29665 Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 665 Brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 2 november 2026

Op 1 november 2026 is de algehele wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) Schiphol in werking getreden.[1] Hiermee is een nieuwe balans tussen de belangen van de luchthaven en die van omwonenden vastgelegd, is de rechtsbescherming van omwonenden hersteld en komt het anticiperend handhaven door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) ten einde. Met deze brief laat ik u weten dat ik de aanwijzing aan de ILT om anticiperend te handhaven heb ingetrokken en informeer ik u over de aangenomen moties en gedane toezegging tijdens het tweeminutendebat dat plaatsvond op 30 juni jl. en het plenair debat dat plaatsvond op 29 september jl.

Beëindiging anticiperend handhaven

Sinds 2015 werd er gevlogen volgens de regels voor het strikt preferentieel baangebruik en werd hierop door de ILT anticiperend gehandhaafd. Dit hield in dat bij overschrijding van een grenswaarde voor geluid in een handhavingspunt door de inspecteur-generaal geen maatregel op grond van artikel 8.22 Wet luchtvaart werd opgelegd indien bleek dat de overschrijding het gevolg was van de toepassing van de regels voor het preferentieel baangebruik. De ILT heeft eerder aandacht gevraagd voor de juridische risico’s als gevolg van de lange duur van het anticiperend handhaven.[2]

In 2022 nam het toenmalige kabinet het Hoofdlijnenbesluit om de balans tussen de belangen van de luchthaven en die van omwonenden te herstellen. In de Hoofdlijnenbrief Schiphol[3] werd aangekondigd dat het LVB integraal zou worden herzien. De herziening van het LVB is nu gereed en het gewijzigde LVB is in werking getreden op 1 november 2026.

Met de inwerkingtreding van de algehele wijziging van het LVB kan het anticiperend handhaven worden stopgezet. Bijgaand treft u een afschrift van de brief die ik aan de inspecteur-generaal heb gestuurd, waarin ik de ILT verzoek om het LVB dat in werking is getreden te handhaven. Met deze brief wordt de aanwijzing die mijn voorganger vorig jaar aan de ILT heeft gegeven[4], per 1 november 2026 ingetrokken.

Moties en toezeggingen

In het tweeminutendebat op 30 juni jl. en het plenair debat dat plaatsvond op 29 september jl. zijn moties ingediend. Met de invoering van dit LVB-besluit en de

---

[1] Staatsblad 2026, nr. 335
[2] Kamerstukken II 2021/22, 29665, nr. 418
[3] Kamerstukken II 2021/22, 29665, nr. 432
[4] Kamerstukken II 2025/26, 29665, nr. 579

communicatie eromheen wordt invulling gegeven aan enkele moties.[5] Op de moties die nadere toelichting behoeven wordt hieronder kort ingegaan.

[5] Kamerstukken II, 29665, nummers 617, 646, 649 en 650

Met de motie Köse c.s. wordt de regering verzocht om samen met de ILT te zorgen voor voldoende capaciteit bij de ILT-Luchtvaartautoriteit.[6] Dat is uiteraard van cruciaal belang. Daarom is toegezegd dat de gevraagde capaciteit aan de ILT wordt toegekend. De Kamer is hierover op 26 oktober jl. geïnformeerd.[7]

Met de motie Zwinkels/Köse wordt de regering verzocht om recht te doen aan de bescherming die uitgaat van het LVB door inzichtelijk te maken dat de grenswaarden in de handhavingspunten zijn bedoeld voor reguliere variaties in de operatie en geen onbedoelde extra ruimte bieden voor geluidshinder of meer vliegtuigbewegingen. Dat is toegelicht in de definitieve versie van de nota van toelichting bij het LVB. De cyclus van monitoring van de zich ontwikkelende geluidbelasting (ZOG) en handhaving door de ILT is hier ook uitgebreid toegelicht. Het milieueffectrapport (MER) gaat in op de werking van het stelsel; het bevat een hoofdstuk over de werking van het handhavingsstelsel en de manier waarop de grenswaarden in de handhavingspunten zijn bepaald. Schiphol moet maandelijks rapporteren over de ZOG. ILT houdt hier toezicht op en kan om aanvullingen vragen. Bij een dreigende overschrijding moet een beheersplan opgesteld worden. De ILT stelt halfjaarlijks een handhavingsrapportage op. Deze wordt met de Kamer gedeeld, zodat navolgbaar is hoe de naleving van het LVB verloopt.

Daarnaast vraagt de motie om duidelijk te communiceren naar de omgeving over de werking van de handhavingspunten, en de Kamer hierover voor het einde van het jaar te informeren. Er zijn visuals, explainer video’s en interactieve kaarten gepubliceerd op de website van IenW.[8] Ook in de communicatie met betrokken partijen, waaronder de Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS) en de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS), is dit aan bod gekomen. Daarmee is invulling gegeven aan de motie.

In het tweeminutendebat Luchtvaart van 28 oktober jl. is gevraagd naar reactie op het NRC-artikel over de nieuwe geluidsgrenswaarden rond Schiphol.[9] Voor het Commissiedebat verduurzaming luchtvaart van 11 november ontvangt uw Kamer deze reactie.

Tot slot is aan de Kamer toegezegd dat het koninklijk besluit over de gefaseerde terugkeer naar 500.000 vliegtuigbewegingen op Schiphol voor inwerkingtreding wordt voorgelegd aan de Kamer. [10] Dit is vastgelegd in het besluit tot wijziging van het LVB Schiphol.

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

---

[6] Kamerstukken II 2026/27, 29665, nr. 647

[7] Kamerstuk 29665, nr. 664, Afdoening toezegging en motie over de benodigde capaciteit van de ILT voor het LVB Schiphol

[8] Luchthavenverkeerbesluit Schiphol gepubliceerd in Staatsblad, regels gaan in op 1 november 2026 | Luchtvaart in de toekomst

[9] De nieuwe geluidsgrenzen rond Schiphol bieden vooral ruimte voor méér geluid. ‘Met deze grens zeg je: alles wat Schiphol wil moet kunnen’ - NRC

[10] TZ202605-001