering de OVV ook verzoeken wat hij – binnen dat kader – vindt van het voorliggende ontwerpbesluit? Zo nee, waarom niet? Zo ja, kan de regering deze Kamer daarover informeren?

Handhaarbaarheid

123. Genoemde leden lezen dat de ILT – als eigen inspectiedienst van de regering – in de HUF-checklist onder vraag 4 “*Zijn de verantwoordelijkheden en bevoegdheden duidelijk vastgelegd?*” het volgende stelt:

“Nee, de voorwaarden waar Schiphol aan moet voldoen voordat er een koninklijk besluit wordt genomen zijn onvoldoende scherp en duidelijk in de artikeltekst/NvT opgenomen. Voor de duidelijkheid naar alle partijen toe is dat wel noodzakelijk. De ingrediënten worden in de NvT op verschillende plekken genoemd. Beter is om ze samen te vatten als harde criteria: ‘Het koninklijk besluit wordt niet eerder genomen dan nadat:

- 1. artikel 4.2.1 tweede lid, artikel 4.2.2 tweede lid en artikel 4.2.3a structureel wordt nageleefd en;*

⁹⁷ Raadpleegbaar via: [link](#).



datum 30 juni 2026

ons kenmerk 181621

blad 37

2. het behalen van de geluidsdoelstelling die ten grondslag ligt aan het *Balanced Approach (BA)* proces formeel is vastgesteld en;
3. de luchthaven Schiphol alle overige grenswaarden uit dit Luchthavenverkeerbesluit aantoonbaar naleeft en;
4. voor de luchthaven Schiphol een natuurvergunning is vastgesteld en;
5. de luchthaven Schiphol deze natuurvergunning aantoonbaar naleeft"

Aandachtspunt bij 2: Om deze stap te kunnen uitvoeren is het belangrijk om vast te leggen hoe het halen van de BA doelen wordt gemonitord. Wat telt mee en wat niet? Hoe scherp zijn de gesloten convenanten en bestuurlijke afspraken? Ten aanzien van dit onderdeel bestaat het risico dat artikel 4.2.3b ten onrechte in werking treedt. Dit doet afbreuk aan de handhaafbaarheid en aan het vertrouwen in de overheid. Als er geen duidelijke kaders zijn over hoe de BA doelen worden gemonitord kan er geen onderbouwde conclusie worden opgesteld over het al dan niet behalen van de BA doelen."⁹⁸

Daarover hebben genoemde leden de volgende vragen:

- a. Waarom stelt de regering dit allemaal niet – zoals de ILT adviseert – daadwerkelijk als harde voorwaarden voordat het voorliggende ontwerpbesluit tot koninklijk besluit gemaakt kan worden?
- b. Welke van deze punten zijn volgens de regering essentieel om voor het van kracht worden van dit LVB gerealiseerd te hebben?
- c. Kan de regering per punt aangeven wat de huidige status is? En in het geval punten nog niet gerealiseerd zijn, wanneer de regering uiterlijk kan garanderen dat dit wel het geval zal zijn en hoe zij dit van plan is te gaan afdwingen?
- d. Kan de regering reflecteren op de zinsnede dat de vermeende vrijblijvendheid van een en ander "afbreuk doet aan de handhaafbaarheid en aan het vertrouwen in de overheid"?⁹⁹

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

De leden van de **BBB**-fractie leggen de volgende vragen aan de regering voor.

1. Schiphol koopt stikstofrechten op van agrarische bedrijven (externe saldering) om de eigen natuurvergunning voor de luchthaven rond te rekenen. Kan de regering aan de leden van de fractie van de BBB-fractie toelichten of dit een uitzondering is op het feit dat stikstofruimte altijd eerst ten goede moet komen aan natuur? Als deze uitzondering hier geldt, waarom geldt deze uitzondering dan niet in andere gevallen zoals bij de PAS-melders¹⁰⁰?
2. Door de regels van het preferentieel baangebruik, waarbij het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel (NNHS) zogenaamd de hinder over dichtbevolkte gebieden moest beperken, zijn de secundaire banen veel vaker ingezet. Hierdoor is de overlast verplaatst

⁹⁸ Kamerstukken II 2025/26, 29 665, 595 bijlage p. 32.

⁹⁹ Kamerstukken II 2025/26, 29 665, 595 bijlage p. 33.

¹⁰⁰ PAS = Programma Aanpak Stikstof.



datum 30 juni 2026

ons kenmerk 181621

blad 38

- naar gemeenten in de regio en het buitengebied, zoals Uithoorn. Wat gaat dit LVB betekenen voor deze gebieden?
3. In het plan staat een zogeheten groei-verdien-systematiek, waarbij de komst van stillere vliegtuigen wordt ingewisseld voor ruimte om méér vluchten toe te laten. In hoeverre is daarbij voldoende rekening gehouden met de ergernis van meer vluchten, de bekende Alders-paradox?
 4. Als uiteindelijk besloten wordt dat Schiphol (tijdelijk) niet verder kan groeien, wat ziet de regering dan als mogelijk alternatief?
 5. De eigen toezichthouder, de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), waarschuwt in een HUF-toets dat de regels en uitzonderingen rondom het baangebruik niet handhaafbaar zijn en dat ze mogelijkheden voor handhaving mist, zoals een directe bestuurlijke boete. In hoeverre deelt de regering de zorgen van de ILT en wat gaat zij doen met de bevindingen van de HUF-toets?¹⁰¹
 6. Door de onzekerheid over de nieuwe geluidscontouren en de verplichte cumulatie van luchtvaartgeluid dreigt de woningbouw in gemeenten als Haarlemmermeer in de toekomst tot stilstand te komen. Is hier overleg over met de betreffende gemeenten? Wat gaat de regering doen om stagnatie te voorkomen?
 7. De regering kiest ervoor om in het nieuwe besluit oude handhavingpunten op te heffen en nieuwe punten in te voeren. Begrijpt de regering dat het weghalen van deze bekende punten het wantrouwen bij de burgers aanwakkert, omdat zij hierdoor de historische ontwikkeling van het geluid niet meer kunnen controleren? Kan (een deel van) de oude handhavingpunten behouden blijven? Zo nee, waarom niet?
 8. Bij het bepalen van de nieuwe geluidsgrenzen is bovenop alle normale schommelingen in het weer en verkeer óók nog eens een extra "statistische marge" ingebouwd, zodat de grenswaarden lokaal zelfs hoger uitvallen dan voorheen. Waarom is hiervoor gekozen?
 9. In de ons omringende landen is ervoor gekozen om een deel van de nacht vrij te houden van luchtverkeer. Dit zou enorm ten goede komen aan het brede welzijn van de omwonenden. Waarom is hier in dit LVB niet voor gekozen? Is de regering bereid dit te onderzoeken?
 10. Er is onder andere onvrede in de Maatschappelijke Raad Schiphol, omdat de bewoners zijn ingedeeld per baan en dus niet meer mogen meepraten over het gehele LVB. Zijn deze signalen bekend bij de regering? Wat gaat de regering doen om de ontstane onvrede te adresseren?

3. Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van D66

De leden van de fractie van **D66** onderstrepen het belang van een zorgvuldige balans tussen de leefomgeving, de rechtszekerheid, de ruimtelijke opgaven en de luchtvaart, maar hebben na bestudering van de stukken nog diverse vragen en zorgen over de te volgen procedure, de juridische en methodologische houdbaarheid, de handhaafbaarheid en de uiteindelijke belangenafweging in het voorgehangen ontwerpbesluit.

¹⁰¹ Bijlage bij *Kamerstukken I 2025/26*, 31 936, BV.



datum 30 juni 2026

ons kenmerk 181621

blad 39

Ten aanzien van de gevolgde procedure merken de leden van de fractie van D66 op dat de regering – mede ingegeven door het vonnis in de procedure van de Stichting Recht op bescherming tegen Vliegtuighinder tegen de Staat (RBV-zaak)¹⁰² – haast lijkt te hebben om een einde te maken aan het jarenlange anticiperend handhaven en de daarmee gepaard gaande gedoogsituatie. Deze leden vragen de regering hoe de noodzaak om snel tot een oplossing te komen wordt afgewogen tegen de vereiste zorgvuldigheid van het besluitvormingsproces. Deze leden maken zich hier in het bijzonder zorgen over, nu er zwaarwegende kritiek ligt op de kwaliteit van het onderliggende milieueffectrapport (MER). Op welke wijze borgt de regering dat deze tijdsdruk er niet toe leidt dat er nu een onvoldoende onderbouwd besluit wordt aangenomen dat in een latere fase bij de rechter alsnog geen standhoudt? Erkent de regering dat dit zou leiden tot nog langere onzekerheid voor zowel de omwonenden als de luchtvaartsector?

