

Vergaderjaar 2025–2026

29 665

Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 584

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 19 januari 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 elfde voortgangsbrief is begin september 2025 aan de Kamer gestuurd.¹ Hierbij ontvangt de Kamer de twaalfde voortgangsbrief met een stand van zaken binnen een aantal van de lopende trajecten.

Voortgang totstandkoming Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB).

Zoals op 19 december 2025 aan de Kamer is gemeld, heeft het kabinet besloten om de ontwerp-wijziging van het LVB medio januari 2026 ter voorhang aan de beide Kamers aan te bieden.² Op zeer korte termijn ontvangt de Kamer deze ontwerp-wijziging evenals de onderliggende stukken, zoals de Milieueffectrapportage (MER).

In het ontwerp zijn de volgende inhoudelijke onderdelen opgenomen:

Regulering geluid

Herstel van de rechtsbescherming van omwonenden van Schiphol is een speerpunt van het kabinet. Ook het vonnis in de RBV-zaak³ eist dat zo snel mogelijk een gewijzigd LVB wordt vastgesteld waarmee de rechtsbescherming van omwonenden van Schiphol wordt hersteld. Eerder dit jaar werd een versnelde LVB-wijziging vastgesteld waarin een maximumaantal vliegtuigbewegingen is opgenomen. In de voorliggende algehele LVB-wijziging blijft het maximumaantal vliegtuigbewegingen, in combi-

¹ Kamerstukken II 2025/26, 29 665, nr. 577.

² Kamerstukken II 2025/26, 29 665, nr. 583.

³ Kamerstukken II 2023/24, 29 665, nr. 498.

natie met een Totaal Volume Geluid (TVG), gehandhaafd en wordt een volledig nieuwe set grenswaarden voor geluid in handhavingspunten opgenomen. Bovendien wordt het aantal handhavingspunten uitgebreid zodat deze in een groter gebied bescherming bieden, ook verder van de luchthaven. De grenswaarden in de handhavingspunten worden opnieuw bepaald zodat ze passen bij de operatie en het maximumaantal van 478.000 vliegtuigbewegingen, waarvan maximaal 27.000 in de nacht. Dit zorgt voor een passende (lokale) bescherming voor omwonenden.

Regels voor preferentieel baangebruik

Er wordt op dit moment gevlogen volgens de regels voor preferentieel baangebruik van het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel (NNHS). Deze regels zorgen ervoor dat de start- en landingsbanen zo worden ingezet dat er per saldo de minste hinder voor de omgeving ontstaat. Woonkernen worden hierbij zoveel mogelijk vermeden. De praktijk van het preferentieel baangebruik wordt met de algehele LVB-wijziging formeel vastgelegd.

Beheersplan

Als een overschrijding van een grenswaarde in een handhavingspunt dreigt, dient de luchthavenexploitant in samenspraak met de luchtvaartsector een beheersplan op te stellen om de verwachte overschrijding te voorkomen. Dit beheersplan dient ingediend te worden bij de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Zo wordt het mogelijk gemaakt dat de ILT gedurende het gebruiksjaar kan ingrijpen bij een dreigende overschrijding van grenswaarden, zodat een overschrijding in het betreffende gebruiksjaar wordt voorkomen. Dit in tegenstelling tot de huidige praktijk, waarbij bij de overschrijding van grenswaarden de ILT alleen na afloop van het gebruiksjaar kan optreden.

Baanonderhoud

De luchthavenexploitant plant ieder jaar baanonderhoud om de kwaliteit van de start- en landingsbanen te waarborgen. Baanonderhoud heeft impact op de beschikbaarheid van start- en landingsbanen en daarmee ook op de manier hoe vliegverkeer afgewikkeld wordt. Schiphol verzoekt doorgaans jaarlijks om vrijstelling van regels en grenswaarden in het LVB om dit aangepaste baangebruik mogelijk te maken.

