



Aan

Minister

nota

Verdere uitwerking LVB Schiphol

**TER BESLISSING**

**Datum**

29 augustus 2025

**Onze referentie**

IENW/BSK-2025/226364

**Opgesteld door**

DG Luchtvaart en Maritieme  
Zaken

Prog.dir. Omgeving  
Luchthaven Schiphol  
Cluster BBP, LIB en EOC

**Beslistermijn**

05-09-2025

**Bijlage(n)**

0

**Aanleiding**

Er wordt al geruime tijd gewerkt aan een algehele LVB-wijziging. Naar verwachting zal het ontwerpbesluit in het najaar gereed zijn voor besluitvorming. Vanwege ontwikkelingen rondom de natuurvergunning van Schiphol en het toekomstperspectief verstillings- en groei, moet er een besluit worden genomen over het vervolgproces.

**Geadviseerd besluit**

U wordt geadviseerd om:

1. In te stemmen dat er verder gewerkt wordt aan de algehele LVB-wijziging.
2. Een keuze te maken of u ruimte voor groeiperspectief wilt opnemen in de algehele LVB-wijziging of dat dit later wordt vastgelegd. Dit is een dilemma waar voor- en nadelen tegen elkaar afgewogen moeten worden. Wij gaan daar graag met u over in gesprek.

*1 De algehele LVB-wijziging*

Wij adviseren u om in te stemmen met het verder werken aan de algehele LVB-wijziging en alle voorbereidingen te treffen die nodig zijn om de voorhangprocedure te kunnen starten. Dat is nodig om een einde te maken aan de jarenlange gedoogsituatie op Schiphol en om te voldoen aan de uitspraak van de rechter in de RBV-zaak. De verwachting is dat de LVB-wijziging in de tweede helft van 2026 in werking kan treden, onder de voorwaarde dat er een passende beoordeling is.

Hiermee wordt voldaan aan de uitgangspunten van het Regeerprogramma en de uitspraak in de RBV-rechtszaak (einde anticiperend handhaven en herstel rechtspositie van omwonenden). De komende tijd moet daarvoor de milieueffectrapportage (mer) worden afgerond en de besluitvorming in de ministerraad worden voorbereid. Vervolgens kan in januari de voorhangprocedure starten.

Wanneer niet verder gewerkt wordt aan de algehele LVB-wijziging, zal er geen verdere besluitvorming plaatsvinden totdat er een natuurvergunning voor Schiphol is. Het is onzeker wanneer dit het geval is. Het ministerie van Landbouw, Voedselzekerheid, Visserij en Natuur (LVVN) heeft hoger beroep ingesteld tegen de uitspraak van de rechtbank om de natuurvergunning te vernietigen. Het is

onduidelijk wanneer de zitting zal zijn. Hoger beroep heeft op dit moment geen schorsende werking. Schiphol heeft een voorlopige voorziening gevraagd bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State om de vernietiging alsnog op te schorten. Deze voorlopige voorziening diende op 21 augustus. De uitspraak hiervan zal op 4 september aanstaande zijn. [Procesbelang van de staat](#)

[Redacted text block]

[Procesbelang van de staat](#)

[Redacted text block]

[Redacted text block] Het anticiperend handhaven wordt niet beëindigd, met mogelijk een langere periode van nadeelcompensatie. De luchtvaartsector krijgt met deze optie geen duidelijkheid wanneer zij weer zouden kunnen groeien.

## 2. Groeiperspectief nu of later vastleggen

U kunt kiezen om nu groei vast te leggen of later vast te leggen. Dit is een dilemma met voor- en nadelen.

### *Groeiperspectief nu vastleggen*

Het kabinet heeft besloten tot een perspectief voor verstilling en groei nadat de volledige 20% van het geluidsdoel is ingevuld. In de roadmap die op 28 mei jl. hierover aan de Kamer is gestuurd, is aangegeven dat na de zomer wordt bezien op welk moment dit wordt vastgelegd. In de Tweede Kamer op 20 mei jl. is een motie van het lid Peter de Groot (VVD) aangenomen waarin de regering wordt verzocht nu mogelijke aanpassingen in wet- en regelgeving mee te nemen, zodat groei van het aantal vluchten op Schiphol op termijn weer mogelijk wordt.

Het is mogelijk een uitgewerkt groeiperspectief mee te nemen in de algehele LVB-wijziging. Hiertoe wordt reeds ambtelijk gewerkt aan een uitwerking en zijn er verschillende overleggen met de sector, MRS en BRS gevoerd. Het meenemen in de algehele LVB-wijziging betekent sneller duidelijkheid voor sector (en omgeving) over groeiperspectief. Dit is ook behulpzaam in het kader van onze internationale relaties en draagt hopelijk bij aan het beperken of voorkomen van retaliatie. Door een groeiperspectief mee te nemen in deze wijziging wordt de discussie geconcentreerd op één moment, waarbij er voor alle stakeholders voordelen bestaan (herstel rechtspositie vs. groei).

Argumenten tegen het opnemen van het toekomstperspectief zijn dat de algehele wijziging van het LVB hierdoor belast wordt met een extra onderwerp waardoor er mogelijk vertraging ontstaat in de procedure. De Tweede Kamer is verdeeld over het toevoegen van een groeiperspectief. [Procesbelang van de staat](#)

[Redacted text block]

[Procesbelang van de staat](#)

[Redacted text block]

#### **Datum**

29 augustus 2025

#### **Onze referentie**

IENW/BSK-2025/226364

#### **Opgesteld door**

DG Luchtvaart en Maritieme Zaken

Prog.dir. Omgeving

Luchthaven Schiphol

Cluster BBP, LIB en EOC

#### **Aan**

Minister

#### **Bijlage(n)**

0

#### Procesbelang van de staat

**Datum**

29 augustus 2025

**Onze referentie**

IENW/BSK-2025/226364

**Opgesteld door**

DG Luchtvaart en Maritieme Zaken

Prog.dir. Omgeving  
Luchthaven Schiphol  
Cluster BBP, LIB en EOC

**Aan**

Minister

**Bijlage(n)**

0

Als u voor deze optie kiest, zult u op een later moment een nota voorgelegd krijgen hoe het toekomstperspectief vormgegeven kan worden. Om een gevoel te krijgen bij de vraagstukken die spelen is onder 'toelichting' een schets van de keuze-elementen opgenomen.

#### *Groeiperspectief later vastleggen*

Het is ook een optie om een groeiperspectief later vast te leggen. In dit geval kan in de algehele LVB-wijziging wel in de toelichting worden ingegaan op het groeiperspectief, maar volgt uitwerking en vastlegging later. Dit kan in een aanvullende LVB-wijziging. Het proces voor een nieuwe LVB-wijziging zal dan volgend jaar opgestart worden. Alternatief kunt u ervoor kiezen om te wachten op het nieuwe normenstelsel voor vliegtuiggeluid. In dit nieuwe systeem zal niet meer gestuurd worden op een maximumaantal vliegtuigbewegingen, maar op geluidsnormen om zo de negatieve effecten van de luchtvaart steeds verder af te laten nemen. Deze keuze kan later gemaakt worden.

Het huidige beeld is dat met de verwachte vlootverstillings vanaf november 2027 voor het eerst ruimte voor groei zou kunnen ontstaan na het bereiken van het geluidsdoel van 20%. In theorie is het mogelijk om voordien een nieuwe LVB-wijziging door te voeren. In de praktijk blijkt echter dat LVB-wijzigingen vaak meer tijd vragen.

De voor- en nadelen van het later vastleggen van groeiperspectief zijn daarmee een spiegelbeeld van het meenemen in de algehele LVB-wijziging:

- Geen extra belasting algehele LVB-wijziging;
- Geen samenloop met hoger beroep RBV;
- Meer tijd om groeisystematiek uit te werken;
- Langer onduidelijkheid over groeiperspectief voor sector (en omwonenden);
- Geen invulling aan motie Peter de Groot.

#### **Krachtenveld**

- **Schiphol** wil snel juridische duidelijkheid en heeft baat bij het beëindigen van het anticiperend handhaven. Schiphol heeft aangegeven voorstander te zijn van nu toekomstperspectief vastleggen in de algehele LV-wijziging, omdat zij het belang van een groeiperspectief zien ook met het oog op retaliatie.
- **LVNL** heeft baat bij duidelijkheid en een uitvoerbare operatie. Zij hebben aangegeven in principe neutraal aan te kijken tegenover de groei-discussie.
- **ILT** heeft meermaals aangegeven dat het belangrijk is dat de gedoogsituatie beëindigd wordt. De ILT signaleert dat een groei van het aantal vliegbewegingen de effecten van de stillere vloot teniet kan doen.

Uit de analyses van de ILT blijkt dat er meer redenen voor ervaren hinder zijn dan het geluid van het vliegtuig alleen.<sup>1</sup>

- De **Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS)** is uitgesproken tegenstander van groei. In een eerste reactie op het kabinetsbesluit over het toekomstperspectief verstillings en groei kwam naar voren dat de MRS zorgen heeft over de zogenaamde Aldersparadox. Dat wil zeggen dat de berekende effecten van vlootverstillings in de praktijk beperkt of niet voor mensen waar te nemen zijn, terwijl een toename van het aantal vluchten de hinder wel doet toenemen. Voorts hebben enkele leden vraagtekens gezet bij de onderbouwing van het belang van groei geredeneerd vanuit het publieke belang (is het nodig voor de verbondenheid van Nederland). In dit licht bezien zal de MRS geen voorstander zijn van groei nu of groei later. De MRS stuurt voor 1 september 2025 een advies over de groeiverdiensystematiek in het toekomstperspectief.
- De **Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS)** steunde de inzet van het Kabinet rondom de balanced approach-procedure. De BRS raadt aan om de discussie rondom groei te betrekken bij de ontwikkeling van het normenstelsel geluid.
- De **luchtvaartmaatschappijen** zien een perspectief op groei als onmisbaar. Zowel voor hun eigen positie als voor het voorkomen van (stevige) retaliatie door andere landen. Sectorpartijen hebben aangegeven graag mee te werken aan de uitwerking van het toekomstperspectief. Voor hen is het daadwerkelijk verankeren van het perspectief in regelgeving van groot belang; alleen een beleidsmatige aankondiging geeft voor hen onvoldoende houvast. Zij zien daarmee de optie om groei nu op te nemen in de algehele LVB-wijziging als een vereiste.