Wat betreft de juridische risico's, de individuele rechtsbescherming en het toezicht, wijzen de leden van de fractie van D66 op het position paper van prof. mr. Bröring, ingediend ten behoeve van de deskundigenbijeenkomst over het LVB Schiphol die op 21 april 2026 in de Kamer werd georganiseerd.¹⁰³ Hierin wordt gesteld dat het voorliggende ontwerp-LVB – inclusief de doorgroei naar 500.000 vliegbewegingen – gezien kan worden als een "witwasoperatie" van een ruim vijftien jaar durende illegale situatie. Hoe reflecteert de regering op deze ernstige kwalificatie aangaande de rechtsstatelijkheid van dit besluit? Deze leden merken daarbij op dat de tijdelijke wijziging van het LVB bij de uitspraak van 11 maart 2026 door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State nog is vernietigd wegens een gebrekkige onderbouwing.¹⁰⁴ Welke harde juridische garanties kan de regering de Kamer geven dat het huidige voorstel juridisch robuuster is opgebouwd en dat de individuele rechtsbescherming van de omwonenden nu wel afdoende wordt geborgd, zoals de rechter in het RBV-vonnis eiste?

In dit kader uiten de leden van de fractie van D66 tevens grote zorgen over het oordeel van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), die oordeelt dat voorliggend ontwerpbesluit deels niet handhaafbaar is.¹⁰⁵ De ILT wijst er immers op dat het LVB geen opties biedt om aan het eind van het jaar een bestuurlijke boete of een last onder dwangsom op te leggen wanneer de luchthaven de regels overtreedt.¹⁰⁶ Waarom ontbreekt deze handhavingsbevoegdheid, die de ILT in vergelijking met andere domeinen als "uitzonderlijk" kwalificeert? Op welke wijze denkt de regering bovendien over de ingebouwde uitzonderingsmogelijkheid voor de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) om af te wijken van het preferentieel baangebruik? Op welke wijze kan de regering de rechtsbescherming van omwonenden garanderen als er via dergelijke complexe uitzonderingsbepalingen een systeem wordt gecreëerd waarop de toezichthouder naar eigen zeggen in de praktijk geen afgewogen controle kan uitoefenen?

Met het oog op het onderliggende milieueffectrapport (MER) hebben de leden van de fractie van D66 ernstige twijfels over de gekozen methodologie en de aansluiting met de *balanced approach*-

¹⁰² Rb. Den Haag, 20 maart 2024, ECLI:NL:RBDHA:2024:3734.

¹⁰³ Raadpleegbaar via: [link](#).

¹⁰⁴ ABRvS, 11 maart 2026, ECLI:NL:RVS:2026:1400.

¹⁰⁵ Kamerstukken I 2025/26, 31 936 BV, bijlage, p. 1.

¹⁰⁶ Kamerstukken I 2025/26, 31 936, BV, bijlage, p. 2 en 4.



datum 30 juni 2026

ons kenmerk 181621

blad 40

procedure. De Commissie mer signaleert een fundamentele mismatch: het ontwerp-LVB gaat uit van 478.000 vluchten, maar dit exacte aantal en het bijbehorende maatregelenpakket uit de *balanced approach*-procedure zijn niet als apart beoordeeld alternatief in het hoofdrapport van het MER in beeld gebracht. In de reactienota van 19 juni 2026 geeft de regering aan niet het advies van de Commissie mer te willen volgen om het alternatievenonderzoek te verbreden.¹⁰⁷ Hoe verwacht de regering dat de Kamer kan instemmen met een besluit waarvan de daadwerkelijke, maximale milieueffecten niet helder en navolgbaar zijn getoetst? Waarom is in de *balanced approach*-procedure wel gesproken over een (gedeeltelijke) nachtsluiting als relevante maatregel om hinder te beperken, maar is deze optie in het alternatievenonderzoek van het MER vervolgens geheel buiten beschouwing gelaten?

Daarbij wijzen de leden op twee specifieke, grote methodische gebreken die de Commissie mer aanstipt en die de negatieve effecten van het besluit kleiner doen lijken dan ze in werkelijkheid zijn. Allereerst wordt in het MER de nieuwe situatie vergeleken met de illegale gedoogsituatie in plaats van met de legale, vigerende situatie uit het LVB 2008.¹⁰⁸ Hoe kan de Kamer instemmen met een besluit waarvan de milieueffecten structureel worden onderschat doordat ze met een onwettige praktijk worden vergeleken in plaats van met de geldende wetgeving? Ten tweede kijkt het MER slechts tot het jaar 2030, terwijl Fase 3 – doorgroei naar 500.000 vluchten – naar verwachting pas na 2029 start. De Commissie adviseert de regering daarom ook om een zichtjaar te kiezen dat verder in de toekomst ligt.¹⁰⁹ In de reactienota geeft de regering aan eerst te willen onderbouwen dat er geen verslechtering plaatsvindt. Waarom kijkt de regering niet gelijk verder vooruit dan 2030, waardoor de milieueffecten van deze doorgroei buiten beeld en onbeoordeeld blijven?

Ten aanzien van stikstof, natuurbehoud en uitstoot maken de leden van de leden van de fractie van D66 zich eveneens grote zorgen. Uit de Passende Beoordeling blijkt dat voor het bovengrensalternatief van 500.000 vliegtuigbewegingen een aantasting van de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden door stikstofdepositie niet met zekerheid is uit te sluiten.¹¹⁰ Hoe rechtvaardigt de regering het faciliteren van een groei naar dit maximale aantal, wanneer de stikstofimpact en de effecten op de natuur hiermee niet sluitend zijn afgedekt? Is de regering bereid af te zien van stappen richting dit bovengrensalternatief totdat onomstotelijk en juridisch bindend vaststaat dat deze capaciteit geen negatieve gevolgen heeft voor kwetsbare natuurgebieden?

Wat betreft de ruimtelijke ordening wijzen de leden van de leden van de fractie van D66 op de dringende signalen vanuit de gemeenten in de Schipholregio, waaronder de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) en de gemeente Haarlemmermeer. Zij waarschuwen dat de ontkoppeling van het LVB en het Luchthavenindelingbesluit (LIB) de urgente regionale woningbouwopgave ernstig belemmert. Nu het LVB wel wordt gewijzigd maar het LIB niet gelijktijdig wordt geactualiseerd, ontstaat er een juridische inconsistentie waarbij de verplichte cumulatie van geluid binnen bepaalde contouren een extra blokkade vormt voor urgente woningbouwprojecten. Waarom synchroniseert de

¹⁰⁷ Kamerstukken I 2025/26, 31 936, CB, bijlage, p. 10.

¹⁰⁸ Kamerstukken I 2025/26, 31 936, CB, bijlage, p. 12.

¹⁰⁹ Kamerstukken I 2025/26, 31 936, CB, bijlage, p. 12.

¹¹⁰ Kamerstukken I 2025/26, 31 936, BZ, bijlage, p. 7.



datum 30 juni 2026

ons kenmerk 181621

blad 41

regering de actualisatie van deze besluiten niet, zodat er direct juridische zekerheid ontstaat en de broodnodige woningbouw in de regio niet verder stagneert?

Tot slot dringen de leden van de fractie van D66 aan op een fundamentele reflectie over de balans tussen het "beschermen" van de leefomgeving en het "benutten" van de luchthavencapaciteit. Zowel het position paper van de gemeente Haarlemmermeer ten behoeve van de deskundigenbijeenkomst over het LVB van 21 april 2026¹¹¹ als het advies van de Commissie mer¹¹² leggen bloot dat het voorgestelde nieuwe normenstelsel en het Totaal Volume Geluid (TVG) dermate ruim bemeten zijn, dat de maximale grens van 500.000 vliegbewegingen zonder de inzet van extra geluidsmaatregelen al binnen de kaders past. Kan de regering uitvoerig reflecteren op de gemaakte belangenafweging in dit besluit? Is de weegschaal in dit ontwerp-LVB niet bij voorbaat al fundamenteel doorgeslagen naar het "benutten", waardoor de hoofddoelstelling om de beloofde rechtsbescherming en een daadwerkelijke verbetering van de leefomgeving voor omwonenden ten onrechte ondergeschikt is gemaakt aan de capaciteitswens van de luchtvaart? Hoe sturend en dwingend is dit nieuwe LVB daadwerkelijk nog op het behalen van de vastgestelde doelen ter bescherming van omwonenden, zoals de 20% reductie van ernstig gehinderden, wanneer de vastgestelde grenswaarden zo ruim bemeten zijn?

In dit licht bezien achten de leden van de fractie van D66 het zorgwekkend dat de regering in de brief van 15 mei 2026 de kernkritiek van de Commissie mer, inhoudende dat het stelsel onvoldoende begrenzend is, terzijde schuift met de mededeling dit beeld "niet te herkennen" en "niet direct relevant" te achten.¹¹³ Daarnaast geeft de regering in deze brief aan dat de vraag of de gezondheid van omwonenden voldoende beschermd wordt een politieke afweging betreft.¹¹⁴ Deze leden vinden dit opvallend. In de ogen van de leden van de fractie van D66 kan dit wel alleen op een wetenschappelijke manier worden vastgesteld. Wel delen deze leden de mening van de regering inhoudende dat de vraag of er een *fair balance* is gevonden¹¹⁵, inderdaad een politieke afweging is. Kan de regering toelichten wanneer de gezondheid van omwonenden in haar ogen voldoende beschermd wordt, als dit een politieke afweging is?