Eerder dit jaar is aan de Kamer gemeld dat het ministerie samen met Schiphol en LVNL gaat werken aan een verbeterde procedure omtrent het groot baanonderhoud.⁴ In het ontwerp voor de algehele LVB-wijziging worden hiervoor bepalingen opgenomen. De gesprekken hierover hebben de afgelopen maanden plaatsgevonden en zijn op hoofdlijnen afgerond. Naar aanleiding van deze gesprekken zijn de volgende belangrijkste wijzigingen doorgevoerd voor de beoordeling van toekomstige aanvragen in het kader van baanonderhoud:

- Schiphol dient voorafgaand aan de vaststelling van de capaciteitsdeclaratie voor het winterseizoen een eerste versie in van de vrijstellingsaanvraag voor de onderhoudswerkzaamheden in het volgende gebruiksjaar.
- Hierin benoemt Schiphol de inhoud en planning van de werkzaamheden, het beoogde aangepast baangebruik, de benodigde ontheffingen en vrijstellingen, de impact voor de omgeving en hoe Schiphol en LVNL voornemens zijn de extra ontstane hinder te mitigeren. Schiphol

⁴ Kamerstukken II 2024/25, 29 665, nr. 533.

en LVNL betrekken voorafgaand aan deze vrijstellingsaanvraag betrokken partijen (de sector, MRS en de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS)).

- lenW deelt op basis van deze vrijstellingsaanvraag een voornemen over het wel, niet of deels verlenen van de vrijstellingen. Dit voornemen wordt voorafgaand aan de vaststelling van de capaciteitsdeclaratie gedeeld. Schiphol heeft hierdoor voldoende tijd om eventuele aanpassingen te doen op ofwel de onderhoudsplannen zelf, ofwel op de hinderbeperkende maatregelen of op de capaciteit, als laatste redmiddel.
- Na het publiceren van de gebruiksprognose voor het betreffende gebruiksjaar volgt de definitieve aanvraag, waarna lenW de noodzakelijke regeling publiceert.

Deze afspraken worden op hoofdlijnen vastgelegd in de algehele LVB-wijziging en vervolgens gedetailleerd uitgewerkt door Schiphol, LVNL en lenW.

Perspectief voor de luchtvaartsector

Zoals eerder aan de Kamer gemeld wordt het geluidsdoel van – 20% in twee fasen gehaald. In de eerste fase is – 15% geluidsreductie beoogd. In de tweede fase zal het resterende deel (– 5% geluidsreductie) moeten worden ingevuld. Uit monitoring zal moeten blijken of en wanneer de respectievelijke percentages voor fase 1 en 2 worden behaald. Op het moment dat het gehele geluidsdoel is behaald, ontstaat er perspectief op verdere verstillings voor de omgeving en een gefaseerde terugkeer van het aantal vliegtuigbewegingen handelsverkeer naar maximaal 500.000 per jaar.⁵ Investerings in stillere toestellen kunnen hieraan bijdragen. Zoals in de Kamerbrief van 19 december 2025 benoemd, wordt hiermee de motie Peter de Groot afgedaan.⁶

In de ontwerp-wijziging is een systematiek opgenomen, waarbij de helft van de verdere geluidswinst na het behalen van het geluidsdoel van – 20% ten goede komt aan de omgeving en de andere helft mag worden ingevuld door een gefaseerde terugkeer van het aantal vliegtuigbewegingen handelsverkeer naar maximaal 500.000 per jaar. Voor de inwerkingtreding van het artikel over deze gefaseerde terugkeer geldt dat op dat moment ook moet worden beoordeeld of er voor het nieuwe aantal vliegtuigbewegingen boven de grens van 478.000 vliegtuigbewegingen (tot maximaal 500.000 vliegtuigbewegingen) voldoende stikstofruimte is. De gefaseerde terugkeer tot maximaal 500.000 vliegtuigbewegingen moet in ieder geval passend zijn binnen de op dat moment geldende natuurvergunning.

Overige onderdelen

De algehele LVB-wijziging bevat ook:

- Een maximumaantal vliegtuigbewegingen voor general aviation (GA);
- Actualisatie van het kaartmateriaal voor een aantal luchtverkeerswegen;
- Verplichte regels voor gebruiksprognose en evaluatie.

Milieueffectrapport (MER)

De milieueffecten van het voorgenomen besluit zijn onderzocht in het MER. Daarin is inzichtelijk gemaakt wat het effect van het voorgenomen

⁵ Kamerstukken II 2024/25, 29 665 nrs. 564 en 583.

⁶ Kamerstukken II 2024/25, 29 665, nr. 540.

besluit is op het milieu. Daarvoor is conform de Nota Reikwijdte en Detailniveau die in juni 2024 met de Kamer is gedeeld⁷, uitgegaan van een bandbreedte met een ondergrens van 460.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer, (waarvan 27.000 in de nacht en implementatie van de BA-maatregelen) en een bovengrens (500.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer, waarvan 32.000 in de nacht). De milieueffecten van deze alternatieven zijn vergeleken met twee referentiesituaties, te weten 1) de praktijk van het anticiperend handhaven tot een maximumaantal van 500.000 vliegtuigbewegingen waarvan 32.000 in de nacht en 2) de situatie die volgt uit het vigerend LVB, met de oude grenswaarden die als gevolg van het anticiperend handhaven niet langer een realistisch verkeersbeeld opleveren. Het milieueffectrapport zal met de overige onderliggende stukken als onderdeel van de voorhangprocedure worden aangeboden aan de Kamer.