**Datum**

29 augustus 2025

**Onze referentie**

IENW/BSK-2025/226364

**Opgesteld door**

DG Luchtvaart en Maritieme Zaken

Prog.dir. Omgeving

Luchthaven Schiphol

Cluster BBP, LIB en EOC

**Aan**

Minister

**Bijlage(n)**

0

**Toelichting**

De algehele LVB-wijziging waar op dit moment aan gewerkt wordt, is nodig om voor de luchthaven Schiphol een passende juridische basis te creëren. Ook wordt de hinderbeperking, die volgt uit de Europese balanced approach-procedure, met deze wijziging vastgelegd. Om tegemoet te komen aan de RBV-uitspraak wordt tevens gezorgd voor betere rechtsbescherming voor omwonenden door middel van een verbeterd en uitgebreider stelsel van handhavingspunten.

Voor de algehele LVB-wijziging moet een mer worden opgesteld. Onderdeel van de mer is een passende beoordeling, waaruit moet volgen dat het project geen negatieve gevolgen zal hebben voor Natura 2000-gebieden. Een dergelijke passende beoordeling wordt op dit moment opgesteld.

Hiertoe wordt de vorige passende beoordeling geactualiseerd. Dit is nodig omdat de natuurvergunning die in 2023 aan Schiphol is verleend is vernietigd. De uitspraak zegt onder meer dat in de passende beoordeling bij het LVB moet worden onderbouwd dat wordt voldaan aan het additionaliteitsvereiste. [Procesbelang van de staat](#)

[Redacted text block]

<sup>1</sup> [Staat van de luchtvaart 2025 | Rapport | Inspectie Leefomgeving en Transport \(ILT\)](#).

Zoals aangekondigd in de Roadmap Schiphol heeft het kabinet besloten om, na het behalen van geluidsdoel van 20%, geluidruimte die ontstaat door verdere verstillings van de vloot, gelijkmatig te verdelen tussen de omgeving en de luchtvaartsector. Hoe dit toekomstperspectief vormgegeven kan worden, wordt op dit moment uitgewerkt. Wel is duidelijk dat er binnen verschillende keuze-elementen een keuze gemaakt moet worden. De kern daarvan is:

1. Worden de groeistappen in een vooraf vastgesteld ritme vrijgegeven of kan hierin gestuurd worden?
  - o Een vooraf vastgesteld ritme zorgt voor meer voorspelbaarheid en voorkomt hernieuwde discussies bij elke stap. Het kunnen bijsturen maakt dat de groeiruitme en daadwerkelijke verstillings beter op elkaar kunnen aansluiten.
2. Op basis waarvan wordt de vlootverstillings ingeschat?
  - o Door uit te gaan van de trend in vlootverstillings is er een stabiel pad. Wanneer wordt uitgegaan van de werkelijke (verwachte) vlootverstillings wordt beter aangesloten bij de praktijk.
3. Wanneer wordt de groeistap op basis van de (verwachte) vlootverstillings vrijgegeven?
  - o Groeiruitme zou kunnen worden vrijgegeven op basis van de verwachte verstillings in de betreffende periode of op basis van eerder gerealiseerde verstillings.
4. In welke mate moeten inschattingen conservatief zijn?
  - o Door uit te gaan van conservatieve aannames kan meer zekerheid worden ingebouwd en zijn groeistappen meer stabiel en robuust. Minder conservatieve aannames zorgt voor een strakkere aansluiting bij de praktijk en meer groeiruitme.

De extremen van deze keuzes leiden tot ofwel een aanpak met van tevoren vastgelegde stappen per jaar die automatisch in werking treden, dan wel een aanpak van controle met berekeningen die ieder jaar plaatsvinden en vrijgave van de bijbehorende stap. Als u kiest om groei nu vast te leggen, zult u snel een besluit over de keuze-elementen voorgelegd krijgen. Stakeholders leveren momenteel hun inbreng over de keuze-elementen. De MRS stuurt als laatste voor 1 september 2025 een advies over het toekomstperspectief.

### Informatie die niet openbaargemaakt kan worden



**TER BESLISSING**

**Datum**

23 oktober 2025

**Onze referentie**

IENW/BSK-2025/259144

**Opgesteld door**

DG Luchtvaart en Maritieme  
Zaken  
Prog.dir. Omgeving  
Luchthaven Schiphol  
Cluster BBP, LIB en EOC

**Beslistermijn**

30-10-2025

Aan

Minister

nota

Onderdelen LVB Schiphol

**Aanleiding**

U heeft recent ingestemd met het verder werken aan het in procedure brengen van de algehele LVB-wijziging Schiphol.<sup>1</sup> In deze nota wordt u hier verder over geïnformeerd. Allereerst zal worden ingegaan op de inhoudelijke elementen van het ontwerp-LVB en hoe het vervolgproces van de LVB-wijziging eruitziet. Vervolgens wordt u gevraagd een besluit te nemen over het opnemen in het ontwerp-LVB van een maximale capaciteit (als aantal) voor general aviation (GA). De keuzes omtrent de mogelijke groeiverdiensystematiek zijn geen onderdeel van voorliggende nota en worden u op een later moment – waarschijnlijk eind oktober – voorgelegd. Naar verwachting zal het ontwerp-LVB in het najaar gereed zijn voor besluitvorming.

**Geadviseerd besluit**

U wordt geadviseerd om:

1. Kennis te nemen van de onderdelen van het ontwerp-LVB;
2. Kennis te nemen van het verdere proces van het in procedure brengen van de algehele LVB-wijziging Schiphol;
3. In te stemmen met het opnemen in het LVB van een maximale capaciteit (als aantal) voor general aviation (GA).

**Ad 1.**

Belangrijkste onderdelen LVB

Het kabinet wil de rechtspositie van omwonenden van Schiphol zo snel mogelijk herstellen en de geluidbelasting met 20% terugdringen. Dit is ook nodig om te voldoen aan de uitspraak van de rechtbank Den Haag op 20 maart 2024 in de zaak van de Stichting Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder (RBV). Het wijzigen en actualiseren van het LVB door onder andere meer handhavingspunten toe te voegen en met onder andere de verankering van de maatregelen uit de balanced approach-procedure geeft invulling aan het RBV-vonnis en hiermee wordt de rechtsbescherming van de omwonenden van Schiphol hersteld.

---

<sup>1</sup> IENW/BSK-2025/226364.

De algehele LVB-wijziging bevat daartoe o.a. de volgende elementen:

*Grenswaarden voor geluid in handhavingspunten*

Met de algehele LVB-wijziging komt er een stelsel met handhavingspunten voor geluid. Ten opzichte van het huidige stelsel komen er veel meer punten (meer dan vier keer zoveel voor het etmaal, en meer dan twee keer zoveel voor de nacht) en er worden ook punten verder van de luchthaven geplaatst, zodat deze in een groter gebied bescherming bieden. In de bijlage vindt u twee kaarten met alle handhavingspunten.

De grenswaarden in de handhavingspunten worden 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 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 baangebruikregels 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.

Er is ook gekeken hoe de nieuwe grenswaarden zich verhouden tot de oude grenswaarden, zoals die zijn vastgelegd in het LVB in 2010. Deze grenswaarden worden op dit moment niet gehandhaafd als gevolg van het anticiperend handhaven. Op de meeste plekken geldt dat de grenswaarden in het komende LVB significant omlaag gaan ten opzichte van 2010. Dit is conform de verwachting als gevolg van vlootvernieuwing sinds 2010. Op enkele plekken zien we echter hogere grenswaarden in het komende LVB. Dat komt door de groei van het aantal vliegtuigbewegingen sinds 2010. Daardoor worden de secundaire banen (waaronder de Aalsmeerbaan) veel meer gebruikt dan onder het oude LVB, terwijl de oude grenswaarden daar niet op bemeten zijn.

*Regels voor het preferentieel baangebruik*

Er wordt op dit moment al gevlogen volgens regels voor preferentieel baangebruik, die ervoor zorgen dat de start- en landingsbanen zo worden ingezet dat ze per saldo de minste hinder voor de omgeving opleveren. Deze regels worden gehanteerd onder het anticiperend handhaven, en worden met de algehele LVB-wijziging nu vastgelegd.

- Regel 1 betreft het gebruik van een baanpreferentietabel op basis waarvan – gegeven de omstandigheden – de meest geluidpreferente baancombinatie kan worden ingezet. Die omstandigheden betreffen met name weersomstandigheden, de aanwezigheid van daglicht en baanbeschikbaarheid.
- Regel 2 betreft het gebruik van een tweede start- of landingsbaan op het moment dat het verkeersaanbod daartoe noodzaakt.
- Regel 3 betreft de verdeling van het startend en landend verkeer over de in gebruik zijnde banen.
- Regel 4 betreft het gebruik van de vierde baan. Om het gelijktijdig gebruik van twee start- en twee landingsbanen te beperken wordt een maximum vastgesteld van een (over een jaar) gemiddeld aantal vliegtuigbewegingen

**Datum**

23 oktober 2025

**Onze referentie**

IENW/BSK-2025/259144

**Opgesteld door**

DG Luchtvaart en Maritieme Zaken

Prog.dir. Omgeving

Luchthaven Schiphol

Cluster BBP, LIB en EOC

**Aan**

Minister

per dag op de vierde baan plus een maximumaantal vliegtuigbewegingen per dag op die baan.

#### *Gebruiksprognose en evaluatie*

In het ontwerp-LVB zijn regels opgenomen voor de verplichte gebruiksprognose en de evaluatie. Jaarlijks wordt door de exploitant van de luchthaven een gebruiksprognose voor het volgende gebruiksjaar opgesteld. Hierin wordt vooraf een inschatting gegeven van de geluidbelasting ten gevolge van het handelsverkeer op Schiphol. Het voorgenomen gebruik moet voldoen aan de normen en regels in het LVB.