Op welke wijze onderbouwt de regering de stellige overtuiging dat de normen wel degelijk begrenzend zijn¹¹⁶, nu dit in directe tegenspraak is met de conclusies van onafhankelijke deskundigen? Is het niet uiterst risicovol om een dergelijk zwaarwegend advies te passeren en te kiezen voor een 'reparatie achteraf' door het MER onder verwijzing naar de tijdsdruk slechts "waar mogelijk aan te vullen"¹¹⁷, in plaats van het fundamenteel te herzien? Kan de regering garanderen dat een dergelijke aanpak leidt tot een besluit dat juridisch wel standhoudt of neemt zij hier bewust

¹¹¹ Raadpleegbaar via: [link](#).

¹¹² Raadpleegbaar via: [link](#), zie p. 35-36.

¹¹³ *Kamerstukken I 2025/26*, 31 936, BZ, p. 2.

¹¹⁴ *Kamerstukken I 2025/26*, 31 936, BZ, p. 2.

¹¹⁵ *Kamerstukken I 2025/26*, 31 936, BZ, p. 2.

¹¹⁶ *Kamerstukken I 2025/26*, 31 936, B, p. 2.

¹¹⁷ *Kamerstukken I 2025/26*, 31 936, B, p. 2.



datum 30 juni 2026

ons kenmerk 181621

blad 42

een onaanvaardbaar risico op een herhaalde vernietiging door de rechter, waardoor de beloofde rechtsbescherming voor omwonenden nog verder uit het zicht raakt?

4. Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van het CDA

De leden van de **CDA**-fractie hebben kennisgenomen van het aangeboden ontwerpbesluit tot wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (hierna: LVB) en de reactienota van het ministerie op het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna: Commissie mer). Deze leden danken de regering voor het tijdig delen van deze nota en hebben naar aanleiding van beide documenten enkele vragen.

Deze leden zijn in het kader van de rechtmatigheidstoets van het LVB benieuwd naar de advisering door de Raad van State. Zij lezen bovendien dat de regering voornemens is een spoedverzoek tot advisering te doen, gezien de vereiste tijdige inwerkingtreding per 1 november aanstaande. Kan de regering aangeven hoe zij deze Kamer wil informeren en betrekken na het advies van de Raad van State over het LVB? Kan de regering bovendien concreet aangeven wat de gevolgen zouden zijn als de voorhangprocedure niet voor de zomer kan worden afgerond?

Deze leden constateren in het rapport van de Commissie mer dat de auteurs aandacht vragen voor de cumulatieve gevolgen voor de milieu- en natuurdruk in het LVB. Het LVB en andere besluiten zouden niet op elkaar aansluiten, waardoor de maximale effecten op milieu en natuur niet in beeld zijn. Kan de regering aangeven hoe zij hierin meer samenhang gaat aanbrengen?

Met het oog op de cumulatieve gevolgen voor milieu en natuur vragen deze leden de regering hoe dit LVB zich verhoudt tot de geplande vliegbewegingen op Lelystad Airport. In hoeverre hangt de groei van Schiphol samen met de geplande opening van burgerluchtvaart op Lelystad Airport?

In hoeverre laat de regering in kaart brengen wat de gevolgen van de wensen in het LVB zijn voor de milieu- en natuurruimte voor opening van Lelystad Airport voor militaire en burgerluchtvaart? Kan de regering aangeven of er nog milieu- en natuurruimte is voor opening van Lelystad Airport wanneer toestemming wordt verkregen voor de uitbreidingswensen in het LVB Schiphol?

In het licht van het voorgaande lazen deze leden in de media berichten over de laagvliegroutes rondom Lelystad Airport.¹¹⁸ De provincie Gelderland zou van het Rijk de garantie hebben gekregen dat er geen laagvliegroutes over die provincie zullen komen voor burgerluchtvaart vanaf en naar Lelystad Airport. Wat zijn de gevolgen hiervan voor andere provincies rondom Lelystad Airport, zoals Overijssel met de steden met woongebieden in de gemeenten Steenwijkerland, Kampen, Dalfsen en Zwolle? Kan de regering aangeven wanneer de besluitvorming voor nieuwe laagvliegroutes voor Lelystad Airport zal plaatsvinden? Hoe worden de laagvliegroutes van Schiphol en het voorliggende LVB daarbij betrokken? In hoeverre is afstemming van beide laagvliegroutes noodzakelijk voor de te verkrijgen milieu- en natuurtoestemmingen?

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

¹¹⁸ O.a. [Geen lage vliegroutes boven Gelderland bij opening Lelystad Airport | Luchtvaartnieuws](#).



datum 30 juni 2026

ons kenmerk 181621

blad 43

De leden van de **PvdD**-fractie wensen de volgende vragen aan de regering voor te leggen.

1. In hoeverre wordt met de WHO-advieswaarden voor geluidshinder van vliegverkeer rekening gehouden? Heeft overschrijding van die waarden gevolgen? Zo ja, welke? Zo nee, welke overschrijding van welke andere waarden heeft wel gevolgen?
2. Aangenomen dat de WHO-advieswaarden in het LVB 2026 niet als grenswaarden zijn gehanteerd, waarom is dat niet gebeurd? Zijn er aanwijzingen dat de door de WHO geadviseerde waarden te hoog zijn? Zo ja, op grond van welke onderzoeken wordt dat geconcludeerd?
3. Acht het RIVM de door de WHO geadviseerde waarden voor vliegtuiggeluidhinder volgens maatstaven van de regering te hoog? Zo ja, op grond van welke argumenten is dat oordeel geveld? Welke landen hanteren de door de WHO geadviseerde waarden voor vliegtuiggeluidhinder wel als grenswaarden.
4. Zijn er handhavingspunten waar de daarvoor vastgestelde grenswaarden hoger zijn dan de door de WHO geadviseerde waarden? Zo ja, welke punten zijn dat precies? Waarom is een hogere grenswaarde vastgesteld? Kan de regering per handhavingspunt aangeven waarom die hogere grenswaarde is vastgesteld?
5. Klopt het dat op veel nachtpunten de grenswaarden die bij het LVB 2026 zijn vastgesteld liggen rond 42-49 dB Lnight, dus vele dB hoger dan de WHO-advieswaarde? Is onderzocht welke impact dat op de beleving en gezondheid van de bewoners in die gebieden heeft? Zo nee, waarom niet. Zo ja, wat zijn de resultaten van die onderzoeken in hoe is daar rekening mee gehouden bij het vaststellen van de grenswaarden?
6. Kan de regering bevestigen dat als de WHO-waarde met 9 dB(A) wordt verhoogd, het aantal personen die ernstige hinder ervaren wordt verhoogd van 1 op de 10 naar ongeveer 1 op de 4 à 5? Zo nee, wat is dan het gevolg en hoe is dat berekend?
7. Kan de regering bevestigen dat + 9 dB(A) akoestisch een groot effect heeft en dat dit ongeveer acht keer zoveel geluidenergie impliceert, omdat decibel een logaritmische eenheid is? Zo nee, wat is dan het gevolg en hoe is dat berekend?
8. Kan de regering bevestigen dat in de WHO-systematiek ernstige hinder ook een gezondheidskundig relevant effect heeft omdat het niet alleen gaat om irritatie, maar om verstoring van leefkwaliteit, stress, dagelijkse activiteiten, buiten zitten, gesprekken, concentratie en rust? Kan de regering bevestigen dat het RIVM bij vliegtuiggeluid dat veel hoger is dan de WHO- en door het RIVM gehanteerde normen, ernstige slaapverstoring, stress, verhoogd risico op hart- en vaatziekten en leerprestaties bij kinderen als relevante effecten noemt? Zijn die gegevens gebruikt bij het vaststellen van geluids-grenswaarden op de verschillende handhavingspunten? Zo nee, waarom niet? Zo ja, op welke wijze is met die gevolgen rekening gehouden?
9. In de toelichting van het besluit wordt het volgende opgemerkt:

"Bij de regulering van de luchthaven moet rekening worden gehouden met universele rechten, waaronder mensenrechten op basis van het EVRM. Het is vaste rechtspraak van het Europees Hof voor de Rechten van de Mens (EHRM) dat, hoewel het EVRM geen expliciet recht op een schone en rustige leefomgeving bevat, een individu dat rechtstreeks en serieus gevolgen ondervindt van lawaai of andere vervuiling, aan artikel 8 EVRM bescherming kan ontnemen.



datum 30 juni 2026

ons kenmerk 181621

blad 44

*Lawaai, emissies, stank en andere vormen van interferentie kunnen, mits voldoende ernstig, een inmenging in het recht op eerbiediging van het privéleven en de eigen woning bewerkstelligen. Uit het verdrag volgt daarom voor staten de verplichting te voorkomen dat op dat recht onrechtmatige inbreuken worden gemaakt.*¹¹⁹

Acht de regering het hiermee in overeenstemming dat bij veel handhavingpunten grenswaarden worden gehanteerd die veel hoger zijn dan de door de WHO en het RIVM geadviseerde grenswaarden? Impliceert dit dat aan burgers rechtens geluidshinder mag worden toegebracht, die in het licht van verantwoorde grenswaarden als onrechtmatig zou moeten worden geoordeeld? Hoe groot is het risico dat burgers die geluidshinder ondervinden van vliegtuiglawaai bij de rechter gelijk krijgen als zij aanvoeren dat de in het LVB 2026 vastgestelde grenswaarde met het oog op de gevolgen daarvan een onrechtmatige daad is?