Verband LVB en natuurvergunning Schiphol

Op 4 juni 2025 is de natuurvergunning van Schiphol door de rechtbank Den Haag vernietigd. Hierover heeft het bevoegd gezag, te weten de Staatssecretaris van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur (LNVN), de Kamer geïnformeerd.⁸ De natuurvergunning is vooral vernietigd omdat onvoldoende is aangetoond dat aan het additionaliteitsvereiste voor het intern en extern salderen is voldaan. Hiervoor zijn maatregelen van Rijk en provincies ter realisatie van de natuurdoelen nodig. Het is daarna aan het bevoegd gezag om een nieuw besluit te nemen op de aanvraag van Schiphol.

Op 19 december 2025 heeft de Staatssecretaris van LNVN een gedoogbesluit afgegeven voor Schiphol voor een periode van twee jaar.⁹ Aanleiding voor dit gedoogbesluit is de vernietiging van de natuurvergunning door de rechter en de noodzaak om op korte termijn duidelijkheid te geven over de ontstane situatie dat Schiphol wordt geëxploiteerd zonder een natuurvergunning. Gelet op de beginselplicht tot handhaven moet hiertegen in principe worden opgetreden. Na een afweging van de belangen en gelet op het kabinetsbeleid in de nota «Grenzen aan gedogen» heeft de Staatssecretaris besloten dat sprake is van een uitzonderingssituatie waardoor handhavend optreden onevenredig bezwarend zou zijn. De voorschriften die gelden bij het gedoogbesluit moeten ervoor zorgen dat Schiphol de mitigerende maatregelen die zijn opgenomen conform de vergunningaanvraag continueert.

Het is van belang om zo spoedig mogelijk te komen tot een gewijzigd LVB, waarin de rechtsbescherming van omwonenden wordt hersteld. Dit ook gelet op de uitspraak in de RBV-zaak. Omdat de natuurvergunning recentelijk door de rechtbank is vernietigd, is als onderdeel van het MER voor de wijziging van het LVB een zelfstandige passende beoordeling opgesteld waarin de effecten van de luchthaven op de natuur inzichtelijk zijn gemaakt.

Monitoring maatregelenpakket balanced approach-procedure

Op 3 november 2025 heeft het kabinet het plan van aanpak voor de monitoring van het maatregelenpakket uit de balanced approach-procedure aan de Kamer gestuurd.¹⁰ Het doel van de monitoring is vaststellen of de beoogde geluidsreductie van – 15% – ten opzichte van de

⁷ Kamerstukken II 2023/24, 29 665, nr. 514.

⁸ Kamerstukken II 2024/25, 29 665, nr. 572.

⁹ Kamerstukken II 2025/26, 29 665, nr. 582.

¹⁰ Kamerstukken II 2025/26, 29 665, nr. 580.

referentiesituatie en bovenop de autonome ontwikkelingen – per november 2025 is gerealiseerd met het maatregelenpakket uit de balanced approach-procedure. Hierbij gaat het om de reductie van woningen en ernstig gehinderden in respectievelijk de 58 en 48 dB(A) L_{den} geluidscontouren op het etmaal en woningen en ernstig slaapverstoorden in respectievelijk de 48 en 40 dB(A) L_{night} geluidscontouren in de nacht.

De monitoring vindt plaats door middel van drie monitoringsmomenten. Op elk monitoringsmoment wordt vastgesteld, op basis van de dan beschikbare data, of de maatregelen het beoogde gecombineerde effect hebben. Bij de eerste twee monitoringsmomenten wordt hiervoor nog (gedeeltelijk) met prognoses gewerkt. Bij het derde en laatste monitoringsmoment wordt volledig gebruik gemaakt van realisatiedata en kan dus definitief vast worden gesteld of het effect van het maatregelenpakket conform verwachting is.

De resultaten van het eerste monitoringsmoment worden binnen enkele weken verwacht. De resultaten van monitoringsmomenten twee en drie worden respectievelijk medio mei 2026 en medio januari 2027 verwacht. De Kamer zal per monitoringsmoment geïnformeerd worden over de (tussentijdse) resultaten.