In het huidige stelsel is het niet mogelijk voor de ILT om tijdig te handhaven als tijdens het gebruiksjaar een overschrijding van de grenswaarden in een handhavingspunt dreigt. Handhaving vindt in het huidige stelsel alleen na afloop van het gebruiksjaar plaats. Daarom is in het ontwerpbesluit opgenomen dat de luchthaven gedurende het gebruiksjaar rapporteert over de 'zich ontwikkelende geluidbelasting' (ZOG). De ZOG maakt inzichtelijk hoeveel van de verwachte geluidbelasting in een handhavingspunt al opgetreden is op een bepaald moment in het gebruiksjaar. Op die manier kan een prognose gemaakt worden van de geluidbelasting in een handhavingspunt aan het eind van het gebruiksjaar. Indien hieruit een verwachte overschrijding blijkt, geeft de exploitant zo spoedig mogelijk aan de ILT de door hem voorgenomen maatregelen aan om deze te voorkomen. Op dit moment is nog geen keuze gemaakt of ILT hier een toestemming voor moet geven. Echter om overschrijding te voorkomen mag, wanneer deze situatie zich voordoet, van de regels voor preferentieel baangebruik worden afgeweken. De ILT heeft de bevoegdheid om op basis van de ZOG gedurende het jaar de verplichting op te leggen tot het opstellen van een beheersplan om de verwachte overschrijding te voorkomen. Naar aanleiding van vragen over de exacte uitwerking van deze systematiek vindt er nog overleg plaats tussen Schiphol, LVNL, ILT (en evt. IenW) hoe deze maatregelen precies ingevoerd en gehandhaafd zullen worden.

#### *Baanonderhoud*

Schiphol plant ieder jaar baanonderhoud om de kwaliteit van de start- en landingsbanen op niveau te houden. Omdat er vanwege het baanonderhoud anders gevlogen moet worden, heeft Schiphol doorgaans ontheffingen op het LVB nodig om dit aangepaste baangebruik mogelijk te maken. Dit leidt tot een intensief aanvraag- en beoordelingsproces en heeft de afgelopen jaren tot toegenomen kritiek geleid vanuit de omgeving rond Schiphol. Ook de Tweede Kamer heeft in 2023 een motie aangenomen om te zorgen dat bij toekomstig groot baanonderhoud vermindering van geluidsoverlast zo veel mogelijk geborgd is en om luchthavens hierop te blijven wijzen.<sup>2</sup> Kern van de kritiek zit in het feit dat de hinder die het aangepaste baangebruik veroorzaakt, niet afgewenteld moet worden op de omgeving én dat het besluitvormingsproces verbeterd moet worden. In de huidige procedure is er namelijk nauwelijks tijd voor besluitvorming. Doordat de capaciteitsdeclaratie reeds is vastgesteld voorafgaand aan de besluitvorming voor de ontheffingsaanvraag, kan IenW geen besluit nemen dat een mogelijk effect zou kunnen hebben op de capaciteit van de luchthaven. Daarom zou de besluitvorming rondom het baanonderhoud zoveel als mogelijk moeten plaatsvinden voorafgaand aan de capaciteitsdeclaratie.

#### **Datum**

23 oktober 2025

#### **Onze referentie**

IENW/BSK-2025/259144

#### **Opgesteld door**

DG Luchtvaart en Maritieme Zaken

Prog.dir. Omgeving  
Luchthaven Schiphol  
Cluster BBP, LIB en EOC

#### **Aan**

Minister

---

<sup>2</sup> Kamerstukken II 2020/21, 31936-1031.

In de algehele LVB-wijziging zijn afspraken vastgelegd om het proces rondom de ontheffingen voor baanonderhoud te verbeteren. Dit zijn:

- Schiphol dient voorafgaand aan de capaciteitsdeclaratie voor het winterseizoen een eerste versie van de ontheffingsaanvraag in voor de onderhoudswerkzaamheden in het volgende gebruiksjaar.
- Hierin benoemt Schiphol wat de werkzaamheden inhouden en wat de planning is, wat het aangepast baangebruik wordt, welke ontheffingen en vrijstellingen hiervoor nodig zijn, wat de impact voor de omgeving wordt en hoe Schiphol en LVNL de hinder mitigeren.
- Schiphol en LVNL betrekken voorafgaand aan deze ontheffingsaanvraag belanghebbenden (zowel sector als MRS en BRS).
- De minister neemt op basis van deze ontheffingsaanvraag een principebesluit over het wel, niet of deels verlenen van de ontheffingen en vrijstellingen. Dit principebesluit wordt voorafgaand aan de capaciteitsdeclaratie genomen. Schiphol heeft hierna 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 en publiceert IenW de noodzakelijke regeling.

**Datum**

23 oktober 2025

**Onze referentie**

IENW/BSK-2025/259144

**Opgesteld door**

DG Luchtvaart en Maritieme Zaken

Prog.dir. Omgeving

Luchthaven Schiphol

Cluster BBP, LIB en EOC

**Aan**

Minister

Deze afspraken worden op hoofdlijnen vastgelegd in de LVB-wijziging en vervolgens gedetailleerd uitgewerkt door Schiphol, LVNL en IenW. Hier volgt een aparte beslisnota voor. Daarnaast worden in dit LVB ook twee inhoudelijke wijzigingen vastgelegd met betrekking tot onderhoud:

- De grens voor de duur van onderhoud waarvoor een ontheffing/vrijstelling nodig is wordt verruimd van 16 naar 72 uur (conform de huidige praktijk). Voor korter onderhoud gelden er standaardregels.
- Er wordt in de grenswaarden en regels van het LVB rekening gehouden met één week regulier onderhoud per baan per gebruiksjaar. Dit verlicht de werklast voor alle partijen.

Mogelijk wordt een maximumaantal vliegtuigbewegingen voor maatschappelijk verkeer (politiehelikopter, kustwacht, etc.) opgenomen in de algehele LVB-wijziging. Daar zult u later een keuze over voorgelegd krijgen.

**Ad 2.**

**Proces LVB**

Voor de algehele LVB-wijziging moet een milieueffectrapportage (MER) worden opgesteld. Deze is in de afrondende fase; het MER wordt naar verwachting in oktober aangeboden aan DGMI. Zij vervult de rol van bevoegd gezag en beoordeelt of het MER aan de vereisten voldoet. Als de uitkomsten van de toets bekend en verwerkt zijn, is het MER klaar voor besluitvorming.

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. [Procesbelang van de staat](#)

Procesbelang van de staat

**Datum**

23 oktober 2025

**Onze referentie**

IENW/BSK-2025/259144

**Opgesteld door**

DG Luchtvaart en Maritieme  
Zaken

Prog.dir. Omgeving  
Luchthaven Schiphol  
Cluster BBP, LIB en EOC

**Aan**

Minister

Het ontwerp-LVB is voorgelegd aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR), de ILT en LVNL. Hun bevindingen hebben wij ontvangen (ILT) of zullen wij de komende weken ontvangen (ATR en LVNL) en waar nodig verwerken in het ontwerp LVB. Mocht u ervoor kiezen om een maximum aantal vliegtuigbewegingen voor GA en een groeiverdiensystematiek op te nemen in de algehele LVB-wijziging, dan wordt dit aanvullend ter toetsing voorgelegd aan de ATR, de ILT en LVNL.

Nadat alles verwerkt is en het ontwerp-LVB compleet is, zal het begin december besproken worden in het ambtelijk voorportaal van de Ministerraad (Commissie Fysieke Leefomgeving) en midden december bij de onderraad (Raad Fysieke Leefomgeving). Wij streven ernaar dat het ontwerp-LVB bij de ministerraad van 19 december behandeld wordt.

Als de ministerraad akkoord gaat met het ontwerp-LVB, zullen in januari de zienswijzenprocedure en de voorhang bij het parlement van start gaan. Parallel wordt het MER aangeboden aan de Commissie voor de milieueffectrapportage. Naar verwachting zou het ontwerp-LVB in april naar de Raad van State gestuurd kunnen worden, mits de voorhang is afgerond. In augustus 2026 kan in dat geval de algehele LVB-wijziging gepubliceerd worden in het Staatsblad.

Puntsgewijs ziet het proces er als volgt uit:

- Oktober 2025: Het MER wordt opgeleverd aan DGMI.
- November 2026: De toetsen van de ATR, ILT en LVNL worden verwerkt in het ontwerp-LVB.
- December 2025: Het ontwerp-LVB wordt voorgelegd aan de CFL, RFL en MR.
- Januari 2026: Start zienswijzenprocedure en voorhang ontwerp-LVB. Het MER wordt aangeboden aan de Commissie voor de milieueffectrapportage.
- April 2026: Het ontwerp-LVB zou naar de Raad van State gestuurd kunnen worden, mits de voorhang is afgerond.
- Augustus 2026: Publicatie algehele LVB-wijziging in het Staatsblad.

**Ad 3.**

*Gevraagd besluit: opnemen maximumaantal vliegtuigbewegingen GA.*

Procesbelang van de staat

wordt u geadviseerd om een concreet maximumaantal van 16.624 vliegtuigbewegingen voor GA op te nemen in het ontwerp-LVB. Dit aantal is de realisatie van het gebruiksjaar 2023 en wordt als maximum opgenomen omdat dit het aantal is waarop de grenswaarden in de handhavingpunten in het MER zijn bepaald. Dit aantal vliegbewegingen is een

stabiel conservatief aantal GA voor Schiphol en een lichte daling t.o.v. de maximale hoeveelheid GA in het recente verleden.

#### *Relatie met de balanced approach-procedure*

In het kader van de balanced approach-procedure is gerekend met een opslag van 2,5% voor maatschappelijk (politie, kustwacht) verkeer en GA. Deze 2,5% opslag is zowel bij de berekening van de referentiesituatie als bij de eindsituatie na invoering van het maatregelenpakket toegepast. Op deze manier maakt GA onderdeel uit van de effectiviteit van het maatregelenpakket. [Procesbelang van de staat](#)

In de berekeningen worden de geluideffecten van de 2,5% opslag verdeeld over de hoofdbanen van Schiphol. In de praktijk vliegt GA voornamelijk vanaf de Schiphol-Oostbaan. Daarom is voor het MER gekozen om te rekenen met het feitelijke baan- en routegebruik van GA en wordt in het LVB aangesloten bij de gerealiseerde aantallen die er vlogen ten tijde van de referentiesituatie van de balanced approach-procedure (gebruiksjaar 2023).

