

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 23 september 2026

De Kamer wordt middels de voortgangsbrief periodiek geïnformeerd over de voortgang binnen het Programma Omgeving Luchthaven Schiphol. Binnen dit programma wordt gewerkt aan de balans tussen het belang van een internationale luchthaven en de kwaliteit van de leefomgeving. De twaalfde voortgangsbrief is op 19 januari jl. aan de Kamer gestuurd.¹ Hierbij ontvangt de Kamer de dertiende voortgangsbrief met een stand van zaken over een aantal lopende trajecten.

Luchthavenverkeerbesluit Schiphol

Zoals op 14 september jl. gemeld, heeft de Afdeling advisering van de Raad van State een advies (dictum B) uitgebracht over het besluit tot wijziging van het LVB.² De Afdeling onderschrijft in het advies het belang om de rechtsbescherming van omwonenden te herstellen en een evenwicht te vinden tussen belangen van de luchthaven en diens gebruikers en de belangen van omwonenden. De Afdeling maakt een aantal opmerkingen en adviseert de regering daarmee rekening te houden voordat een besluit wordt genomen.

Dit advies heeft een dictum B gekregen en advies stelt het kabinet in staat om, na het geplande debat op 29 september en na vaststelling van het nader rapport, het LVB per 1 november in te laten gaan. Dit is van groot belang in het licht van de uitspraak in de RBV-zaak, waarin de Staat is opgedragen zo snel mogelijk de rechtsbescherming van omwonenden te herstellen. Daarbij is het van groot belang om na zestien jaar een stevig juridisch fundament te creëren voor onze nationale luchthaven en één van de belangrijkste motoren van onze economie. Voorafgaand aan het debat op 29 september ontvangt de Kamer een brief met nadere duiding van het advies van de Afdeling en een eerste reactie op de hoofdpunten. De definitieve uitwerking van het advies komt in het nader rapport. Dit zal zoals gebruikelijk tegelijk met het ontwerpbesluit worden vastgesteld en gepubliceerd.

De Kamer heeft gevraagd om een reactie op de zienswijze van de Stichting Platform Uithoorn Schiphol Hinderbeperking (PUSH) op het ontwerpbesluit wijziging van het LVB Schiphol (LVB).³ Per abuis is in verzamelbrief Luchtvaart Q2 2026 van 7 juli niet genoemd hoe er wordt omgegaan met het verzoek van Stichting PUSH⁴. Het is namelijk gebruikelijk dat de Tweede Kamer over het geheel van zienswijzen geïnformeerd wordt bij publicatie van de zogenaamde Nota van Antwoord waarin alle zienswijzen van een reactie worden voorzien. Op dit moment wordt er gewerkt aan het beantwoorden van alle ingediende

¹ Kamerstukken II 2025/26, 29665, nr. 584.

² Kamerstukken II 2026/27, 29665, nr. 637.

³ 2026Z10049/2026D23879.

⁴ Kamerstukken II 2025/26, 31936, nr. 1302.

zienswijzen op het Luchthavenverkeerbesluit, inclusief de zienswijze van de Stichting PUSH.

Evaluatie NNHS

Op verzoek van de Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS) heeft het ministerie opdracht gegeven om het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel (NNHS) te evalueren. Deze evaluatie is eind vorig jaar van start gegaan en is uitgevoerd door bureau AT Osborne. Vooraf heeft het ministerie een feitenbasis NNHS laten opstellen als basis voor het evaluatieonderzoek. Dit document, tevens als bijlage bijgevoegd, is opgesteld door bureau Adecs Airinfra Consultants.

Meerdere partijen hebben input gegeven, in de vorm van interviews en verificatiesessie(s). Dit betreft vertegenwoordigers van bewoners rondom Schiphol en partijen uit de luchtvaartsector. Ook de voorzitter van de toenmalige Alderstafel, de heer Alders, is betrokken geweest bij deze evaluatie. De evaluatie is onlangs afgerond. Hierbij wordt de definitieve rapportage aan de Kamer aangeboden.

AT Osborne concludeert dat bij de totstandkoming van wet- en regelgeving ten aanzien van Schiphol sprake is van meerdere, deels tegenstrijdige belangen. In de algemene (hoofd-)conclusie wordt aangegeven dat:

- Het initiële NNHS-stelsel (incl. experiment) destijds succesvol in consensus tot stand is gekomen conform de kabinetsopdracht waarbij een brede publieke belangenafweging is gemaakt;
- De juridische verankering vervolgens is uitgebleven met gevolgen voor rechtsbescherming van omwonenden;
- Door het uitblijven van deze juridische verankering een aantal zaken door elkaar zijn gaan lopen: modelwerkelijkheid, daadwerkelijke hindercijfers en beleving van hinder;
- In deze complexiteit partijen elkaar zijn kwijtgeraakt, onderling vertrouwen is afgenomen en verhoudingen zijn gepolariseerd.

AT Osborne geeft aan dat er zowel bij omwonenden als sectorpartijen behoefte is aan perspectief en duidelijkheid en adviseert om:

- De uitkomsten van deze evaluatie te erkennen en hierover in gesprek te gaan met elkaar, op respectvolle wijze. Het is volgens hen de taak voor het ministerie om hiervoor een nieuw overleggremium in te stellen.
- Als ministerie de regie en politieke verantwoordelijkheid op het Schiphol-dossier te hernemen.