Overige ontwikkelingen omtrent het maatregelenpakket

De monitoring zoals hierboven beschreven richt zich op de effecten van het maatregelenpakket ten opzichte van het geluidsdoel. Naast het maatregelenpakket vinden er ook autonome ontwikkelingen plaats die impact kunnen hebben op de geluidssituatie rond Schiphol. De autonome ontwikkelingen tot november 2025, de implementatiedatum van het maatregelenpakket, tellen niet mee in het behalen van de eerste fase van het geluidsdoel, zoals eerder ook aan de Kamer gemeld.¹¹ Desalniettemin is het van belang om deze autonome ontwikkelingen goed in kaart te hebben. Daarom worden deze ontwikkelingen middels een separaat proces in kaart gebracht en doorgerekend. Momenteel wordt hier aan gewerkt. De resultaten worden voor de zomer van 2026 verwacht. De Kamer zal hierover worden geïnformeerd.

Ten slotte worden ook de ontwikkelingen ná november 2025 in kaart gebracht. Na het derde monitoringsmoment kan worden vastgesteld of het maatregelenpakket het beoogde effect heeft. In de tijd valt dit ongeveer een jaar na de implementatie van het maatregelenpakket. In dat jaar hebben zich mogelijk nieuwe ontwikkelingen voorgedaan, zowel autonoom als additioneel. Deze ontwikkelingen en het effect daarvan op de geluidssituatie op en rond Schiphol zijn relevant in het kader van fase 2 van het geluidsdoel. Daarom worden ook deze ontwikkelingen, de totale verstillings ná november 2025, in kaart gebracht en doorgerekend. De resultaten worden eind 2026/begin 2027 verwacht.

Uitvoering maatregelenpakket balanced approach-procedure

De maatregelen uit het maatregelenpakket van de balanced approach-procedure zijn op verschillende manieren geborgd. De reductie van het maximumaantal vliegtuigbewegingen op het etmaal (478.000) en in de nacht (27.000) is geborgd door de versnelde wijziging van het LVB, die is ingegaan per 1 november 2025. Ook is de Regeling operationele beperkingen lawaaiige luchtvaartuigen Schiphol met ingang van 1 november

¹¹ Kamerstukken II 2024/25, 29 665, nr. 564.

2025 aangepast, om de lawaaiigste toestellen in de nacht van Schiphol te weren. Schiphol heeft daarnaast tariefdifferentiatie doorgevoerd per april 2025.

De overige twee maatregelen uit het maatregelenpakket betreffen de maatregelen die KLM heeft ingebracht. Zoals eerder aan de Kamer aangegeven, was het doel om hierover bindende afspraken vast te leggen in een convenant.¹² Hierover hebben in de afgelopen periode diverse gesprekken plaatsgevonden tussen het Ministerie van lenW en KLM. Deze gesprekken hebben uiteindelijk niet geleid tot het afsluiten van een convenant. Wel heeft KLM medio december 2025 schriftelijk bevestigd zich nog steeds te binden aan de eerder gedane toezegging en bijbehorende maatregelen. In dezelfde brief gaf KLM aan dat acht nieuwe toestellen vertraagd afgeleverd worden door de vliegtuigfabrikanten. Zonder compenserende maatregelen zou dit impact kunnen hebben op het te behalen geluidsdoel. KLM heeft daarom in de brief toegezegd dat zij en haar partners de effecten van deze vertraging zullen compenseren met alternatieve geluidsreducerende maatregelen. Het Ministerie van lenW gaat ervan uit dat KLM haar toezeggingen nakomt, en heeft in een antwoordbrief de voorwaarden opgenomen waaronder deze compenserende maatregelen kunnen meetellen voor het maatregelenpakket. Dit is het geval indien zij additioneel zijn ten opzichte van de autonome ontwikkelingen en het effect ervan structureel geborgd is. Iedere compenserende maatregel dient vooraf goedgekeurd te worden door lenW. Hiermee acht ik de motie van het lid Postma (NSC) afgedaan.¹³

Voortgang ontwikkeling nieuw stelsel vliegtuiggeluid

In de voorgaande voortgangsbrieven is de Kamer geïnformeerd over de ontwikkeling van het nieuwe stelsel voor de regulering van vliegtuiggeluid.¹⁴ Daarbij is toegelicht welke stappen in de stelselherziening zijn gezet, wat het doel is van de stelselherziening en hoe de participatie met belanghebbenden plaatsvindt. Ook is het tijdpad voor invoering van de stelselherziening geschetst. Inmiddels hebben de leden van de nationale klankbordgroep en de betrokken organisaties ILT, ACNL en LVNL gereageerd op het ambtelijk beleidsontwerp. Er vinden gesprekken plaats met betrokken partijen, zowel in de nationale klankbordgroep als ook bilateraal. De Kamer zal op een later moment inhoudelijk worden geïnformeerd over de beleidsvoornemens uit de stelselherziening.