#### *Bescherming omgeving*

Ondanks de beperkte bijdrage van GA-verkeer aan de totale geluidbelasting, heeft GA-verkeer wel een specifieke impact op de hinder rond Schiphol. Zoals gezegd maakt GA-verkeer voornamelijk gebruik van Schiphol-Oostbaan. De aan- en uitvliegroutes van de Oostbaan liggen over stedelijk gebied waar veel mensen wonen. Het aandeel van GA-verkeer in de totale geluidbelasting in deze gebieden is relatief groot ten opzichte van het handelsverkeer. Daarbij komt dat GA-verkeer gebruikmaakt van kleinere typen vliegtuigen, ten opzichte van handelsverkeer, die een ander geluidprofiel hebben en daarmee een ander effect (negatief) op de ervaren geluidhinder hebben.

Door het opnemen van een maximumaantal vliegbewegingen voor GA-verkeer wordt specifiek bescherming geboden aan de omwonenden van de Oostbaan. Gelet op het voorgaande is een aparte cap voor GA daarom gerechtvaardigd. Ook zorgt het opnemen van een maximumaantal GA-vluchten voor een gelijke behandeling tussen handelsverkeer en GA-verkeer, want beide worden gelimiteerd op basis van milieueffecten. Tegelijk blijft er, door het opnemen van het voorgestelde maximumaantal, voldoende ruimte voor de GA-sector om te opereren op Schiphol.

#### *Relatie met de slotverordening*

De slotverordening, de regelgeving op basis waarvan de onafhankelijke slotcoördinator de slots verdeelt, maakt geen onderscheid tussen handelsverkeer en GA-verkeer voor wat betreft de verplichting om over een slot te beschikken voor een start of een landing. Op basis van de slotverordening heeft het handelsverkeer prioriteit bij de verdeling van slots. Wat overblijft is voor het GA-verkeer. Bij het opnemen van één capaciteitsbeperking voor al het verkeer zullen er in een situatie van slotschaarste, zoals dit op Schiphol het geval is, op termijn geen slots overblijven voor GA-verkeer. De voorgaande aanpak voor de introductie van een capaciteitsbeperking voor GA is daarom besproken met de slotcoördinator, deze heeft aangegeven dat dit alles werkbaar is.

#### **Datum**

23 oktober 2025

#### **Onze referentie**

IENW/BSK-2025/259144

#### **Opgesteld door**

DG Luchtvaart en Maritieme Zaken

Prog.dir. Omgeving

Luchthaven Schiphol

Cluster BBP, LIB en EOC

#### **Aan**

Minister

## Krachtenveld

De **MRS** is meermaals geconsulteerd over de LVB-wijziging en steunt een aantal onderdelen van de ontwerpwijziging, al vinden zij wel dat in de integrale wijziging van het nieuwe LVB de bescherming van de gezondheid van mensen in plaats van de bescherming van de luchtvaartoperatie het uitgangspunt zou moeten zijn bij de bepaling van de grenswaarden. Hiertoe hebben zij input geleverd over het bepalen van de locaties van handhavingspunten, het bepalen van de hoogte van de grenswaarden als bij diverse andere onderwerpen binnen de LVB-wijziging. Naar aanleiding van input van de MRS, zijn enkele handhavingspunten verplaatst waar dat logisch is gelet op aanwezigheid van woningen ten opzichte van vliegroutes.

### Datum

23 oktober 2025

### Onze referentie

IENW/BSK-2025/259144

### Opgesteld door

DG Luchtvaart en Maritieme Zaken

Prog.dir. Omgeving

Luchthaven Schiphol

Cluster BBP, LIB en EOC

### Aan

Minister

De **Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS)** hecht waarde aan het beëindigen van het anticiperend handhaven door de regels voor preferent baangebruik juridisch te verankeren in het LVB. Ook wil zij graag bestaande handhavingspunten behouden. Enerzijds om daarmee historisch inzicht te krijgen in ontwikkeling van de geluidbelasting en anderzijds om het wantrouwen van inwoners niet nog meer te voeden. Voor de navolgbaarheid van het stelsel is er door IenW voor gekozen om oude handhavingspunten niet te behouden. Hiermee zou het stelsel te veel uitzonderingen toestaan op de nieuwe uitgangspunten die zijn vastgesteld. Dit zou de transparantie van het stelsel als geheel niet ten goede komen. IenW heeft toegezegd om inzichtelijk te maken welke geluidbelasting in het nieuwe stelsel is toegestaan op de locaties van de historische handhavingspunten. Zo wordt inzicht geboden in de verschillen. Daarnaast vraagt de BRS aandacht voor het regelmatig herzien van de locaties van de handhavingspunten om daarmee te kunnen inspelen op woningbouwontwikkelingen in de regio. IenW heeft hierom een evaluatiebepaling opgenomen die hier rekening mee houdt.

De opmerkingen van een aantal **sectorpartijen** zien voornamelijk op de maakbaarheid en uitvoerbaarheid van het stelsel met handhavingspunten en baangebruiksregels. Er leven zorgen dat het stelsel met handhavingspunten en baangebruiksregels niet uitvoerbaar is en over de (uitvoerbaarheid van) handhavingspunten verderaf van de luchthaven. Die zorgen deelt IenW niet.

**LVNL** heeft zorgen geuit over de uitvoerbaarheid van een dit stelsel. IenW begrijpt de zorgen van LVNL en houdt hiermee rekening bij de grenswaardenbepaling. Het beeld van IenW is dat hiermee de zorg van LVNL ondervangen is. Een stelsel zonder grenswaarden in handhavingspunten voldoet niet aan de vereisten van de rechter in de RBV-zaak. Het LVB ligt momenteel bij LVNL voor een uitvoeringstoets.

In de afgelopen periode is met stakeholders gesproken over het opnemen van een maximum aan vliegbewegingen voor GA-verkeer. Schiphol pleit voor het behoud van GA-verkeer op Schiphol en is voorstander van het vastleggen van een maximum. Dit is ook het standpunt van de vertegenwoordiging van privé- en zakenjets. De **slotcoördinator (ACNL)** heeft aangegeven dat maximaal aantal vliegtuigbewegingen voor GA uitvoerbaar is en dat dit in overeenstemming is met de slotverordening. [Procesbelang van de staat](#)

Daarnaast sluit het vastleggen van een maximum aan vliegbewegingen voor GA aan bij kritiek van omwonenden en enkele partijen uit de Tweede Kamer over de bijdrage van privé en zakenjets aan de hinderproblematiek.

**Informatie die niet openbaargemaakt kan worden**

[Procesbelang van de staat](#)