10. Is in overeenstemming met artikel 191 lid 2 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) bij het vaststellen van de grenswaarden getoetst aan het voorzorgsbeginsel? Zo nee, levert dat dan een juridisch gebrek op? Zo ja, kan de regering aangeven op welke wijze die toetsing heeft plaatsgevonden en op grond van welke argumenten is geconcludeerd dat de in het besluit gehanteerde grenswaarden in het licht van het voorzorgsbeginsel verantwoord zijn? Kan de regering in haar antwoord ingaan op de eisen die in de rechtspraak worden afgeleid uit het voorzorgsbeginsel en hoe is getoetst of aan die eisen door de regering is voldaan?
11. Kan de regering bevestigen dat het bepaalde in de artikelen 7 en 37 van het EU-handvest niet opzij gezet kan worden door voorschriften van de Verordening (EU) nr. 598/2014 inzake de geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens? Zo nee, op grond van welke argumenten komt de regering dan tot die conclusie? Kan zij daarbij betrekken of die verordening gerekend moet worden tot het zogeheten secundaire recht dat niet in strijd mag komen met het Europese primaire recht?
12. Kan de regering bevestigen dat met het vaststellen van het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel (NNHS) het geldende recht zoals vervat in LVB 2008 niet opzij is gezet? Zo nee, op grond van welke argumenten oordeelt de regering dat het NNHS de rechtsgevolgen die voortvloeien uit het LVB 2008 heeft gewijzigd? Zo ja, kan de regering dan bevestigen dat voor de toepassing van artikel 8.17, zevende lid, van de Wet luchtvaart het LVB 2008 als referentie dient te worden genomen? Is het LVB 2008 door de regering bij de toetsing die dat voorschrift verlangt, als referentie genomen? Zo ja, waaruit blijkt dat? Zo nee, deelt de regering dan het oordeel van de leden van de PvdD-fractie dat het LVB 2026 onrechtmatig is vastgesteld?
13. Kan de regering bevestigen dat To70 – blijkens notities van 8 februari 2023 en van 3 mei 2023 - in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft onderzocht hoeveel vliegtuigbewegingen op de luchthaven Schiphol geoorloofd zullen zijn als het anticiperend handhaven wordt beëindigd en weer wordt gevlogen met inachtneming van de grenswaarden voor geluid uit het LVB 2008?¹²⁰

¹¹⁹ Bijlage bij *Kamerstukken I 2025/26*, 31936, BV, p. 53.

¹²⁰ 'Genoemd in voetnoot 20 in Memorie na voeging van Prakken d'Oliveira. Zaaknr. 200.326.686/01.



datum 30 juni 2026

ons kenmerk 181621

blad 45

14. Kan de regering bevestigen dat To70 heeft geconcludeerd dat bij naleving van het LVB 2008 er ruimte is voor maximaal 410.000 vliegbewegingen en dat de Staat die conclusie bij de behandeling van het kort geding dat geleid heeft tot de uitspraak van de Voorzieningenrechter op 5 april 2023 heeft onderschreven? Zo ja, hoe verantwoordt de regering dan in het licht van de toepasselijkheid van artikel 8.17, zevende lid, van de Wet luchtvaart dat in het LVB 2026 wordt uitgegaan van 478.000 en 500.000 mogelijke vliegtuigbewegingen?
15. Kan de regering bevestigen dat de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State in haar uitspraak van 11 maart 2026 verwezen heeft naar antwoorden op Kamervragen waarin de regering aangeeft dat bij het geldende stelsel 400.000 tot 420.000 vliegtuigbewegingen aanvaardbaar zijn?¹²¹
16. Kan de regering bevestigen dat bij toepassing van artikel 8.17, zevende lid, van de Wet luchtvaart in het LVB 2026 niet kan worden uitgegaan van de toelaatbaarheid van een aantal vliegtuigbewegingen van 478.000 of hoger, nu volgens het op dit moment geldende stelsel van het LVB 2008 moet worden uitgegaan van een maximum van 410.000/420.000 vliegtuigbewegingen zoals gebleken is uit de bevindingen van To70 en uit de hiervoor bedoelde antwoorden op Kamervragen?¹²²
17. In de toelichting staat het volgende (onderstreping/vet toegevoegd):
*"De grenswaarden in de handhavingpunten zijn opnieuw bepaald **opdat ze passen** bij de operatie en de nieuwe situatie met 478.000 vliegtuigbewegingen op het etmaal waarvan maximaal 27.000 in de nacht, en bij de toepassing van de overige afspraken uit de BA-procedure (zoals vlootvernieuwing), uitgaande van afwikkeling van de operatie volgens de regels voor preferent baangebruik."¹²³*
Kan de regering bevestigen dat de grenswaarden op de handhavingpunten zijn bepaald om 478.000 vliegtuigbewegingen mogelijk te maken en niet gegrond zijn op een onderzoek en afweging van welke waarde met het oog op de bescherming tegen geluidshinder van bewoners rond de handhavingpunten dient te worden aangehouden? Zo nee, op grond van welke argumenten komt de regering tot dat oordeel? Zo ja, hoe groot is dan het risico dat de rechter de in het LVB 2026 vastgestelde grenswaarden onrechtmatig zal oordelen omdat niet voldaan is aan de plicht tot evenredige belangenafweging?
18. Kan de regering bevestigen dat veel minder vliegtuigbewegingen naar verwachting mogelijk zullen zijn indien op alle handhavingpunten als grenswaarde de door de WHO geadviseerde waarden worden aangehouden en dat dat ook aan de orde is als de RIVM-advieswaarden worden gehanteerd? Wat zal bij benadering het aantal vliegtuigbewegingen zijn dat mogelijk is met inachtneming van de grenswaarden?
19. In de toelichting wordt gesteld dat *"het LVB ook een maximaal aantal vliegtuigbewegingen en een Totaal Volume Geluid (TVG) kent waarmee de totale geluidruimte is genormeerd"*.¹²⁴ In hoeverre wordt de totale geluidruimte "genormeerd" door het bepalen van het maximaal

¹²¹ Raad van State 11 maart 2026, ECLI:NL:RVS:2026:1400 en Aangangsel Handelingen II 2023/24, nr. 838, vraag en antwoord 4

¹²² Actualisatie effect op het jaarvolume bij beëindigen anticiperend handhaven op Schiphol', To70, 8 februari 2023; Aangangsel Handelingen II 2023/24, nr. 838, vraag en antwoord 4

¹²³ Bijlage bij *Kamerstukken I 2025/26*, 31936, BV, p. 34.

¹²⁴ Bijlage bij *Kamerstukken I 2025/26*, 31936, BV, p. 34.