Gebruiksprognose Schiphol 2026

Schiphol stelt jaarlijks een gebruiksprognose op voor het nieuwe gebruiksjaar van de luchthaven. De gebruiksprognose beschrijft de milieueffecten (geluidbelasting, stofemissies en externe veiligheid) op de omgeving als gevolg van het verwachte vliegverkeer van en naar Schiphol. De Gebruiksprognose 2026 omvat de periode 1 november 2025 tot en met 31 oktober 2026 en laat de effecten zien van de verkeersafhandeling volgens het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel (NNHS). De gebruiksprognose is bruikbaar als verwachting of binnen de criteria voor gelijkwaardige bescherming kan worden gebleven en is dan ook volledig gericht op het NNHS. Het normenstelsel met handhavingspunten en geluidsnormen wordt door Schiphol buiten beschouwing gelaten.

¹² Kamerstukken II 2024/25, 29 665, nr. 523.

¹³ Kamerstukken II 2024/25, 29 665, nr. 542.

¹⁴ Kamerstukken II 2022/23, 29 665, nrs. 426, 437, 450, 471, 486, 489, 496, 514, 519, 559, 564 en 577.

Voor de bepaling van de milieueffecten voor de Gebruiksprognose 2026 is Schiphol uitgegaan van 476.800 vliegtuigbewegingen, waarvan 25.200 in de nacht. Hiermee wordt voldaan aan de op dit moment in het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) vastgelegd maximumaantal vliegtuigbewegingen (478.000, waarvan 27.000 in de nacht). Uitgaande van dit aantal vliegtuigbewegingen wordt door Schiphol aangetoond dat de geluidbelasting past binnen de criteria voor gelijkwaardige bescherming. Ook wordt aangetoond dat naar verwachting wordt voldaan aan de van toepassing zijnde normen voor externe veiligheid en emissies. Adecs Airinfra BV heeft in opdracht van het ministerie een contra-expertise uitgevoerd op de berekeningen in de Gebruiksprognose 2026. De contra-expertise heeft tot doel om na te gaan of de berekeningen in de gebruiksprognose op een juiste wijze zijn uitgevoerd. Uit de contraexpertise volgen ook aanbevelingen die als doel hebben de gebruiksprognose als informatiebron voor specifiek omwonenden te verbeteren.

De contra-expertise geeft aan dat de berekeningen in de Gebruiksprognose 2026 correct zijn uitgevoerd. Er is gebruik gemaakt van de gewenste rekenmethoden. Verder stelt de contra-expertise dat aan de geldende gelijkwaardigheidscriteria wordt voldaan. In de contra-expertise staan verder nadere conclusies en aanbevelingen voor Schiphol op het gebied van geluid, externe veiligheid en luchtkwaliteit. Schiphol heeft in de gebruiksprognose aandacht besteed aan een aantal punten die eerder door de MRS zijn ingebracht. Deze zijn echter nog onvoldoende uitgewerkt.

In de evaluatie van de Gebruiksprognose 2024 is het werkelijk opgetreden gebruik van de luchthaven en de milieueffecten daarvan vergeleken met de verwachtingen in de gebruiksprognose voor dit gebruiksjaar. Het gebruiksjaar 2024 kenmerkt zich door verder herstel en groei van de luchtvaartsector: het aantal vliegtuigbewegingen voor het etmaal voor handelsverkeer ligt 10% hoger dan in gebruiksjaar 2023. Uiteindelijk telt gebruiksjaar 2024 473.800 vliegtuigbewegingen voor de etmaalperiode, ten opzichte van de geprognosticeerde 480.400 vliegtuigbewegingen. Het maximaal inpasbaar jaarvolume binnen de beschikbare geluidsruiimte was eerder vastgesteld op 483.000 vliegtuigbewegingen. Het handelsverkeer in de nacht laat een kleine stijging zien (circa 2% vliegtuigbewegingen) ten opzichte van de realisatie in het gebruiksjaar 2023. De contra-expertise op de Gebruiksprognose 2026 is als bijlage bij deze Kamerbrief toegevoegd.¹⁵