**Datum**

23 oktober 2025

**Onze referentie**

IENW/BSK-2025/259144

**Opgesteld door**

DG Luchtvaart en Maritieme  
Zaken

Prog.dir. Omgeving

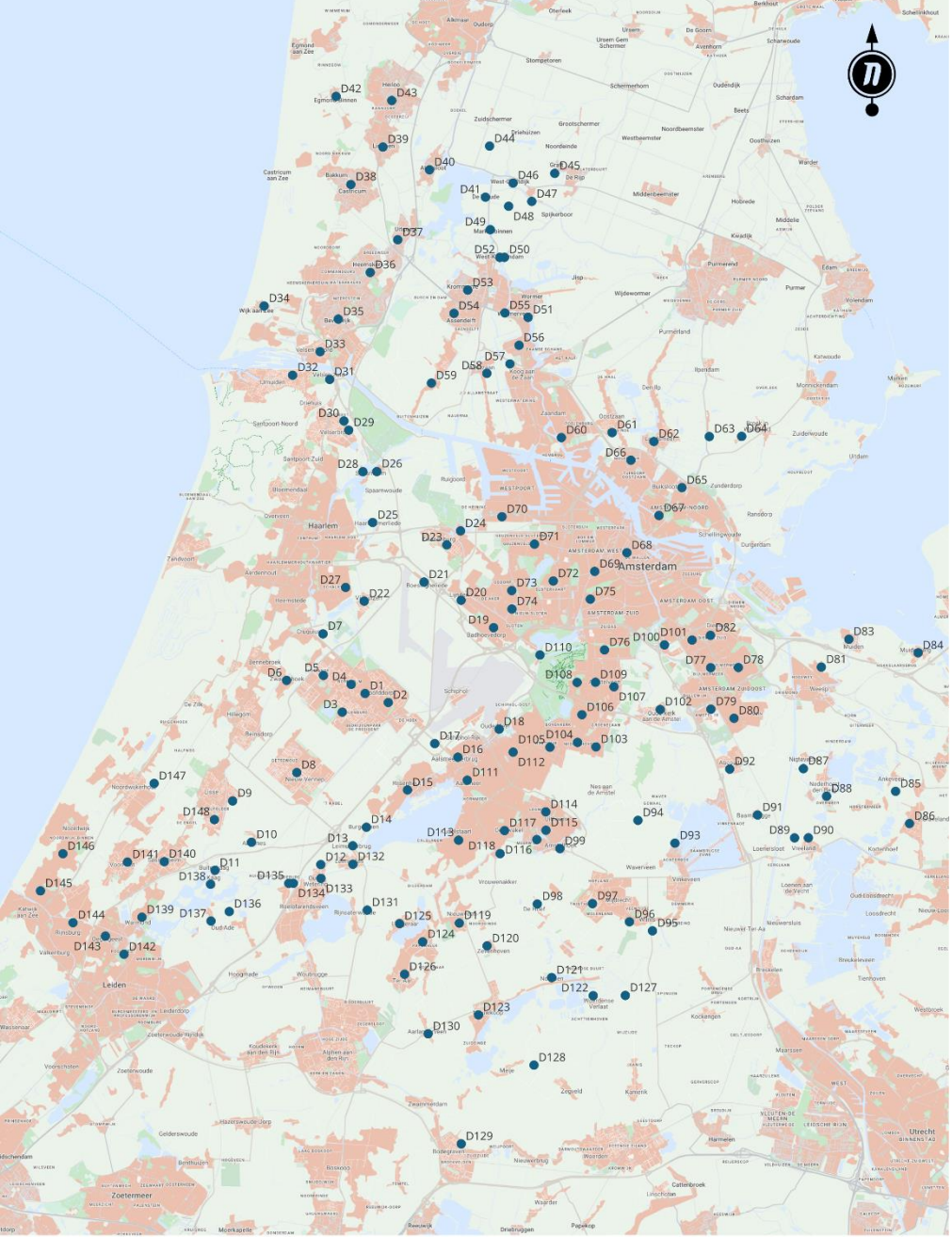
Luchthaven Schiphol

Cluster BBP, LIB en EOC

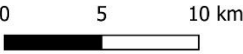
**Aan**

Minister

**Bijlage 1: kaart met handhavingspunten in het etmaal**



● Handhavingspunten etmaal



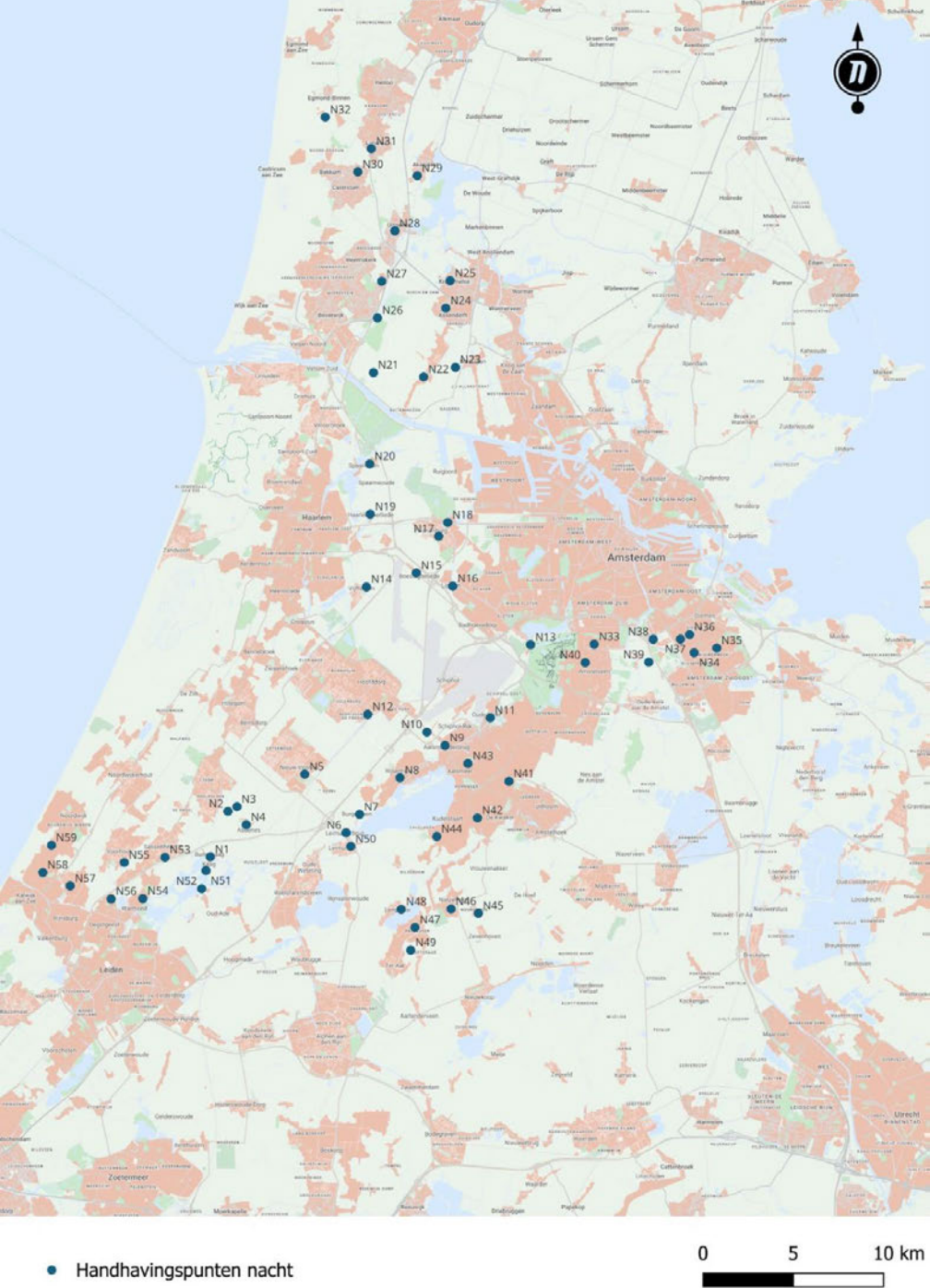
**Datum**  
23 oktober 2025

**Onze referentie**  
IENW/BSK-2025/259144

**Opgesteld door**  
DG Luchtvaart en Maritieme Zaken  
Prog.dir. Omgeving  
Luchthaven Schiphol  
Cluster BBP, LIB en EOC

**Aan**  
Minister

**Bijlage 2: kaart met handhavingspunten in de nacht.**



**Datum**  
23 oktober 2025

**Onze referentie**  
IENW/BSK-2025/259144

**Opgesteld door**  
DG Luchtvaart en Maritieme Zaken  
Prog.dir. Omgeving  
Luchthaven Schiphol  
Cluster BBP, LIB en EOC

**Aan**  
Minister



Aan

Minister

nota

Groeiverdiensystematiek Schiphol

**TER BESLISSING**

**Datum**

20 november 2025

**Onze referentie**

IENW/BSK-2025/288020

**Opgesteld door**

DG Luchtvaart en Maritieme  
Zaken  
Prog.dir. Omgeving  
Luchthaven Schiphol  
Cl. Omgeving LVB-LIB  
Operationeel C&E

**Beslistermijn**

27-11-2025

**Bijlage(n)**

2

**Aanleiding**

In deze nota wordt u gevraagd uw keuze te maken over de groeiverdiensystematiek voor Schiphol. Eerder bent u in nota's met kenmerken IENW/BSK-2025/226364 en IENW/BSK-2025/241823 geïnformeerd over de dilemma's met betrekking tot het opnemen van een groeiverdiensystematiek in de komende algehele wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit (LVB). Naar aanleiding daarvan is gevraagd om deze systematiek verder uit te werken alvorens tot een keuze te komen.

In deze nota wordt u gevraagd om uw keuze kenbaar te maken over het al dan niet opnemen van de groeiverdiensystematiek in de komende algehele LVB-wijziging. En zo ja, uw voorkeur welke systematiek daarvoor in het LVB wordt gebruikt. Daarnaast wordt u geïnformeerd over de uitgevoerde analyses, het krachtenveld en het vervolgproces. Bijgevoegd bij deze nota vindt u 1) een verdere uitwerking van de groeistappen in het LVB inclusief juridische aandachtspunten en 2) een analyse van HBJZ over de relatie tussen de groeiverdiensystematiek en de Europese Geluidsverordening.

Naar aanleiding van een mondelinge bespreking met u over dit onderwerp is ook een 3) schema met de verschillende stappen richting MR (en het politieke proces) opgenomen om te komen tot een wijziging van het LVB.

**Geadviseerd besluit**

1. Groeiverdiensystematiek op te nemen in het LVB dat naar de CFL wordt gestuurd, en op een later moment (uiterlijk voor de MR behandeling) een definitieve keuze te maken. Dit is in hoge mate een politieke weging. Daarom is het advies om eerst politiek te onderzoeken welke lijn (LVB met of zonder groeisystematiek) op steun kan rekenen binnen het kabinet en in beide kamers alvorens een definitief besluit te nemen welke versie naar de voorhang en consultatie wordt gestuurd.
2. Indien u ervoor kiest om in de komende algehele LVB-wijziging de groeiverdiensystematiek op te nemen, aan te geven wat uw voorkeur is voor het vrijgeven van groei: meer op basis van automatisme en vertrouwen, of meer op basis van controle en beslismomenten.

Op basis van controle

## Kernpunten

### Ad. 1

Uw ambtsvoorganger en het kabinet hebben besloten tot een groeiverdiensystematiek, die ingaat nadat het totale geluidsdoel van -20% ernstig gehinderden voor Schiphol is behaald. De methodiek gaat uit van een systematiek waarbij in de toekomst 50% van de verdere geluidswinst ten goede komt aan de omgeving en de andere 50% mag worden ingevuld door groei van het aantal vliegtuigbewegingen handelsverkeer boven 478.000 vliegtuigbewegingen, tot maximaal 500.000 per jaar.

### Waarom moet er nu een besluit komen?

Eerder is nog geen keuze gemaakt in welke LVB-wijziging dit zou moeten worden opgenomen: in de komende algehele LVB-wijziging of in een latere nieuwe wijziging. Het opnemen van de groeiverdiensystematiek in de komende algehele LVB-wijziging kent voor- en nadelen die hierna worden geschetst. Het is de planning om het concept-LVB voor het kerstreces in MR te hebben, zodat voorhang en zienswijze begin januari kunnen starten. Om binnen de planning te blijven moet er snel een besluit volgen, [Procesbelang van de staat](#) formatie, etc.

