

Vergaderjaar 2025–2026

29 665

Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 581

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 11 december 2025

Op woensdag 3 december 2025 heeft de vaste Kamercommissie Infrastructuur en Waterstaat het verzoek gedaan om een brief met de planning ten aanzien van Schiphol in het kader van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB)¹. Hierbij ontvangt de Kamer de gevraagde informatie. Voor een volledig beeld wordt hierbij ook de voorgeschiedenis geschetst.

Historie en inzet kabinet

Sinds 2015 is er op luchthaven Schiphol sprake van een gedoogsituatie (*anticiperend handhaven*) op maximaal 500.000 vliegtuigbewegingen per jaar. Dit is ontstaan in afwachting van het formeel vastleggen van het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel (NNHS).² Sinds 2015 is gewerkt aan het juridisch verankeren van het NNHS in het LVB NNHS. Mede door introductie van een nieuwe berekeningswijze voor luchtvaartgeluid (het Europese Doc29) en problematiek rondom stikstof en de verlening van natuurvergunningen, is vaststelling van het LVB NNHS echter niet voltooid. Het anticiperend handhaven duurt daardoor tot op heden voort.

Op dit moment is de rechtsbescherming voor omwonenden niet op orde en is er geen juridische duidelijkheid voor (langjarige) investeringen van de luchtvaartsector. De inzet van het kabinet is om de juridische basis onder Schiphol, en daarmee de rechtspositie van omwonenden, zo snel mogelijk te verstevigen en te herstellen. Daarnaast wil het kabinet komen tot een hinderreductie rondom de luchthaven.

¹ Kamerstuk 29 665, nr. 579

² Onder dit stelsel zou Schiphol kunnen blijven groeien terwijl de hinder voor de omgeving zou afnemen. Een kernpunt van het NNHS is het *strikt preferentieel baangebruik*, waardoor altijd zoveel mogelijk de start- en landingsbanen worden ingezet die per saldo de minste hinder voor de omgeving veroorzaken.

Om de geluidsoverlast rondom Schiphol terug te dringen is een geluidsdoel vastgesteld van -20% ernstig gehinderden op het etmaal en -15% in de nacht.³ Hiervoor is tussen 2022 en 2025 de hiervoor verplichte Europese balanced approach-procedure gevolgd.⁴ Over het verloop van deze procedure en het proces om te komen tot een gewijzigd LVB, is de Kamer meermaals per brief geïnformeerd.⁵ De uitkomst van de balanced approach-procedure is een maatregelenpakket, met als sluitstuk een noodzakelijke capaciteitsbeperking op Schiphol tot maximaal 478.000 vliegtuigbewegingen per jaar waarvan maximaal 27.000 in de nacht.⁶ Dit maximaal aantal vliegtuigbewegingen is reeds op 1 november jl. in werking getreden via een versnelde wijziging van het LVB om zo de capaciteitsdeclaratie voor Schiphol voor het winterseizoen 2025/2026 op de nieuwe aantallen te kunnen baseren.⁷ Over dit versnelde LVB is in september en oktober van dit jaar, in het kader van de voorhangprocedure, schriftelijk verkeer geweest met de Kamer, alvorens het kabinet tot vaststelling is overgegaan.

Om het anticiperend handhaven te kunnen beëindigen, zijn actuele normen nodig die gehandhaafd kunnen worden. Om deze vast te kunnen stellen is een milieueffectrapportage (MER) nodig en een algehele wijziging van het LVB. Daarom is sinds de vaststelling van het versnelde LVB doorgewerkt aan de algehele wijziging van het LVB om het totale geluidsstelsel en de bijbehorende verplichtingen vast te leggen. Wanneer deze wijziging wordt vastgesteld beschikt Schiphol over een juridische basis die goed aansluit bij de operatie en is de rechtsbescherming voor omwonenden hersteld. Deze LVB-wijziging is tevens belangrijk gelet op de uitspraak van de rechtbank Den Haag op 20 maart 2024, in de zaak van de Stichting Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder (RBV) tegen de Staat⁸. De met het maatregelenpakket van de balanced approach-procedure beoogde hinderreductie is voor de LVB-wijziging het uitgangspunt. De algehele LVB-wijziging is daarmee essentieel om de omwonenden, Schiphol en de luchtvaartsector rechtsbescherming te bieden en duidelijkheid te geven voor de komende jaren.

Het beleidstraject om te komen tot een gewijzigd LVB en de luchtruimherziening zijn twee separate besluitvormingstrajecten. De Kamer is op 18 november 2025 per brief geïnformeerd over de planning van het Voorlopig Ontwerp van de nieuwe indeling van het luchtruim.⁹

Planning vervolgproces

Na de formele besluitvorming in de ministerraad zal de concept algehele LVB-wijziging naar verwachting begin 2026 formeel aan de Kamers ter voorhang worden aangeboden. Tevens wordt dan de zienswijzenprocedure gestart. De Kamer wordt hierover per brief geïnformeerd. Ook zal de Kamer op dat moment de onderliggende stukken, waaronder de MER ontvangen. Op dat moment beschikt de Kamer over alle relevante

³ Kamerstukken II 2025/26, 29 665, nr. 580

⁴ Verordening (EU) nr. 598/2014 inzake de vaststelling van regels en procedures voor de invoering van geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Unie binnen het kader van een evenwichtige aanpak.

⁵ Kamerstukken II 2022/23, 29 665, nrs. 426, 437, 450, 471, 486, 489, 496, 514, 519, 559, 564 en 577.

⁶ De overige geluidsreducerende maatregelen uit de balanced approach-procedure worden niet in het 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.

⁷ Kamerstukken II 2024/25, 29 665, nr. 556

⁸ Kamerstukken II 2024/25, 29 665, nr. 499

⁹ Kamerstukken II 2024/25, 31 936, nr. 1251

informatie en is er de gelegenheid de algehele LVB-wijziging procedureel en inhoudelijk te bespreken. Het kabinet spreekt de hoop uit dat de Kamer de inhoudelijke behandeling van dit LVB snel ter hand wil nemen, zodat het noodzakelijke herstel van de rechtspositie van omwonenden bereikt kan worden.

Na afronding van de zienswijzenprocedure en de voorhang, zullen de uitkomsten hiervan verwerkt worden en zal het concept LVB voor advies aan de Raad van State worden aangeboden. Implementatie van het gewijzigd LVB is vooralsnog voorzien voor het vierde kwartaal van 2026. Daarmee kan een einde worden gemaakt aan het anticiperend handhaven, dat door alle betrokkenen als onwenselijk wordt gezien.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
R. Tieman