Evaluatie Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel (NNHS)

Zoals eerder aan de Kamer gemeld, heeft de Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS) het ministerie verzocht om het NNHS te evalueren.¹⁶ Hoewel dit systeem al enige jaren functioneert, is het nog niet beleidsmatig geëvalueerd. Het ministerie heeft opdracht gegeven aan adviesbureau AT Osborne om een beleidsmatige evaluatie uit te voeren. Deze evaluatie is inmiddels gestart met interviews van zowel omwonenden, personen uit de luchtvaartsector, bestuurlijke partijen en adviesbureaus. De evaluatie moet antwoord geven op de vraag of het NNHS heeft opgeleverd wat er van tevoren van werd verwacht, ook gezien de eisen en uitgangspunten die vooraf op tafel werden gelegd door alle betrokkenen. De eindresultaten van de evaluatie worden naar verwachting gepubliceerd in het eerste kwartaal van 2026 en zullen worden betrokken bij verdere

¹⁵ Bijlage 1 bij deze Kamerbrief. Daarnaast zijn de evaluatie Gebruiksjaar 2023 en de Gebruiksprognose 2026 te downloaden via Schiphol | Gebruiksprognose verwacht baangebruik

¹⁶ Kamerstukken II, 2023/24, 29 665, nr. 496.

Wijzigen Regeling gevelisolatie Schiphol 2023

In 2023 is de Regeling gevelisolatie Schiphol (RGS'23) in werking getreden. Op basis van deze regeling kunnen woningen die niet eerder zijn geïsoleerd in beschouwing worden genomen voor isolatie. Het toepassingsgebied van de RGS'23 is de 60 dB(A) L_{den} -geluidcontour. Deze contour is destijds bepaald op een verkeersscenario met 440.000 vliegtuigbewegingen, wat aansloot bij de inzichten van destijds. Per 1 november 2025 is het versnelde LVB Schiphol in werking getreden met een maximum jaarlijks aantal vliegtuigbewegingen van 478.000. Om ervoor te zorgen dat het toepassingsgebied uit de RGS'23 aansluit bij het maximum toegestane aantal vliegtuigbewegingen, is besloten om de RGS'23 overeenkomstig te wijzigen. Door de 60 dB(A) L_{den} -geluidcontour te baseren op 478.000 vliegtuigbewegingen wordt het toepassingsgebied groter en worden er circa 150 woningen extra in beschouwing genomen voor isolatie. De kosten die met deze uitbreiding zijn gemoeid worden gefinancierd door middel van een heffing aan de burgerluchtvaart op Schiphol. Deze heffing loopt momenteel al voor de financiering van de kosten van de huidige regeling. De wijziging zal naar verwachting komend voorjaar worden vastgesteld en gepubliceerd. Na publicatie zal Rijkswaterstaat de extra adressen aanschrijven met een uitnodiging tot deelname.

Grondafhandeling

Op 10 mei 2024 is het besluit om het aantal grondafhandelingsbedrijven op Schiphol tot drie te beperken gepubliceerd in de Staatscourant.¹⁷ De verwachting is dat met de invoering van deze beperking een belangrijke bijdrage geleverd kan worden aan verbetering van de situatie in de grondafhandeling op Schiphol op het punt van efficiency, personeels-tekort, veilige uitvoering van werkprocessen en arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden van grondpersoneel. Tegen de op 16 december 2024 genomen beslissing op bezwaar heeft één partij beroep ingesteld bij de rechtbank Noord-Holland. De behandeling ter zitting van deze zaak zal naar verwachting medio 2026 plaatsvinden. Zoals eerder met de Kamer gecommuniceerd geldt de beperking niet voor vracht- en zelfafhandeling.¹⁸ 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 in gang zetten van de aanbestedingsprocedure om drie grondafhandelingsbedrijven te selecteren. Op 4 december jl. heeft Schiphol deze aanbestedingsprocedure gestart. De aanbesteding zal lopen tot 24 maart 2026, waarna een voorlopige gunning in juni zal plaatsvinden. Dit zal gevolgd worden door een overgangsperiode. De nieuwe situatie, met een beperkt aantal grondafhandelingspartijen, zal volgens de huidige planning in het voorjaar van 2027 van start gaan.

Baanonderhoud Schiphol in 2026

Schiphol pleegt met regelmaat onderhoud aan het banenstelsel om dit in een goede conditie te houden. Naast regulier onderhoud staat in 2026 groot onderhoud aan de rijbanen Alpha en Bravo gepland. In dit kader

¹⁷ Stcrt. 2024, nr. 13983.