*Voordelen van de groeiverdiensystematiek nu opnemen in de komende algehele LVB-wijziging:*

- Het opnemen van de systematiek komt tegemoet aan de wens van de luchtvaartsector, want het biedt perspectief op groei en zekerheid door het vastleggen ervan in het LVB. Bovendien is het voor betrokken partijen – mits voldaan wordt aan de vooraf bepaalde voorwaarden – duidelijk en voorspelbaar wat de capaciteit van Schiphol in de komende jaren zal zijn.
- [Procesbelang van de staat](#) Immers als het toekomstperspectief niet wordt opgenomen in het LVB, is er geen direct perspectief via dit LVB op een hoger aantal dan 478.000 vliegtuigbewegingen, ondanks dat de geluidbelasting wel gaat dalen.
- De natuurvergunning is in juni 2025 vernietigd. Tegen die vernietiging loopt nu een hoger beroepsprocedure. Vóór de vernietiging heeft LVVN aangegeven dat er – ook na het vastleggen van 478.000 vliegtuigbewegingen in de versnelde LVB-wijziging – in de natuurvergunning ruimte blijft tot 500.000 vliegtuigbewegingen als dit aantal in de integrale LVB-wijziging wordt vastgelegd. Voorwaarden zijn dat er op dat moment een natuurvergunning is en dat deze ruimte tot 500.000 wordt ingezet conform de aanvraag. Als de groeisystematiek nu niet wordt opgenomen, dient op een later moment van het vastleggen van groei in een nieuwe LVB-wijziging, aangetoond te worden dat de stikstofeffecten van 500.000 vliegtuigbewegingen nog steeds binnen de natuurvergunning passen. Echter, er moet hoe dan ook een nieuwe besluit over de natuurvergunning worden genomen.
- Als de groeiverdiensystematiek nu niet wordt opgenomen in de concept LVB-wijziging, dan kan het later in het proces niet alsnog in deze LVB-wijziging worden opgenomen. Andersom kan de systematiek op een later moment in het proces – bijvoorbeeld voor versturing naar het parlement en de consultatie, of voordat het naar de Raad van State wordt gestuurd – wel uit de definitieve LVB-wijziging worden geschrapt.

### Datum

20 november 2025

### Onze referentie

IENW/BSK-2025/273803

### Opgesteld door

DG Luchtvaart en Maritieme Zaken  
Prog.dir. Omgeving  
Luchthaven Schiphol  
Cl. Omgeving LVB-LIB  
Operationeel C&E

### Aan

Minister

### Bijlage(n)

2

*Voordelen van het niet opnemen van de groeiverdiensystematiek in de komende algehele LVB-wijziging:*

- Het komt tegemoet aan de wens van de omgeving dat er eerst betekenisvolle en aantoonbare stappen gezet worden in het terugdringen van geluidshinder voordat er eventueel groei zou worden toegestaan.

- **Procesbelang van de staat**

[Redacted text block]

- Er ontstaat meer tijd om te werken aan een groeiverdiensystematiek die wellicht meer of andere indicatoren meeneemt. In 2026 worden de nieuwe dosis-effectrelaties voor hinder en slaapverstoring voor Schiphol gepubliceerd. Deze kunnen dan worden betrokken bij uitwerking en besluitvorming over de groeisystematiek en -stappen.
- De komende algehele LVB-wijziging wordt niet complexer en uitgebreider, waardoor de planning niet verder wordt vertraagd. Het LVB heeft nu vorm en inhoud waarover kabinet eerder heeft besloten en waarover de Kamer is geïnformeerd.
- Politiek gezien zal sondering in de Kamer moeten uitwijzen of de meerderheid van de Kamer de systematiek wel of niet in de komende algehele LVB-wijziging opgenomen wil zien. Als de groeiverdiensystematiek niet wordt opgenomen in deze wijziging, lijkt het minder waarschijnlijk dat de wijziging gezien wordt als een te beleidsrijke wijziging voor een demissionair kabinet.

**Procesbelang van de staat**

[Redacted text block]

**Ad2.**

De groeiverdiensystematiek kan op verschillende manieren worden opgenomen in het LVB. In elk geval moeten in het LVB artikelen worden opgenomen waarin het maximum aantal vliegtuigbewegingen in stappen omhoog gaat en het Totaal Volume Geluid (TVG) omlaag. In het LVB moet ook worden bepaald aan welke voorwaarden moet zijn voldaan om een groeistap toe te kennen. Er zijn drie verschillende opties verkend om de groeiverdiensystematiek uit te werken in het LVB (zie uitwerking van onderstaande opties in de bijlage). Hiervan gaat optie 1 uit van automatisme, optie 2 van controle over het startpunt met één beslismoment en daarna automatisme en optie 3 van meer controle en beslismomenten. Deze opties zijn:

<sup>1</sup> In deze procedure heeft Stichting Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder (RBV) gevorderd dat de rechtbank voor recht verklaart dat de Staat onrechtmatig handelt door disproportioneel veel mensen bloot te stellen aan ernstige hinder en slaapverstoring door luchtverkeer van en naar Schiphol, onder meer door in regelgeving uit te gaan van te hoge toelaatbare niveaus voor geluidbelasting. Zij stelt dat de Staat een inbreuk maakt op artikel 8 EVRM (het recht op een persoonlijke levenssfeer). De rechtbank is – kort gezegd – tot het oordeel gekomen dat de Staat onrechtmatig handelt doordat het jarenlang de belangen van omwonenden onvoldoende heeft beschermd. Van een ‘fair balance’ is geen sprake. Het hoger beroep in deze zaak loopt.

**Datum**

20 november 2025

**Onze referentie**

IENW/BSK-2025/273803

**Opgesteld door**

DG Luchtvaart en Maritieme Zaken  
Prog.dir. Omgeving  
Luchthaven Schiphol  
Cl. Omgeving LVB-LIB  
Operationeel C&E

**Aan**

Minister

**Bijlage(n)**

2

1. Het LVB bevat artikelen met groeistappen per gebruiksjaar, die automatisch per het genoemde gebruiksjaar in werking treden.
2. Het LVB bevat artikelen met groeistappen, maar de ingangsdatum van die groeistappen is nog niet vooraf gedefinieerd. Als voldaan is aan het eerste TVG, treden de groeistappen daarna automatisch in werking zoals in optie 1. Dit gebeurt door middel van een koninklijk besluit (een zogenaamd inwerkingtredings-KB). In het KB worden de (opvolgende) ingangsdata voor alle groeistappen aangegeven.
3. Het LVB bevat artikelen met groeistappen, maar de gebruiksjaartallen zijn nog niet vooraf gedefinieerd. De groeistappen treden niet automatisch in werking, maar iedere groeistap apart bij inwerkingtredings-KB.

Alles afwegende, heeft variant 1 vanuit *juridisch oogpunt* niet de voorkeur aangezien deze het minst zorgvuldig is. Vanuit *beleidsmatig oogpunt* geldt dat met de keuze voor een 'niet-automatische' optie (optie 3) er elk jaar opnieuw de keuze voorligt om groei toe te staan of niet. Dit zorgt waarschijnlijk voor veel politieke en maatschappelijke discussie en gaat in tegen de wens om een eenvoudige systematiek te implementeren. Bovendien weten alle partijen pas op een laat moment waar zij aan toe zijn voor het volgende gebruiksjaar. Ook geldt dat er bij een automatische optie (optie 1) wellicht minder controle is, maar partijen wel altijd worden gehandhaafd op de bijbehorende lagere TVG-waarde die inwerking treedt. Er is dus geen sprake van een 'gratis' groeistap: een toename van het toegestane aantal vliegtuigbewegingen gaat altijd gepaard met een afname van het totaal aan geluid. Optie 2 biedt daarin een middenweg. Het startpunt wordt namelijk gecontroleerd (zoals in optie 3) en daarna wordt de groeisystematiek voor de volgende jaren vrijgegeven (zoals in optie 1).

Prima optie

### **Uitgevoerde analyses TVG**

Omdat is besloten om een mogelijke groeiverdiensystematiek uit te werken die opgenomen kan worden in de komende algehele LVB-wijziging, is het een logische keuze om uit te gaan van TVG als norm. TVG is 'het Totaal Volume Geluid' en betreft een eendimensionale maat die kort gezegd het geluid van alle startende en landende vliegtuigen op Schiphol bij elkaar optelt. Het TVG biedt een eenvoudig aangrijpingspunt om te sturen op de totale omvang van het geluid. Ook door diverse betrokken partijen is de voorkeur uitgesproken om voor een overzichtelijk en niet complex systeem te kiezen, zoals de TVG.

Er is een cross-check analyse uitgevoerd om te onderzoeken hoe de TVG-methodiek uitpakt voor de hinderindicatoren (gelijkwaardigheidscriteria) die bijvoorbeeld in de balanced approach-procedure zijn gebruikt (tellingen voor woningen, ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden binnen berekende geluidscontouren). Daarnaast is onderzocht wat de verwachte lokale effecten van de methodiek zijn. Een methode o.b.v. TVG blijkt conservatiever dan o.b.v. de hinderindicatoren. De TVG-methodiek geniet ook de voorkeur omdat een methodiek o.b.v. hinderindicatoren ongewenste bijeffecten heeft.

Het is op korte termijn niet mogelijk om uit te gaan van andere hinderindicatoren omdat hiervoor de wettelijke basis ontbreekt.

#### **Datum**

20 november 2025

#### **Onze referentie**

IENW/BSK-2025/273803

#### **Opgesteld door**

DG Luchtvaart en Maritieme Zaken  
Prog.dir. Omgeving  
Luchthaven Schiphol  
Cl. Omgeving LVB-LIB  
Operationeel C&E

#### **Aan**

Minister

#### **Bijlage(n)**

2

### Groeistappen voor het LVB

Aan To70 is gevraagd de groeiverdiensystematiek te vertalen naar een tabel die in het LVB kan worden opgenomen, met:

- Oplopende jaren of concrete jaartallen;
- Aflopende hoogtes van TVG o.b.v. de verdeling 50:50 van geluidswinst over omgeving en sector;
- Oplopende aantallen vliegtuigbewegingen als resultante, tot een maximum van 500.000.
- Maximum aantal bewegingen in de nacht constant houden op 27.000.