De evaluatie laat zien hoe vanuit verschillende perspectieven aangekeken wordt tegen afspraken uit het verleden en de interpretatie van beoogde resultaten. Mede door dit verschil van inzicht in combinatie met het uitblijven van juridische

verankering van afspraken zijn partijen elkaar helaas kwijtgeraakt. Het ministerie zal opvolging geven aan de punten van de evaluatie. De wijziging van het LVB is daarvan uiteraard de belangrijkste stap om te zorgen voor een juridische basis voor Schiphol, waarmee er duidelijkheid ontstaat voor alle partijen. Doordat er een einde wordt gemaakt aan de gedoogsituatie wordt de rechtsbescherming van omwonenden hersteld.

Met de verschillende partijen zal worden besproken hoe gezamenlijk overleg vormgegeven kan worden (cf. aanbeveling AT Osborne), zodat stapsgewijs onderlinge verschillen verminderd kunnen worden. Dit mede in het licht van de verdere opvolging van de motie Peter de Groot over inrichting van een luchtvaarttafel.⁵

Convenant met KLM

In het commissiedebat Schiphol van 19 mei 2026 is er een toezegging gedaan aan het kamerlid Zwinkels (CDA) om opnieuw met KLM in gesprek te gaan over een convenant met bindende afspraken over hun aandeel in de reductie van de geluidbelasting. Deze gesprekken lopen. Los daarvan heeft KLM al eerder schriftelijk bevestigd zich nog steeds te binden aan de eerder gedane toezegging en bijbehorende maatregelen, ook zonder het sluiten van een convenant. Inmiddels heeft KLM ook bevestigd dat het maatregelen zal treffen om het tegenvallende resultaat van de tweede tussenmonitoring van de balanced approach-maatregelen te ondervangen. Als deze maatregelen doorgevoerd worden, zou op basis van voorlopige inschattingen het geluidsdoel van 15 procent alsnog behaald worden.

Gevelisolatie

In de twaalfde voortgangsbrief is aangekondigd dat de Regeling gevelisolatie Schiphol 2023 ('RGS'23') zal worden gewijzigd om te kunnen voorzien in een groter toepassingsgebied gebaseerd op een verkeersscenario met 478.000 vliegtuigbewegingen zoals wordt vastgelegd in de integrale herziening van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol⁶. Onder de huidige regeling is dat toepassingsgebied namelijk nog gebaseerd op een verkeersscenario met 440.000 vliegtuigbewegingen.

De juridische verankering in het LVB is nodig om van het aantal van 478.000 vliegtuigbewegingen uit te kunnen gaan. Dat heeft te maken met de onderliggende geluidsheffing voor de bekostiging van de RGS'23. De isolatieopgave moet afgestemd zijn op het vastgelegde maximum aantal dat mag worden gevlogen.

Door de wijziging worden circa 150 adressen extra in beschouwing genomen voor geluidwerende maatregelen. Dat is bovenop de 670 adressen die al in beschouwing zijn genomen. De extra kosten die deze wijziging met zich meebrengt, worden geraamd op 6,1 miljoen euro en worden – evenals de kosten van de oorspronkelijke regeling – via een heffing doorbelast aan de

⁵ Kamerstukken II 2023/24, 31936, nr. 1162.

⁶ Kamerstukken II 2025/26, 29665, nr. 584.

luchtvaartsector. De adressen waar het om gaat, hebben vorige maand een brief ontvangen met een deelnameverzoek van Rijkswaterstaat.

Grondafhandeling

Op 10 mei 2024 is het besluit om het aantal grondafhandelingsbedrijven op Schiphol tot drie te beperken gepubliceerd in de Staatscourant.⁷ De verwachting is dat met de invoering van deze beperking een belangrijke bijdrage geleverd kan worden aan verbetering van de situatie van de grondafhandeling op Schiphol op het punt van efficiency, personeelstekort, veilige uitvoering van werkprocessen en arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden van grondpersoneel. Tegen de op 16 december 2024 genomen beslissing op bezwaar had één partij beroep ingesteld bij de rechtbank Noord-Holland. De behandeling ter zitting van deze zaak zou eind mei plaatsvinden. Vlak voor de zitting trok deze partij diens beroep in, waarmee het besluit tot beperking definitief is geworden.

Zoals eerder met de Kamer gecommuniceerd geldt de beperking niet voor vracht- en zelfafhandeling.⁸ Het streven naar kwaliteitsverbetering geldt echter ook daar onverkort. Schiphol streeft naar hogere (kwaliteits)standaarden voor alle op Schiphol actieve partijen. Alternatieve mogelijkheden om dit te borgen worden verkend en indien nodig ingezet.

Schiphol is verantwoordelijk voor het doorlopen van de aanbestedingsprocedure om drie grondafhandelingsbedrijven te selecteren. Op 4 december jl. heeft Schiphol deze aanbestedingsprocedure gestart. Op 30 juni jl. heeft Schiphol bekendgemaakt dat de partijen KLM Ground Services, dnata en Viggo de voorlopige gunning hebben gewonnen. Nu volgt een overgangsperiode. Drie niet geselecteerde partijen van de aanbesteding hebben een kort geding aangespannen tegen Schiphol vanwege de uitkomst van deze aanbesteding. De zitting hiervoor heeft plaatsgevonden op 2 september. De rechter zal naar verwachting eind september uitspraak doen. De nieuwe situatie, met een beperkt aantal grondafhandelingspartijen, zal volgens de huidige planning in het voorjaar van 2027 van start gaan.

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

⁷ Stcrt. 2024, nr. 13983.

⁸ Kamerstukken II 2023/24, 29665, nr. 496.