datum 30 juni 2026

ons kenmerk 181621

blad 46

- aantal vliegtuigbewegingen? Wat is de relatie tussen het aantal vliegtuigbewegingen en het TVG?
20. Kan de regering bevestigen dat artikel 7 van het EU-Handvest in samenhang met artikel 8 van het EVRM een recht formuleert waarop iedere burger gelijkelijk aanspraak heeft? Zo nee, waarop baseert de regering die conclusie? Zo ja, kan de regering dan bevestigen dat de conclusie, luidende "*Lawaai, emissies, stank en andere vormen van interferentie kunnen, mits voldoende ernstig, een inmenging in het recht op eerbiediging van het privéleven en de eigen woning bewerkstelligen*"¹²⁵, geldt voor iedere individuele bewoner in een gebied van een handhavingpunt waarvoor grenswaarden zijn vastgesteld? En kan de regering bevestigen dat voor de vaststelling van de eventuele aantasting van het grondrecht niet bepalend kan zijn of het maximale Totaal Volume Geluid wordt overschreden, maar of de individuele bewoner te maken heeft met geluidshinder op die locatie en die voor hem persoonlijk rechtens onaanvaardbaar is?
21. Klopt de volgende aanname:
"Het TVG wordt niet onafhankelijk van het aantal vliegtuigbewegingen berekend. Het is juist de opgetelde geluidbelasting van alle vliegtuigbewegingen in een gebruiksjaar, omgerekend naar één jaargemiddelde dB-waarde. Het TVG is dus geen gezondheidkundige norm zoals: "boven deze waarde ontstaat onaanvaardbare hinder". Het is vooral een rekenkundige totaalmaat voor de geluidsruimte: de totale berekende geluidbelasting van het luchthavenluchtverkeer over een tijdvak/gebruiksjaar, uitgedrukt in dB(A)."
Zo nee, waarom niet? Zo ja, dan impliceert dat toch dat de begrenzing door het TVG niet beoogt om onaanvaardbare hinder voor bewoners te voorkomen? Als dat niet wordt beoogd, hoe groot is dan het risico dat de rechter zal oordelen dat het LVB niet in overeenstemming is met de eisen die de regering rechtens in acht moet nemen als wordt beoordeeld of de inbreuk op het grondrecht van de burger in overeenstemming is met het subsidiariteitsbeginsel, met het proportionaliteitsbeginsel, met het voorzorgsbeginsel en met de eis van een *fair balance*?
22. Klopt de volgende aanname:
"Goed beschouwd wordt om tot vaststelling van het TVG te komen, eerst een bepaalde exploitatie van de luchthaven verondersteld en bij die exploitatie wordt de geluidbelasting van alle vliegtuigbewegingen in een gebruiksjaar opgeteld en omgerekend naar één jaargemiddelde dB-waarde waarbij gelet wordt op de hoeveelheid vliegtuigbewegingen, de vliegtuigtypen, motoren en gewichtsklassen, dag/avond/nacht, routes en baangebruik, starten of landen, vliegprofielen, meteorologische en operationele aannames en de verdeling over etmaal en nacht."
Zo nee, waarom klopt de aanname niet? Zo ja, dan impliceert dat toch dat de TVG dus geen grenswaarde is die tot doel heeft bewoners tegen onaanvaardbare hinder te beschermen, zodat de eis van een *fair balance* die bij aantasting van het grondrecht in acht moet worden genomen, niet wordt nageleefd? Welke grenswaarde in het LVB heeft dan wel het doel om die aantasting te voorkomen?
23. In het tweede lid van artikel 8 van het EVRM worden gronden genoemd die ter rechtvaardiging van een inbreuk op het grondrecht kunnen worden gehanteerd. Welke grond hanteert de regering bij het vaststellen van het LVB 2026 en de daardoor gelegitimeerde

¹²⁵ Bijlage bij Kamerstukken I 2025/26, 31936, BV, p. 54.



datum 30 juni 2026

ons kenmerk 181621

blad 47

- geluidshinder die kan leiden tot een inbreuk op het grondrecht? Gaat het om het economisch welzijn? Gaat het om het belang om in Nederland te beschikken over een vliegveld dat een zogeheten hub-functie vervult?
24. Is door de regering onderbouwd dat het belang van die grond voor inbreuk door de regering is afgewogen tegen het belang van burgers om gevrijwaard te blijven van onaanvaardbare hinder? Zo ja, welke argumenten liggen ten grondslag aan het resultaat van die afweging? Zo nee, hoe groot is dan het risico dat de rechter het LVB 2026 onrechtmatig zal achten?
 25. Is door de regering onderbouwd dat het in Nederland beschikken over een vliegveld dat een zogeheten hub-functie vervult een overwegend belang is dat de geconstateerde geluidshinder voor een groot deel van de bevolking kan rechtvaardigen en dat de positieve gevolgen van die hub-functie voor het economisch welzijn onmisbaar zijn? Zo ja, welke argumenten liggen ten grondslag aan het resultaat van die afweging? Zo nee, hoe groot is dan het risico dat de rechter het LVB 2026 onrechtmatig zal achten?
 26. Waarom is het noodzakelijk om 478.000 tot 500.000 vliegtuigbewegingen te kunnen realiseren om een hub-functie te kunnen vervullen?
 27. Kan de regering bevestigen dat in het notificatiedocument voor de *balanced approach* staat dat uit de door de regering gebruikte connectiviteitsanalyse blijkt dat bij ongeveer 400.000 tot 440.000 vliegtuigbewegingen een adequate bereikbaarheid van Nederland is geborgd, dat een kernnetwerk van strategische bestemmingen overeind kan blijven, en dat de huboperatie dus in stand kan blijven?¹²⁶
 28. Kan de regering bevestigen dat in het rapport van CE Delft (Brede welvaart en de omvang van Schiphol) wordt geconcludeerd dat uit verschillende studies volgt dat de hubfunctie ook onder 440.000 vluchten niet verdwijnt en dat Schiphol ook bij 375.000 vluchten nog een breed bestemmingennetwerk heeft met 257 bestemmingen, waarvan slechts 8% minder dan bij 500.000, terwijl maar 3% van de Nederlandse reizigers extra reistijd ondervindt door weggevalen bestemmingen?¹²⁷
 29. Uitgaande van de onderzoeken waaruit blijkt dat bij 400.000 en zelfs bij 375.000 vluchten de hub-functie kan worden gerealiseerd, hoe groot is dan het risico dat de rechter het vasthouden aan 478.000 of zelfs 500.000 vluchten rechtens onaanvaardbaar zal oordelen? Kan de regering bij haar antwoord de uitspraken van de rechtbank Haarlem van 20 maart 2024 en de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 11 maart 2026 betrekken?¹²⁸

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

De Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna: de Commissie) oordeelt, zo constateert het lid van de **fractie-Visseren-Hamakers**, dat het milieueffectrapport (MER) voor het LVB 2026 geen goede basis is voor een besluit over het LVB 2026 en adviseert om op verschillende punten additioneel onderzoek te doen. Bijvoorbeeld om ervoor te zorgen dat milieuonderzoeken worden

¹²⁶ Raadpleegbaar via [link](#), p 58

¹²⁷ Raadpleegbaar via: https://ce.nl/wp-content/uploads/2026/02/CE_Delft_250108_Brede_welvaart_en_de_omvang_van_Schiphol_Def.pdf.

¹²⁸ Rb. Den Haag, 20 maart 2024, ECLI:NL:RBDHA:2024:3734.; Raad van State 11 maart 2026, ECLI:NL:RVS:2026:1400.



datum 30 juni 2026

ons kenmerk 181621

blad 48

gecontroleerd op actualiteit, correctheid en volledigheid en waar nodig opnieuw worden uitgevoerd. Of door uitbreiding van het alternatievenonderzoek en aanvulling van het geluidsonderzoek met actuele inzichten over onder andere de grenswaarden en de marges bij de individuele handhavingpunten, rustmomenten en piekgeluid, de beleving van geluidhinder, laagfrequent geluid en geluid in cumulatie.

In zijn brief van 19 juni jl. schrijft de minister dat hij nog deze zomer het aangepaste ontwerp-LVB en het MER ter advisering wil voorleggen aan de Raad van State. Hieruit blijkt dat de minister geen zorgvuldig nieuw onderzoek zal doen naar aanleiding van het advies van de Commissie.

1. Zijn de onderzoeken waar de Commissie om vraagt al gedaan? Zo ja, welke rapporten betreft dit? Zijn deze onderzoeken nog actueel, volledig en correct? Zo nee, hoe gaat de minister de gevraagde informatie leveren?
2. Welke aanvullende onderzoeken worden door de Commissie geadviseerd, maar niet uitgevoerd?
3. Als de Commissie adviseert om onderzoek te doen en de minister is niet van plan om dit onderzoek te (laten) doen: waarom volgt de minister dit advies van de Commissie niet op?

De Commissie vraagt om een *herziening* van het MER. De minister stelt dat het MER zal worden herzien, maar dit is volgens dit lid niet het geval: het MER zal worden herschreven. Het herzien van een MER, vooral op zo'n omvangrijk dossier als het LVB, is onhaalbaar in zo'n korte periode. Dit lid ziet op z'n zachtst gezegd een verschil in interpretatie tussen wat de Commissie verstaat onder 'herzien' en wat de minister daaronder verstaat.

4. Waarom kiest de minister ervoor het MER niet te herzien, zoals de Commissie adviseert en bedoelt?

De Commissie adviseert om de milieueffecten van maatregelen zoals strengere regels voor het weigeren van lawaaiige toestellen in de nacht, een gehele of gedeeltelijke nachtsluiting of krimp van het aantal vluchten te onderzoeken en op te nemen in het MER. Daarbij geeft de Commissie aan dat de maatregelen die in de *balanced approach* geselecteerd zijn niet volledig onderzocht en vergeleken zijn op milieueffecten.

5. Kan de regering uiteenzetten hoe het komt dat maatregelen zoals een gehele of gedeeltelijke nachtsluiting of krimp van het aantal vluchten niet in het MER opgenomen waren?
6. Gaat de minister de milieueffecten van maatregelen zoals strengere regels voor het weigeren van lawaaiige toestellen in de nacht, een gehele of gedeeltelijke nachtsluiting of krimp van het aantal vluchten onderzoeken en opnemen in het MER?