Het precieze groeipad is afhankelijk van de keuze over de wijze van vrijgave van de stappen onder ad 2. In de tabel hieronder is ter illustratie weergegeven hoe de groeistappen eruit zien uitgaande van het eerste spoor en automatische inwerkingtrekking van de groeistappen (optie 1 onder ad 2). In deze tabel inclusief bijbehorende aannames wordt de geluidsreductie van -20% in gebruiksjaar 2026 gerealiseerd op basis van vlootvernieuwing komende jaren. Daarom is groei in 2027 mogelijk.

| Gebruiksjaar<br>(ter<br>illustratie)* | Vrijgave in hetzelfde<br>gebruiksjaar |                                                                       |
|---------------------------------------|---------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|
|                                       | TVG (ter<br>illustratie)              | Aantal<br>vliegtuigbewegingen<br>(waarvan nacht)<br>(ter illustratie) |
| 2026                                  | 60,59                                 | 478.000 (27.000)                                                      |
| 2027                                  | 60,22                                 | 481.000 (27.000)                                                      |
| 2028                                  | 60,15                                 | 491.100 (27.000)                                                      |
| 2029                                  | 60,10                                 | 500.000 (27.000)                                                      |
| 2030                                  | 60,10                                 | 500.000 (27.000)                                                      |
| 2031                                  | 60,10                                 | 500.000 (27.000)                                                      |

\* Een gebruiksjaar loopt van 1 november t/m 31 oktober: bijvoorbeeld het gebruiksjaar 2026 loopt van 1 november 2025 t/m 31 oktober 2026.

Een groei naar 500.000 vliegtuigbewegingen is naar verwachting binnen de grenswaarden te realiseren (o.b.v. de grenswaarden uit het ontwerp-LVB en voortzetting van de huidige afhandeling van het vliegverkeer).

### Procesbelang van de staat

### Krachtenveld

In de zomer is de voorgestelde groeiverdiensystematiek door middel van een TVG ook voorgelegd aan de verschillende betrokken partijen. Daaruit zijn de onderstaande schriftelijke reacties teruggekomen.

#### Datum

20 november 2025

#### Onze referentie

IENW/BSK-2025/273803

#### Opgesteld door

DG Luchtvaart en Maritieme  
Zaken  
Prog.dir. Omgeving  
Luchthaven Schiphol  
Cl. Omgeving LVB-LIB  
Operationeel C&E

#### Aan

Minister

#### Bijlage(n)

2

- **Schiphol en luchtvaartmaatschappijen** hebben een voorkeur voor aan de voorkant langjarige duidelijkheid, automatische vrijgave en een berekeningssystematiek voor de verstillingsgebaseerd op historische trends.
- De **BRS** ziet graag dat er uitsluitend gecontroleerde vrijgave gehanteerd wordt op basis van jaarlijkse monitoring en evaluatie en dat er alleen geluidsruimte wordt verleend wanneer vooraf vastgestelde geluidreductie is gerealiseerd en objectief is vastgesteld.
- De **MRS** wijst elke vorm van groeiverdiensystematiek af omdat de noodzaak voor extra vluchten ontbreekt, de inhoudelijke benadering uitsluitend is gebaseerd op geluid en niet op andere belangrijke factoren en omdat de gebruikte geluidsindicator geen goede relatie heeft met geluidshinder waardoor bij een groeiend aantal vliegtuigbewegingen ook een toename van de hinder kan ontstaan (Aldersparadox).

**Datum**

20 november 2025

**Onze referentie**

IENW/BSK-2025/273803

**Opgesteld door**

DG Luchtvaart en Maritieme Zaken  
Prog.dir. Omgeving  
Luchthaven Schiphol  
Cl. Omgeving LVB-LIB  
Operationeel C&E

**Aan**

Minister

**Bijlage(n)**

2

### **Relatie monitoring en actieplan omgevingslawaai Schiphol**

Belangrijk aandachtspunt is de uitkomst van de monitoring van het BA-pakket. De uitkomst hiervan kan impact hebben op het startpunt van de groeiverdiensystematiek. Namelijk, als uit monitoring blijkt dat het maatregelenpakket per november 2025 niet 15% reductie oplevert maar een hoger of lager percentage, is het tijdspad dat nu berekend is voor de groeiverdiensystematiek ook anders (namelijk respectievelijk korter of langer). Met andere woorden, de tabel op pagina 4 kan er daardoor anders uitzien, omdat die uitging van een effect van -15% van het BA-pakket. Dit zal begin 2026 blijken uit de monitoring en kan na afloop van de voorhang- en zienswijzeprocedure en voorafgaande aan het aanbieden aan de Raad van State dusdanige impact hebben op de timing van groeistappen, dat daarom dan een nieuw wegingsmoment noodzakelijk is of en hoe de groeiverdiensystematiek definitief in het LVB wordt opgenomen.

### **Vervolgproces**

De uitwerking van uw keuze zal ter aanvullende toetsing aan LVNL en ILT worden aangeboden. Ook zal het interdepartementale overleg worden opgestart over uw voornemen. Na uw definitieve keuze om het LVB in- of exclusief groeiverdiensystematiek zal het ontwerp aan de Ministerraad worden aangeboden, zodat daarna voorhang- en zienswijzeprocedure kan worden gestart.

### **Informatie die niet openbaargemaakt kan worden**

[Procesbelang van de staat](#)

## **Bijlage 1. Opties verankering in LVB en juridische aandachtspunten**

### *Automatisch*

1. De groeistappen treden automatisch elk nieuw gebruiksjaar in werking. Er wordt voorafgaand aan de LVB-wijziging berekend wanneer de geluidswinst door vlootverstillings naar verwachting zal worden bereikt. Gebaseerd daarop worden de groeistappen per gebruiksjaar in het LVB opgenomen. Daarna vindt geen verdere afweging meer plaats en wordt er op vertrouwd dat de berekende geluidswinst zal worden gerealiseerd. Dit zal ook moeten, want de operatie van Schiphol zal zowel aan het maximum aantal vliegtuigbewegingen, als aan de TVG-waarde moeten voldoen. Het is hierbij mogelijk om de berekeningen progressiever of conservatiever uit te voeren, zodat er vooraf meer zekerheid is dat de stappen ook echt zullen worden gehaald. Bij deze methode kan een groeistap automatisch worden vrijgegeven in hetzelfde jaar dat de vooraf berekende geluidswinst wordt gerealiseerd (verdienen en vrijgeven in hetzelfde jaar), of in het jaar nadat de geluidswinst is gerealiseerd (verdienen en het volgende jaar vrijgeven).

### *Combinatie van controle en daarna automatisch*

2. Het LVB bevat artikelen met groeistappen, maar de gebruiksjaartallen zijn nog niet vooraf gedefinieerd. Na de vrijgave op basis van een controlemoment, treden de groeistappen automatisch elk nieuw gebruiksjaar in werking zoals in optie 1. Dit wordt bepaald op basis van berekeningen waaruit moet blijken dat de verwachte geluidswinst door vlootverstillings in het gebruiksjaar voorafgaand aan de eerste groeistap is bereikt. De groeistappen kunnen dan vanaf het jaar erna worden vrijgegeven: bijvoorbeeld GJ 2026 loopt tot 1 november 2026; in de maanden erna wordt geconcludeerd dat de geluidswinst in TVG voor GJ 2026 is bereikt (en dat het geluidsdoel uit de BA op koers ligt), dan kunnen de groeistappen vanaf GJ2028 tot en met GJ2030 in één keer worden vrijgegeven. Is dit niet het geval, dan vindt een jaar later opnieuw de controle plaats en dan worden bij goed gevolg de groeistappen vanaf GJ2029 tot en met GJ2031 vrijgegeven. Dit gebeurt door middel van een koninklijk besluit (een zogenaamd inwerkingtredings-KB). In het KB worden de (opvolgende) gebruiksjaartallen voor alle groeistappen aangegeven.

### *Niet automatisch*

3. De groeistappen treden niet automatisch in werking, maar bij inwerkingtredings-KB. Het LVB bevat artikelen met groeistappen, maar geen gebruiksjaartallen. De groeistappen treden elk bij KB in werking, waarbij in het KB wordt aangegeven voor welk gebruiksjaar de stap geldt. Voor het in werking laten treden van een groeistap in welk gebruiksjaar is ieder jaar een berekening nodig of de geluidswinst door vlootverstillings is bereikt. Als dat zo is, wordt het KB vastgesteld. Deze optie kent een extra tussenjaar, omdat op basis van de berekeningen over GJ 2027, in het KB pas de groeistap voor GJ 2029 kan worden vrijgegeven. Deze optie vereist bovendien ieder jaar scherpe timing van het KB en de daarvoor noodzakelijke berekeningen om een groeistap op tijd vrij te geven.

### *Transparantie en controle*

- De berekeningsmethode en voorwaarden om een inwerkingtredings-KB vast te stellen worden opgenomen in het LVB, waarin het volgende wordt bepaald. Onderstaande geldt voor optie 3. Voor optie 2 geldt dat deze

#### **Datum**

20 november 2025

#### **Onze referentie**

IENW/BSK-2025/273803

#### **Opgesteld door**

DG Luchtvaart en Maritieme Zaken  
Prog.dir. Omgeving  
Luchthaven Schiphol  
Cl. Omgeving LVB-LIB  
Operationeel C&E

#### **Aan**

Minister

#### **Bijlage(n)**

2

stappen slechts één keer doorlopen hoeven te worden, omdat bij goed gevolg de vervolgstappen automatisch worden vrijgegeven.

a. elk jaar (bij optie 3) of eenmalig (bij optie 2) wordt op basis van de gegevens die over het afgelopen gebruiksjaar zijn aangeleverd aan de ILT op grond van de RMI berekend welke geluidswinst binnen het TVG is bereikt; deze berekening wordt uitgevoerd door Schiphol; IenW laat hierop een contraexpertise/validatie uitvoeren door een extern bureau;

b. indien uit de berekeningen blijkt dat het gerealiseerde TVG in het afgelopen gebruiksjaar (jaar x-1) met X% is gedaald wordt een groeistap voor het volgende gebruiksjaar (jaar x+1) toegekend;

c. de berekeningsmethode voor de gerealiseerde geluidswinst en de voorwaarden voor toekenning van een groeistap (daling TVG X% + nog eventuele andere voorwaarden) worden opgenomen in een bijlage bij het LVB;

d. de berekeningen, contraexpertise/validatie en onderliggende stukken worden door de minister gepubliceerd in de Staatscourant. Hierbij deelt de minister in een kennisgeving mee of wel/niet aan de voorwaarden van het LVB voor een groeistap is voldaan, welk gebruiksjaar in het inwerkingtredings-KB zal worden opgenomen en wanneer deze zal ingaan. De publicatie/kennisgeving in de Staatscourant is geen besluit waartegen rechtsmiddelen kunnen worden aangewend.