¹⁸ Kamerstukken II 2023/24, 29 665, nr. 496.

heeft Schiphol op 31 juli 2025 een aanvraag ingediend om af te mogen wijken van regels met betrekking tot het baan- en routegebruik in het LVB. Deze vrijstelling kan worden verleend middels een «regeling groot onderhoud banenstelsel 2026», op grond van artikel 8.23 van de Wet luchtvaart. Het ministerie voert momenteel de beoordeling van deze aanvraag uit. Toetsing door Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) is hier onderdeel van, evenals advisering door de Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS). Ook liep er van 1 december 2025 tot en met 9 januari 2026 een internetconsultatie. De uitkomsten hiervan worden momenteel bestudeerd. Naar aanleiding van de aangenomen motie Koerhuis c.s.¹⁹ heeft het ministerie er bij Schiphol op aangedrongen hinderbeperkende maatregelen te treffen voor de periode van het onderhoud.²⁰ Schiphol kiest er onder andere voor de onderhoudswerkzaamheden tijdens de meivakantie op te schorten. Dit pakt positief uit voor zowel omwonenden als de luchtvaartmaatschappijen. Naar verwachting vindt in februari 2026 besluitvorming plaats over het verlenen van de vrijstelling.

Omgevingshuis

In 2020 verscheen het rapport «Vernieuwd Verbinden» van de heer Van Geel, met een advies over de toekomst van de toenmalige Omgevingsraad Schiphol (ORS).²¹ Een van de aanbevelingen uit dat rapport was het verbeteren van informatievoorziening over Schiphol. Het rapport stelt dat het essentieel is dat informatie en dienstverlening over Schiphol en omgeving transparant, objectief, centraal vindbaar, begrijpelijk en compleet is. Ten behoeve van het verbeteren van de informatievoorziening was het voorstel om een Omgevingshuis op te zetten.

Een belangrijke stap is het realiseren van een digitaal portaal waarin alle bestaande informatiebronnen en dienstverlening, die op een of andere manier in relatie staan tot de leefomgevingskwaliteit rond Schiphol, thematisch worden ontsloten. Uit de Participatieve Waarde Evaluatie die gehouden is, blijkt dat de belangrijkste taak van een Omgevingshuis het overzichtelijk toegang bieden tot bestaande informatie en begrijpelijk maken van informatie over Schiphol is. De (bron)informatieverstrekken partij blijft zelf verantwoordelijk voor haar informatie die via de portal wordt ontsloten.

Het Ministerie van IenW heeft de Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS) gevraagd dit Omgevingshuis in nauwe samenwerking met de belangrijkste bronverstrekken partijen vorm te geven; het Ministerie van IenW, Schiphol en LVNL.

Inmiddels is het digitale portaal op 3 december 2025 op de website www.levenrondomschiphol.nl live gegaan. De werking van de website en de bezoekersaantallen worden nauwgezet gevolgd en geëvalueerd. In samenwerking met de informatieverstrekken partijen (IenW, Schiphol en LVNL) zal de MRS verkennen wat de volgende stap zou moeten zijn in de doorontwikkeling van de informatievoorziening en dienstverlening.

Uitvoering moties en toezeggingen

Toezegging aan het lid De Hoop (GroenLinks-PvdA)

Tijdens het commissiedebat Luchtvaart op 10 september 2025 is aan het lid De Hoop (GroenLinks-PvdA) de toezegging gedaan om nog schriftelijk

¹⁹ Kamerstukken II 2022/23, 31 936, nr. 1031.

²⁰ Kamerstukken II 2024/25, 29 665, nr. 533.

²¹ Eindadvies-Schiphol-Vernieuwd-Verbinden.pdf

bij de Kamer terug te komen op de vraag in hoeverre het groeiperspectief op Schiphol, na de realisatie van de – 20% geluidsreductie, al dan niet een verslechtering van de situatie voor omwonenden betekent.

Allereerst dient het geluidsdoel van – 20% minder woningen in de 58 L_{den}-contour en – 20% minder ernstig gehinderden in de 48 L_{den}-contour, ten opzichte van de referentiesituatie worden behaald. Daarna ontstaat perspectief op verdere geluidsreductie, in combinatie met een gefaseerde terugkeer naar maximaal 500.000 vliegtuigbewegingen per jaar. De helft van de geluidswinst na het behalen van het geluidsdoel komt hierbij ten goede aan de omgeving. Dit betekent dat ook onder de gefaseerde terugkeer een verdere reductie van geluid wordt gewaarborgd en vastgelegd. Analyse laat zien dat niet alleen de totale geluidbelasting rond Schiphol afneemt, maar dat ook lokaal in iedere gemeente de hinderindicatoren voor geluid afnemen.