De rechtbank Den Haag concludeerde in 2024 dat het belang van omwonenden stelselmatig ondergeschikt is geweest aan dat van de luchtvaart.¹²⁹

¹²⁹ [ECLI:NL:RBDHA:2024:3734, Rechtbank Den Haag, C-09-632625-HA ZA 22-610.](#)



datum 30 juni 2026

ons kenmerk 181621

blad 49

7. Op welke wijze heeft de regering ervoor zorggedragen dat de belangen van omwonenden volwaardig meegewogen werden bij de totstandkoming van het LVB 2026?

Een van de adviezen van de Commissie is dat de legale referentiesituatie aangepast wordt en effecten hiermee vergeleken gaan worden. In de bijlage van de brief van 19 juni staat de aanpak herziening MER beschreven. Daar staat bij de herziening van het hoofdrapport dat er twee referentiesituaties beschouwd worden, waaronder nog steeds de referentie anticiperend handhaven (500.000 vliegtuigbewegingen).

8. Kan de regering aangeven waartoe de vergelijking met de referentiesituatie anticiperend handhaven gebruikt gaat worden?
9. Kan de regering concreet aangeven welke bescherming dit LVB 2026 toevoegt, gezien het hogere aantal toegestane vluchten en de bestaande overschrijding van gezondheidsnormen?
10. Is de regering het met dit lid eens dat verplichtingen uit het EVRM en het EU-Handvest prevaleren boven de *balanced approach*? Zo nee, welke juridische onderbouwing heeft de regering daarvoor?
11. Kan de regering concreet en toetsbaar onderbouwen hoe dit LVB voldoet aan het vereiste van een *fair balance* zoals bedoeld in het EVRM, mede gezien de kritiek van de Commissie en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)?
12. Hoe kan dit LVB voldoen aan de bescherming van gezondheid, terwijl geluidsniveaus structureel boven WHO-advieswaarden liggen en belangrijke gezondheidsinformatie ontbreekt of nog onderzocht wordt?
13. Hoe kan dit LVB rechtmatig worden vastgesteld zonder dat er een onherroepelijke natuurvergunning is, en zonder zekerheid dat aan de Habitat- en Vogelrichtlijnen wordt voldaan?

Advies Commissie en reacties minister

In het onderstaande verwijst het lid van de fractie-Visseren-Hamakers naar relevante onderdelen van het advies van de Commissie en de reacties van de minister. Waar nodig worden deze geparafraseerd.

1.1 Oordeel Commissie

- *Het voorgenomen besluit over het LVB 2026, de balanced approach-procedure en het MER sluiten niet op elkaar aan.*
 - Het LVB 2026 gaat uit van 478.000 vliegtuigbewegingen, maar zijn de effecten hiervan in het MER niet apart in beeld gebracht en evenmin beoordeeld.*
 - Voor de gehanteerde grenswaarden in de handhavingspunten en het Totaal Volume Geluid bestaan inconsistenties tussen het LVB 2026 en het MER, die niet door de verschillen in aantallen vliegtuigbewegingen te verklaren zijn.*
 - De (worst-case) effecten van het LVB 2026 niet in beeld.*
- *Haalbaarheid van doelen én de spanning tussen 'beschermen' en 'benutten' zijn niet in beeld gebracht in het MER.*



datum 30 juni 2026

ons kenmerk 181621

blad 50

- d. *De minister wil met het LVB 2026 de rechtsbescherming herstellen en geluidhinder beperken ('beschermen'). Tegelijkertijd wil hij Schiphol de ruimte geven om te groeien ('benutten'). De spanning tussen deze doelen komt in het MER niet in beeld.*
 - e. *Het nieuwe stelsel van grenswaarden en het Totaal Volume Geluid uit het LVB 2026 geeft veel ruimte aan de luchtvaart. Zo blijkt uit het MER dat ook het bovengrensalternatief (500.000 vliegtuigbewegingen, zonder geluidmaatregelen) binnen dit stelsel past.*
 - f. *Het MER geeft geen antwoord op de vraag of en in hoeverre het LVB 2026 daarmee (voldoende) sturend is om invulling te geven aan de beschermings- en geluidsdoelen. Het MER maakt dus niet aannemelijk dat het LVB 2026 de omgeving voldoende beschermt en het is onzeker of geluidsdoelen binnen bereik komen.*
 - *Het instrument milieueffectrapportage uit de Omgevingswet is onvoldoende én niet op de juiste wijze benut. Daardoor helpt het rapport de minister niet om keuzes te maken waarbij het milieubelang volwaardig kan worden meegewogen.*
 - g. *Zo zijn de effecten in het hoofdrapport en de samenvatting niet vergeleken met de legale situatie, de referentiesituatie (RefLVB). In plaats daarvan zijn de effecten van de alternatieven afgezet tegen de (denkbeeldige) situatie waarin het maximaal aantal vliegtuigen dat past bij de gedoogsituatie wordt voortgezet (dit zijn meer vluchten dan in de huidige situatie). Dit leidt tot een onderschatting van de milieueffecten van het LVB 2026.*
 - h. *Daarnaast is onvoldoende ver vooruit gekeken (niet verder dan 2030) om de worst-case effecten van het besluit in beeld te brengen.*
 - i. *Ten slotte is het alternatievenonderzoek te smal ingestoken. Daardoor kan de minister keuzes vanuit milieuperspectief niet breed afwegen en onderbouwen.¹³⁰*
14. Graag ontvangt het lid van de fractie-Visseren-Hamakers een puntsgewijze inhoudelijke reactie van de regering op bovenstaande oordelen en deelloordelen. Dit lid realiseert zich dat soms een (gedeeltelijke) reactie wordt gegeven in de latere hoofdstukken, maar zij ontvangt ook graag een volledige reactie op dit hoofdoordeel van de Commissie.
15. Hoe gaat de minister deze oordelen integreren in het herziene MER? Graag ontvangt dit lid een antwoord per oordeel en deelloordeel.
16. Welke oordelen integreert de minister niet of slechts gedeeltelijk in het herziene MER? Waarom? Graag ontvangt dit lid een reactie per oordeel en deelloordeel.

1.2 Adviezen voor de herziening van het MER

- *Zorg bij de herziening van de MER dat de afbakening van dit besluit en de samenhang met andere besluiten duidelijk is.*
 - *Geef duidelijk aan waar het LVB 2026 en bijbehorend MER wel over gaan en waarover niet.*
 - *Geef aan in welk onderzoek en/of besluit de relevante informatie staat, die niet in deze procedure terugkomt (of komt te staan). Het gaat bijvoorbeeld om de*

¹³⁰ Toetsingsadvies over het milieueffectrapport, p. 7-8.



datum 30 juni 2026

ons kenmerk 181621

blad 51

- onderbouwing en verantwoording van de wijzigingen in de Regeling milieu-informatie en de wijziging van het Luchthavenindelingsbesluit.
- Geef ook duidelijk aan hoe het besluit over het LVB 2026 zich verhoudt tot de wijziging van het nationale Programma Luchtruimherziening.
 - Zorg bij de herziening van het MER dat gemaakte keuzes en uitgangspunten zijn toegelicht en de samenvatting eenvoudig leesbaar is.
 - Onderbouw in het MER de keuzes die zijn gemaakt en de uitgangspunten die zijn gehanteerd. Het gaat bijvoorbeeld om de selectie van geluidsmaatregelen, de keuze voor de onderzochte bandbreedte qua aantal vliegtuigbewegingen en de gebruikte bronnen en data in de uitgevoerde onderzoeken.
 - Onderbouw belangrijke keuzes ook kort in het hoofdrapport.
 - Zorg er bovendien voor dat de informatie in het hoofdrapport en de samenvatting een goede afspiegeling zijn van de informatie in de deelonderzoeken en andere bijlagen, en dat de samenvatting eenvoudig leesbaar is voor het brede publiek.
 - Zorg bij de herziening van het MER dat duidelijk wordt onderbouwd in hoeverre de doelen voor de bescherming van de gezondheid van omwonenden worden gehaald.
 - Geef aan hoe het LVB 2026 de rechtsbescherming van omwonenden herstelt en het halen van de geluidsdoelen borgt.
 - Verantwoord hoe de belangen van het individu daarbij zijn meegewogen. Hiervoor kan het nodig zijn om 'extra' maatregelen achter de hand te verkennen.
 - Ga in op de consequenties en vervolgstappen als geluidsdoelen (deels) niet gehaald kunnen worden.
 - Zorg bij de herziening van het MER dat een breder alternatievenonderzoek wordt uitgevoerd.
 - Onderzoek ook andere (combinaties) van maatregelen dan de maatregelen die volgen uit de balanced approach procedure.
 - Breng daarmee in beeld welke mogelijkheden er zijn voor de (verdere) verbetering van de leefkwaliteit rondom Schiphol.
 - Geef op basis van dit onderzoek aan welke maatregelen de minister achter de hand kan houden als uit monitoring blijkt dat (tussen)doelen voor geluidsreductie niet gehaald worden.
 - Zorg bij de herziening van het MER dat de legale referentiesituatie aangepast wordt en effecten hiermee vergeleken worden.
 - Geef in het hoofdrapport en de samenvatting aan wat de effecten van het LVB 2026 en de alternatieven zijn als deze wordt vergeleken met een realistischer beeld van de mogelijke vliegbewegingen binnen de legale situatie van Schiphol (de referentiesituatie). Dit stelt de minister beter in staat om een gebalanceerde afweging te maken tussen beschermen en benutten.
 - Overweeg daarnaast om in het kader van communicatie, de effecten te vergelijken met de huidige (gebruiks)situatie. Omwonenden krijgen zo een beter beeld van de effecten ten opzichte van de situatie die zij nu ervaren.
 - Zorg bij de herziening van het MER dat de effecten worden onderzocht voor een zichtjaar dat verder in de toekomst ligt en aansluit bij de tijdshorizon van het LVB 2026.
 - Kies een of meerdere zichtjaren die ver genoeg vooruitkijken om de maximale effecten van het LVB 2026 in beeld te brengen. Voor luchtkwaliteit en natuur, maar mogelijk ook voor geluid, vraagt dit om verder vooruit te kijken dan tot 2030.