- Het inwerkingtredings-KB wordt vastgesteld en bekendgemaakt in het Staatsblad.

### Tijdslijn groeiverdiensystematiek

|                                                                               |                        |
|-------------------------------------------------------------------------------|------------------------|
| Start gebruiksjaar x                                                          | 1 november X           |
| Einde gebruiksjaar x                                                          | 31 oktober X+1         |
| Berekeningen gerealiseerd TVG gebruiksjaar X                                  | november X+1           |
| Besluit M en start procedure voorportalen en MR obv realisatie gebruiksjaar X | december / januari X+1 |
| Besluitvorming MR                                                             | januari / februari X+1 |
| Ondertekening Koning                                                          | medio maart X+1        |
| Publiceren KB                                                                 | eind maart X+1         |
| Vaststelling capdec winter gebruiksjaar X+2                                   | begin mei X+1          |
| Groei vrijgeven                                                               | 1 november X+2         |

#### Datum

20 november 2025

#### Onze referentie

IENW/BSK-2025/273803

#### Opgesteld door

DG Luchtvaart en Maritieme Zaken  
Prog.dir. Omgeving  
Luchthaven Schiphol  
Cl. Omgeving LVB-LIB  
Operationeel C&E

#### Aan

Minister

#### Bijlage(n)

2

## NOTITIE '50/50-VERDELING EN DE GELUIDVERORDENING'

### 1. Het idee van de 50/50-verdeling

Als de vloot stiller wordt ontstaat binnen de bestaande geluidsnormen ruimte voor meer vliegtuigbewegingen. Eerder heeft het kabinet besloten dat deze groei voor 50 procent ten goede te laten komen aan de luchtvaartsector en voor het andere deel aan de omgeving. Dit pas nadat de volledige geluidreductiedoelstelling volgend uit de balanced approach-procedure is bereikt.

Met ingang van 1 november 2025 geldt een maximumaantal vliegtuigbewegingen van 478.000. Door het opnemen van deze grens in het LVB is dit maximum bij verstilling van de vloot de knellende factor en niet de geluidsnormen. Op termijn – bij invoering van het nieuw geluidstelsel – zullen de geluidsnormen leidend zijn voor het aantal vliegtuigbewegingen. Er wordt dan geen maximumaantal meer opgenomen in het LVB.

Er zijn twee wijzigingen in de geluidregelgeving in voorbereiding (voorzien) die raken aan de geluidssituatie rond Schiphol:

- 1) Een integrale wijziging van het LVB onder de huidige wet Luchtvaart, o.a. ter uitvoering van het vonnis in de RBV-zaak. Een vergevorderd concept is gereed;
- 2) Het uitwerken van een nieuw geluidstelsel. Er is nog geen concept van de eerste besluiten onder dit nieuwe stelsel beschikbaar.

### 2. De Balanced Approach (BA)

Regelmatig komt de vraag op tafel of voor een bepaald beleidsvoornemen de "BA" moet worden doorlopen. Onder BA wordt verstaan: de procedure van de evenwichtige aanpak. Deze procedure is door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) opgesteld om een geluidsprobleem voor een luchthaven op de meest kosteneffectieve wijze op te lossen. In de Geluidverordening (verordening (EU) nr. 598/2014) is deze procedure overgenomen.

Er is een relatie tussen de Geluidverordening en de richtlijn Omgevingslawaai (2004/49/EC). De richtlijn bepaalt dat voor een luchthaven een evaluatie van de geluidshinder moet worden uitgevoerd. Deze evaluatie kan tot de vaststelling leiden dat sprake is van een geluidsprobleem. In een actieplan wordt beschreven hoe de geluidbelasting wordt beperkt.<sup>1</sup> Als blijkt dat de doelstellingen inzake de bestrijding van geluidshinder niet kunnen worden verwezenlijkt met de geldende combinatie van geluidsbeperkende maatregelen, rekening houdend met de verwachte ontwikkeling op de luchthavens, kunnen aanvullende maatregelen worden vastgesteld. De vaststelling van de aanvullende maatregelen gebeurt overeenkomstig de procedure van de evenwichtige aanpak. Geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen mogen alleen worden ingevoerd wanneer andere maatregelen van de evenwichtige aanpak niet voldoende zijn om de specifieke doelstellingen inzake de bestrijding van geluidshinder te halen. Conclusie: De "BA" omvat méér, oftewel het toepassingsgebied van de BA is ruimer dan alleen het vaststellen van geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen.

#### Procesbelang van de staat

[Redacted text block]

#### Procesbelang van de staat

[Redacted text block]

<sup>1</sup> Zie hoofdstuk 4 van de Regeling omgevingslawaai luchtvaart voor een beschrijving van de inhoud van een actieplan. Er wordt gewerkt met een 'plاندrempel' om te toetsen of sprake is van een geluidsprobleem; als deze drempel wordt overschreden dan moet worden aangegeven welke maatregelen worden overwogen of in uitvoering zijn om te voorkomen of ongedaan te maken dat de plاندrempel wordt overschreden.

Procesbelang van de staat

### 3. Geluidsgelateerde exploitatiebeperking

Hieronder volgt een analyse of de 50/50-verdeling een geluidsgelateerde *exploitatiebeperking* is. Omdat in de situatie na invoering van het geluidsstelsel op een andere wijze het toegestane aantal vliegtuigbewegingen wordt beoordeeld (geluidsnormen zonder aantalsnorm), moet voor de analyse een onderscheid worden gemaakt tussen de situatie vóór invoering van het nieuwe geluidsstelsel en de situatie na invoering ervan.

De Geluidverordening hanteert als definitie van een geluidsgelateerde actie:  
*"elke maatregel die gevolgen heeft voor de geluidsomgeving rond een luchthaven, waarvoor de beginselen van de evenwichtige aanpak van toepassing zijn, inclusief andere niet-operationele acties die gevolgen kunnen hebben voor het aantal mensen dat wordt blootgesteld aan vliegtuiglawaai".*

Een exploitatiebeperking is:

*"een geluidsgelateerde actie die de toegang tot of **de operationele capaciteit van een luchthaven vermindert**, inclusief exploitatiebeperkingen die gericht zijn op de uitdienstneming van marginaal conforme luchtvaartuigen op specifieke luchthavens en partiële exploitatiebeperkingen, die bijvoorbeeld gedurende bepaalde tijdsperioden van de dag of alleen voor bepaalde start- en landingsbanen gelden". [eigen nadruk]*

#### a. Situatie vóór invoering nieuw stelsel:

Het huidige maximaal aantal vliegtuigbewegingen in het LVB is leidend. De verstilling van de vloot leidt binnen de bestaande geluidsnormen tot een toename van een x-aantal vliegtuigbewegingen. Hiervan is de afspraak dat 50% kan worden gerealiseerd. Deze 'groeiverdiensystematiek' wordt geïmplementeerd door een verhoging van het maximaal aantal vliegtuigbewegingen en het verlagen van het totaal volume geluid (TVG).

*Vraag: Is deze verhoging van het aantal maximaal aantal vliegtuigbewegingen en bijbehorende verlaging van het TVG een exploitatiebeperking in de zin van de Geluidverordening?*

Procesbelang van de staat

Procesbelang van de staat

Procesbelang van de staat

Procesbelang van de staat

## Procesbelang van de staat

**b. Situatie na invoering nieuw geluidstelsel**

In het nieuw geluidstelsel is het idee dat gestuurd wordt op geluidsnormen (geluidquotum) en er geen maximumaantal vliegtuigbewegingen wordt opgenomen in het besluit over de luchthaven. Het toepassen van de 50/50-regel kan alleen worden bereikt door het verlagen van het geluidquotum. Er zal moeten worden berekend wat het aantal vliegtuigbewegingen is bij een gelijkblijvende quotum. Van deze groei kan 50% worden verwezenlijkt; de TVG daalt met 50% van het 'potentieel'.

Rekenvoorbeeld: door verstilling van de vloot zijn 500.000 vliegtuigbewegingen mogelijk binnen het geluidquotum. Ten opzichte van het huidige aantal (478.000) zijn dit 22.000 bewegingen extra. Er mag slechts 50% worden gerealiseerd; de TVG moet worden verlaagd zodat  $478.000 + 11.000 = 489.000$  bewegingen mogelijk zijn.

In het nieuwe stelsel wordt dit als volgt verankerd:

- Het geluidquotum behorend bij de vloot van 478.000 vtb in de referentie (jaar 0) wordt bepaald; rekenvoorbeeld: op 100 geluidpunten.
- De prognose van de vloot laat zien dat deze verstilt, en als je dit in geluidpunten zou uitdrukken, er na 5 jaar een waarde van 90 punten uitrolt.

### Procesbelang van de staat

- Voor een 50/50-benadering bevat het besluit over de luchthaven de volgende waarden voor het geluidquotum:
  - o Jaar 1: 99
  - o Jaar 2: 98
  - o Jaar 3: 97
  - o Jaar 4: 96
  - o Jaar 5: 95
- De luchthaven stelt jaarlijks de capaciteitsdeclaratie vast en betreft hierbij de operationele capaciteit die voortvloeit uit het geluidquotum:
  - o Jaar 1: 480.200
  - o Jaar 2: 482.400
  - o Jaar 3: 484.600
  - o Jaar 4: 486.800
  - o Jaar 5: 489.000

*Vraag: Is de afname van het geluidquotum een geluidsgelateerde exploitatiebeperking?*

Procesbelang van de staat

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

## Procesbelang van de staat

■ [REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]

\_\_\_\_\_

| Government          | Percentage |
|---------------------|------------|
| Current government  | 85%        |
| Previous government | 15%        |

| Government          | Percentage |
|---------------------|------------|
| Current government  | 85%        |
| Previous government | 15%        |

| Response        | Percentage |
|-----------------|------------|
| Very good       | 15%        |
| Somewhat good   | 45%        |
| Not good at all | 40%        |