Ondanks dat de geluidbelasting afneemt wijst de MRS op een mogelijke verslechtering in de hinderbeleving. De MRS wijst hierbij op de paradox dat een afname van de gemiddelde geluidbelasting voor mensen niet zonder meer hoorbaar is, terwijl een toename van het aantal keren dat een vliegtuig overkomt wel kan zorgen voor meer hinder door frequentere piekbelasting en vermindering van rustmomenten.

Het kabinet heeft dit meegewogen en besloten tot een perspectief op verdere geluidsreductie in combinatie met een gefaseerde terugkeer naar 500.000 vliegtuigbewegingen per jaar. Via deze gefaseerde terugkeer kan het aantal vliegtuigbewegingen stapsgewijs toenemen van 478.000 per jaar tot 500.000 vliegtuigbewegingen per jaar, onder gelijktijdige afname van de geluidbelasting. Daarbij is ook gekeken naar de lokale impact van de stappen, in combinatie met de reductie van het geluid. De onderliggende stukken bij de ontwerp-wijziging van het LVB bevatten een nadere analyse. De toezegging aan het lid De Hoop acht ik hiermee afgedaan.

Toezegging aan het lid Boutkan (PVV)

Tijdens het commissiedebat Luchtvaart op 4 februari 2025 (Kamerstuk 31 936, nr. 1223) heeft het lid Boutkan (PVV) gevraagd om in gesprek te gaan met LVNL over het toenemende gebruik van de secundaire banen op Schiphol en de daarmee gepaard gaande geluidsoverlast. De Kamer heeft naar aanleiding van deze vraag een brief ontvangen over het secundair baangebruik op Schiphol op 16 juli 2025.²² In het commissiedebat Luchtvaart op 10 september 2025 is (Kamerstuk 31 936, nr. 1248), naar aanleiding van vragen over een passage in de Kamerbrief over het Quickscan-rapport uit 2022, de toezegging gedaan om de Kamer te informeren over de consequenties van de capaciteit bij LVNL voor het secundair baangebruik op de Aalsmeerbaan.

Het verkeer op Schiphol wordt niet op andere wijze afgehandeld door openstaande vacatures bij LVNL. LVNL heeft voor het onderzoeken en toepassen van een maatregel uit de Quickscan²³ aangegeven hiervoor geen capaciteit te kunnen vrijmaken, vanwege de noodzaak om eerst aan andere projecten te werken. Deze andere projecten betreffen onder andere de ingebruikname van iTEC-based Centre Automation System (iCAS). Iedere wijziging moet zowel in het huidige systeem (AAA) als in het nieuwe systeem (iCAS) doorgevoerd worden. LVNL geeft aan dat voor de implementatie van iCAS een stabiele situatie nodig is, waardoor operationele wijzigingen tot een minimum beperkt moeten worden en alleen

²² Kamerstukken II 2024/25, 29 665, nr. 571.

²³ Dit betreft het onderzoeken of het mogelijk is om de Aalsmeerbaan te ontlasten.

doorgang kunnen vinden als dit om veiligheidsredenen noodzakelijk is. Ook werkt LVNL naast iCAS aan het project van de Rijksoverheid om het luchtruim te herzien, aan de integratie van de militaire luchtverkeersleiding bij LVNL en aan diverse uitvoeringstoetsen voor nieuwe luchthavenbesluiten en nieuwe regelgeving rond luchthavens.

LVNL geeft aan dat de beschikbare capaciteit van medewerkers die eventuele hinderbeperkende maatregelen kunnen onderzoeken, daarmee al volledig is uitgeput. Het betreft dus een capaciteit- en prioriteit issue en betreft geen oorzaak vanwege een te vullen vacature. Zoals beschreven in de Kamerbrief van 4 juli 2025²⁴, handelt LVNL het verkeer af volgens de geldende afspraken. Dit heeft als gevolg dat bij groeiende volumes het aantal vliegtuigbewegingen op de secundaire banen toeneemt. De toezegging aan het lid Boutkan acht ik hiermee afgedaan.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
R. Tieman

²⁴ Kamerstukken II 2024/25, 29 665, nr. 571.