datum 30 juni 2026

ons kenmerk 181621

blad 52

- *Zorg bij de herziening van het MER dat de milieuonderzoeken worden gecontroleerd op actualiteit, correctheid en volledigheid, en waar nodig opnieuw worden uitgevoerd.*
 - *De milieueffecten op natuur, luchtkwaliteit, veiligheid en geluid zijn in het MER mogelijk onderschat.*
 - *De herziening van het MER op bovengenoemde punten kan dan ook leiden tot andere uitkomsten van de onderzoeken.*
 - *Controleer daarom de onderzoeken op actualiteit en juistheid. Vul de onderzoeken waar nodig aan of voer ze opnieuw uit.*
- *Zorg bij de herziening van het MER dat de haalbaarheid van de stikstofaanpak wordt aangetoond.*
 - *Op basis van het uitgevoerde onderzoek is niet met zekerheid te concluderen dat het LVB 2026 binnen de natuurwetgeving past.*
 - *Belangrijk is om navolgbaar te kunnen uitsluiten dat stikstofdepositie de daarvoor gevoelige en beschermde natuur in Natura-2000 gebieden aantast.*
 - *Hiervoor kan het nodig zijn om 'extra' maatregelen achter de hand te verkennen.*
- *Zorg bij de herziening van het MER dat het geluidonderzoek wordt aangevuld.*
 - *Vul het geluidsonderzoek aan met actuele inzichten over onder andere de grenswaarden en de marges bij de individuele handhavingpunten, rustmomenten en piekgeluid, de beleving van geluidhinder, laagfrequent geluid en geluid in cumulatie.*
 - *Breng daarnaast de maximale geluidseffecten van het LVB 2026 (inclusief de effecten van fase 3) in beeld, en onderbouw hiermee of en in hoeverre het stelsel uit het LVB 2026 voldoende sturend is voor de vliegoperatie van Schiphol om de gestelde geluidsdoelen te halen.*
- *Zorg bij de herziening van het MER dat een aangepaste gelijkwaardigheidstoets wordt opgenomen.*
 - *Onderbouw op basis van bovenstaande dat het LVB 2026 een gelijkwaardige bescherming biedt ten opzichte van het LVB 2002, zoals de Wet luchtvaart vereist.¹³¹*

17. Graag ontvangt dit lid een puntsgewijze reactie van de regering op bovenstaande adviezen en deeladviezen voor de herziening van het MER. Dit lid realiseert zich dat soms een (gedeeltelijke) reactie wordt gegeven in de latere hoofdstukken, maar zij ontvangt ook graag een volledige reactie op deze hoofdadviezen van de Commissie.
18. Hoe gaat de minister deze adviezen integreren in het herziene MER? Graag ontvangt dit lid een antwoord per advies en deeladvies.
19. Welke adviezen integreert de minister niet of slechts gedeeltelijk in het herziene MER? Indien niet alle adviezen wordegeïntegreerd, waarom niet of waarom gedeeltelijk niet? Graag ontvangt dit lid een reactie per advies en deeladvies.

4.2 Haalbaarheid van de doelen

In het toetsingsadvies van de Commissie is te lezen:

¹³¹ Toetsingsadvies over het milieueffectrapport, p. 8-9.



datum 30 juni 2026

ons kenmerk 181621

blad 53

Uit het MER blijkt niet in hoeverre het LVB 2026 en de onderzochte alternatieven invulling geven aan de beschermings- en geluidsdoelen. Daarmee is niet aangetoond of en wanneer het LVB 2026 invulling geeft aan de doelen die de aanleiding waren voor de wijziging van het LVB en het MER. Ook is hierdoor onduidelijk in hoeverre de alternatieven passen bij de doelen en dus 'redelijk' zijn. Een analyse op doelbereik is nodig om de onzekerheden over het behalen van de doelen weg te nemen en/of om hierop bij te kunnen sturen. Deze analyse moet ten minste antwoord geven op de volgende vragen:

- *Wanneer is volgens de minister sprake van voldoende én van effectieve rechtsbescherming?*
- *Maakt de minister met het LVB 2026 een vorm van praktische en effectieve rechtsbescherming mogelijk, die voldoende toegankelijk is voor alle ernstig gehinderden en slaapverstoorden?*
- *Hoe krijgen ook omwonenden die buiten de huidige geluidscontouren wonen praktische en effectieve rechtsbescherming?*
- *Hoe zijn binnen deze rechtsbescherming de belangen van het individu geïndividualiseerd en gemotiveerd meegewogen (zoals gevraagd in het RBV-vonnis)?*
- *Met hoeveel zekerheid geven de alternatieven en het LVB 2026 invulling aan de geluidsdoelen? Op welke termijn worden deze doelen gehaald?¹³²*

20. Gaat de minister in het herziene MER de analyse met alle bovenstaande aandachtspunten opnemen?

21. Indien niet alle aandachtspunten worden opgenomen, waarom niet of waarom gedeeltelijk niet?

4.2.1 Aantoonbare invulling van beschermings- en geluidsdoelen

In het advies van de Commissie wordt aangegeven:

De Commissie adviseert bij de herziening van het MER het doelbereik van de alternatieven en het LVB 2026 te onderzoeken. Voer een analyse uit waaruit blijkt in hoeverre het LVB 2026 en de onderzochte alternatieven invulling geven aan de beschermings- en geluidsdoelen. Indien doelen (mogelijk) niet worden gehaald, onderzoek dan aanvullende maatregelen waarmee de doelen wel bereikt kunnen worden. Neem de conclusies van deze analyse ook op in de samenvatting. Deze informatie is namelijk relevant voor besluitvormers en omwonenden.¹³³

In de reactienota staat:

Het advies van de Commissie wordt gevolgd met de volgende toevoeging. Onderbouw in hoeverre doelen door de onderzochte maatregelen bereikt worden. Indien dit niet onderbouwd kan worden dan moeten aanvullende maatregelen alsnog onderzocht worden.¹³⁴

¹³² Toetsingsadvies over het milieueffectrapport, p. 17-18.

¹³³ Toetsingsadvies over het milieueffectrapport, p. 18.

¹³⁴ Reactienota, p. 8.



datum 30 juni 2026

ons kenmerk 181621

blad 54

22. Gaat de minister in het herziene MER het doelbereik van de alternatieven en het LVB 2026 onderzoeken in plaats van 'onderbouwen'?
23. Indien niet alles wordt onderzocht, waarom niet of waarom gedeeltelijk niet?

4.3 Onderzochte alternatieven

Verschillen in het aantal vliegtuigbewegingen en het al dan niet toepassen van maatregelen uit de balanced approach procedure zijn samengevoegd in de twee alternatieven, zo leest het lid van de fractie-Visseren-Hamakers. Daardoor is volgens de Commissie niet zichtbaar welk deel van de verwachte milieueffecten veroorzaakt wordt door het aantal vliegtuigbewegingen, en welk deel van de effecten samenhangt met het al dan niet toepassen van maatregelen. Het is daarom noodzakelijk om in het alternatievenonderzoek apart van elkaar in beeld te brengen wat de effecten zijn van:

- meer of minder vliegtuigbewegingen;
- de autonome vlootvernieuwing;
- het al dan niet opnemen van geluidreducerende maatregelen uit de balanced approach procedure.

Het advies van de Commissie luidt:

De Commissie adviseert bij de herziening van het MER de alternatieven zo aan te passen dat ze voor alle milieuaspecten inzicht geven in de realistische worst-case-effecten. Breng hiertoe apart in beeld wat de effecten zijn van de variatie in aantallen vliegtuigbewegingen, de autonome vlootvernieuwing en het al dan niet toepassen van maatregelen uit de balanced approach-procedure.¹³⁵

In de reactienota staat:

Het advies van de Commissie wordt gevolgd voor de in het MER onderzochte scenario's met daarbij de specificatie dat het bij mogelijke worst-case effecten voornamelijk gaat om het zoeken naar een antwoord op de vraag of de geluidreducerende maatregelen uit de balanced approach procedure kunnen leiden tot een hogere NOx emissie.¹³⁶

24. Gaat de minister het advies van de Commissie opvolgen om in het herziene MER in het alternatievenonderzoek apart van elkaar in beeld te brengen wat de effecten zijn van:
 - meer of minder vliegtuigbewegingen,
 - de autonome vlootvernieuwing en
 - het al dan niet opnemen van geluidreducerende maatregelen uit de *balanced approach*-procedure?
 - Indien niet alle adviezen worden opgevolgd, waarom niet of waarom gedeeltelijk niet?

4.4 Verbreding alternatievenonderzoek

4.4.2 Onderzoek naar andere (combinaties van) maatregelen

¹³⁵ Toetsingsadvies over het milieueffectrapport, p. 21.

¹³⁶ Reactienota, p. 9.



datum 30 juni 2026

ons kenmerk 181621

blad 55

De balanced approach-procedure is in de ogen van de Commissie op zichzelf niet afdoende om als volwaardige alternatievenafweging te dienen. De geselecteerde maatregelen zijn immers – met uitzondering van geluid – niet onderzocht en vergeleken op milieueffecten.

Belangrijk is volgens de Commissie om in het MER ook andere (combinaties van) maatregelen te verkennen, die vanuit milieuperspectief voordelen kunnen bieden, ook voor andere milieuthema's dan geluid. Dergelijk onderzoek is in het MER niet opgenomen. Denk daarbij aan kansen om de effecten op natuur (minder stikstofdepositie en verstoring) te beperken, de effecten op gezondheid te minimaliseren, of om minder klimaatimpact (meer CO₂-reductie) te hebben.

Het advies van de Commissie luidt:

De Commissie adviseert bij de herziening van het MER het alternatievenonderzoek te verbreden zodat ook de effecten van andere maatregelen dan de balanced approach maatregelen in beeld komen. Onderzoek onder andere de mogelijkheden en milieueffecten van strengere regels voor het weigeren van lawaaige toestellen in de nacht, een gedeeltelijke en een gehele nachtsluiting, wijzigingen in het vlieggedrag en baangebruik van handelsverkeer en wijzigingen in aantallen, tijden en routes van General Aviation en maatschappelijk verkeer. Als geen realistische mogelijkheden beschikbaar zijn voor het (op bepaalde punten) verbreden van het alternatievenonderzoek, dan moet dat transparant en navolgbaar worden onderbouwd in het MER.¹³⁷

In de reactienota staat:

Het advies van de Commissie wordt gevolgd met de volgende toevoeging: Ga daarbij na of, en zo ja, welke andere maatregelen duidelijke milieuvoordelen hebben waarbij rekening gehouden wordt met de kanttekeningen in de vorige reactie. Als geen realistische mogelijkheden beschikbaar zijn voor het (op bepaalde punten) verbreden van het alternatievenonderzoek, dan moet dat transparant en navolgbaar worden onderbouwd in het MER.¹³⁸

25. Gaat de minister in het herziene MER (combinaties van) maatregelen verkennen, bijvoorbeeld kansen om de effecten op natuur (minder stikstofdepositie en verstoring) te beperken, de effecten op gezondheid te minimaliseren, of om minder klimaatimpact (meer CO₂-reductie) te hebben?
26. Indien niet alle maatregelen worden verkend, waarom niet of waarom gedeeltelijk niet?

5.1.1 De referentiesituatie: RefLVB

Het advies van de Commissie luidt:

De Commissie adviseert bij de herziening van het MER RefLVB zo aan te passen dat deze een realistischer beeld geeft van de mogelijke vliegbewegingen binnen de legale situatie. Verwerk ook het recent vastgestelde plafond van 27.000 nachtvluchten in de referentiesituatie. Ga in het

¹³⁷ Toetsingsadvies over het milieueffectrapport, p. 25.

¹³⁸ Reactienota, p. 10.



datum 30 juni 2026

ons kenmerk 181621

blad 56

hoofdrapport en de samenvatting uit van deze referentiesituatie voor de beoordeling van de effecten van het LVB 2026 en de alternatieven.¹³⁹

In de reactienota staat:

In het MER wordt het LVB 2008 als referentie opgenomen in het hoofdrapport. Daarvoor zal onderbouwd worden waarom het referentiescenario LVB 2008 de realistische invulling is voor het MER. Vervolgens zullen de effecten van de ondergrensalternatief (VAog) en de bovengrensalternatief (VAbg) vergeleken worden met referentie LVB 2008. Het advies om het plafond met 27.000 nachtvluchten mee te nemen in het RefLVB2008 wordt niet gevolgd omdat dit aantal toen nog niet in beeld was. De milieueffecten ten opzichte van deze referentie zullen in het herziene hoofdrapport (en de samenvatting) worden toegelicht, getoetst en verantwoord.¹⁴⁰

27. Is de regering bereid alsnog het plafond van 27.000 nachtvluchten te verwerken in de referentiesituatie?

5.1.2 De huidige situatie en het gedooggebruik

Het advies van de Commissie luidt:

De Commissie adviseert bij de herziening van het MER de Refahh zo aan te passen dat deze het feitelijke huidige gebruik van de luchthaven weergeeft. Om verwarring te voorkomen adviseert ze daarbij (net als in haar NRD-advies) Refahh te hernoemen naar 'huidige situatie'. Beoordeel de effecten van het LVB 2026 en alternatieven opnieuw ten opzichte van deze huidige situatie.¹⁴¹

In de reactienota staat:

In de eerste reactienota op de Notitie reikwijdte en detailniveau is reeds aangegeven dat de juridische referentiesituatie essentieel is. Het gaat hier om de referentiesituatie LVB2008. In dezelfde reactienota is ook aangegeven dat een tweede referentiesituatie ook in het MER toegepast mag worden om invulling te geven aan de complexiteit van de gedoogsituatie bij Schiphol. Refahh hoeft daarom niet aangepast te worden.¹⁴²

28. Is de regering bereid alsnog de Refahh zo aan te passen dat deze het feitelijke huidige gebruik van de luchthaven weergeeft en de effecten van het LVB 2026 en alternatieven opnieuw te beoordelen ten opzichte van deze huidige situatie?

7 Toelichting op het oordeel geluid

7.4 Hinderbeleving geluid

¹³⁹ Toetsingsadvies over het milieueffectrapport, p. 27.

¹⁴⁰ Reactienota, p. 11.

¹⁴¹ Toetsingsadvies over het milieueffectrapport, p. 28.

¹⁴² Reactienota, p. 12.



datum 30 juni 2026

ons kenmerk 181621

blad 57

Het advies van de Commissie luidt:

De Commissie adviseert bij de herziening van het MER het geluidsonderzoek te actualiseren met de meest actuele informatie van het RIVM over de blootstelling-responsrelatie. Combineer deze resultaten met inzichten over het aantal vluchten en rustperiodes. Geef op basis daarvan aan wat de effecten zijn op (ernstige) geluidhinder en slaapverstoring. Indien het onderzoek van het RIVM (blootstelling-responsrelatie 2026) onvoldoende antwoord geeft op de vraag of de geluidhinder toeneemt als bij gelijke etmaalwaarden het aantal vliegtuigbewegingen toeneemt, dan is het de taak van de minister om dit mee te wegen bij het besluit. Neem dit punt dan in het MER op als kennisleemte en/of in een onderzoeksagenda voor het vervolg.¹⁴³

In de reactienota staat:

De initiatiefnemer is terecht niet uitgegaan van nog niet gepubliceerde blootstelling-responsrelaties van het RIVM. Ook de conclusie dat de blootstelling-responsrelatie uit 2020 niet representatief zou zijn vanwege de Covid19-omstandigheden, is niet onjuist. Het ligt in de verwachting dat er gedurende de herziening van het MER alsnog nieuwe blootstellings-responsrelaties gepubliceerd worden. In dat geval ligt het in de rede om op termijn te bezien in hoeverre die nieuwe inzichten aanleiding geven tot beleidswijzigingen.¹⁴⁴

29. Waarom is de regering niet bereid dit advies van de Commissie over te nemen?

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 3 juli 2026**.

Hoogachtend,

R. Lievense

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

¹⁴³ Toetsingsadvies over het milieueffectrapport, p. 43.

¹⁴⁴ Reactienota, p. 22.