

WIJ **W**ILLEM **A**LEXANDER,  
BIJ DE GRATIE GODS,  
KONING DER NEDERLANDEN,  
PRINS VAN ORANJE-NASSAU,  
ENZ. ENZ. ENZ.

**Besluit van**

**tot wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol in verband met de invoering van regels voor preferentieel baangebruik, wijziging van de handhavingspunten geluidbelasting, de maximum aantallen vliegtuigbewegingen en enige andere wijzigingen, en van het Besluit van 21 mei 1981, houdende vaststelling van enige regels ter beperking van de geluidhinder door luchtvaartuigen (Stb. 1981, 343)** [KetenID WGK026877]

Op de voordracht van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van, nr. IenW/BSK-2026/ , Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;  
Gelet op de artikelen 8.15, 8.17, eerste tot en met vijfde lid, 8.17a, vijfde lid, 8.17b, tweede lid, van de Wet luchtvaart, en artikel 76, eerste lid, aanhef en onder e, van de Luchtvaartwet;  
De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van , nr. );  
Gezien het nader rapport van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van, nr. IenW/BSK-2025/ , Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

**ARTIKEL I**

Het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1.1 komt te luiden:

**Artikel 1.1**

In dit besluit wordt verstaan onder:

*airborne-return*: terugkeren van een vliegtuig naar de luchthaven van vertrek nadat het al is opgestegen;

*aircraft-on-ground-situatie*: situatie waarbij een vliegtuig door een technisch probleem een vlucht niet kan uitvoeren en aan de grond moet blijven tot het gerepareerd is;

*CTR Schiphol*: op grond van artikel 5 van het Besluit luchtverkeer 2014 als plaatselijk luchtverkeersleidingsgebied aangewezen gedeelten van het luchtruim rond luchthaven Schiphol;

*eindnadering*: moment waarop het vliegtuig op de verlengde aslijn van de landingsbaan het dalpad van ten minste 3 graden onderschept om te komen tot de voorgenomen landing;

*ferryvlucht*: vlucht zonder passagier of vracht;

*gebruiksjaar*: periode die loopt van 1 november van een jaar tot en met 31 oktober van het volgende jaar;

*general aviation*: vluchten niet zijnde handelsverkeer of maatschappelijk verkeer, met inbegrip van meetvluchten ten behoeve van de controle van de werking van het Instrument Landing System;

*groot onderhoud*: gepland onderhoud of geplande werkzaamheden ten aanzien van een baan ten gevolge waarvan het normale gebruik van de luchthaven ernstig wordt belemmerd in die zin dat een of meer start- of landingsbanen of rijbanen gedurende een aaneengesloten periode van langer dan 72 uur niet of verminderd inzetbaar zijn;

*handelsverkeer*: vluchten van luchtvaartmaatschappijen die open staan voor individuele boekingen voor passagiers, vracht of post, zijnde

a. geregelde vluchten, zijnde lijnvluchten of commerciële vluchten uitgevoerd op een vaste route volgens een gepubliceerde dienstregeling; en

b. niet-geregelde vluchten, zijnde chartervluchten in het passagiers- en vrachtvervoer of andere commerciële vluchten dan bedoeld onder a, met inbegrip van:

1°. positievluchten als onderdeel van een geplande vluchttuitvoering;

2°. recoveryvluchten;

3°. vluchten als gevolg van een splitsing van de oorspronkelijke vlucht in twee of meerdere vluchten; en

4°. vluchten die zijn uitgeweken vanwege voorziene openingstijden op de oorspronkelijke luchthaven van bestemming;

*handhavingspunt*: punt bedoeld in artikel 8.17, vijfde lid, onder b, van de wet;

*humanitaire vluchten*: uitsluitend voor humanitaire doeleinden uitgevoerde vluchten die bedoeld zijn om hulpverleningspersoneel en hulpgoederen zoals voedsel, kleding, onderdak, medische en andere goederen tijdens of na een noodsituatie of ramp te vervoeren of om personen uit een plaats waar hun leven of gezondheid door die noodsituatie of ramp wordt bedreigd te evacueren naar een toevluchtsoord in dezelfde staat of een andere staat die bereid is dergelijke personen op te vangen, waarbij de aard van de vlucht wordt vermeld in het vliegplan van de desbetreffende vlucht;

*jaarlijks regulier onderhoud*: gepland onderhoud of geplande werkzaamheden aan een of meer start- of landingsbanen of rijbanen, bestaande uit:

a. maximaal eenmaal per gebruiksjaar per baan;

b. gedurende een periode van maximaal zeven dagen, welke periode kan worden onderbroken gedurende een weekend of op een feestdag;

*landing*: moment waarop een luchtvaartuig contact met de grond maakt;

*maatschappelijk verkeer*: vluchten uitgevoerd met een staatsluchtvaartuig, met inbegrip van militaire, douane, politie- en kustwachtluchtvaartuigen en humanitaire vluchten;

*positievlucht*: vlucht zonder lading van passagiers, vracht of post van een luchthaven om vanaf de volgende luchthaven een vlucht met lading uit te voeren;

*recoveryvlucht*: vlucht buiten het reguliere operationele schema van een luchtvaartmaatschappij die wordt uitgevoerd om gestrande passagiers van een andere luchthaven op te halen;

*start*: moment waarop een luchtvaartuig contact met de grond verbreekt;

*straalvliegtuig*: vliegtuig waarbij de voortstuwing direct door ten minste één straalmotor wordt verzorgd;

*TMA Schiphol*: op grond van artikel 5 van het Besluit luchtverkeer 2014 aangewezen naderingsluchtverkeersleidingsgebied van Schiphol;

*vlieghoogte*: hoogte van een zich in de lucht bevindend luchtvaartuig uitgedrukt in hoogte boven het aardoppervlak of hoogte boven gemiddeld zeeniveau of vliegniveau.

*vliegtuig*: gemotoriseerd luchtvaartuig met vaste vleugels, zwaarder dan lucht, dat hoofdzakelijk in de lucht kan worden gehouden door aerodynamische reactiekrachten op zijn vleugels;

*vliegtuigbeweging*: aankomst of vertrek van een vliegtuig op of van de luchthaven;

*wet*: Wet luchtvaart;

*vlucht*: aankomst of vertrek van een luchtvaartuig op of van een luchthaven;

*zich ontwikkelende geluidbelasting*: aan het eind van het gebruiksjaar verwachte geluidbelasting uitgedrukt in  $L_{den}$  of  $L_{night}$  en in percentage gebruikruimte in een handhavingpunt, bepaald op een eerder moment dan het einde van het gebruiksjaar en berekend aan de hand van het feitelijke gebruik van de luchthaven in de verstreken periode van het gebruiksjaar, gevoegd bij het verwachte gebruik van de luchthaven in de resterende periode van dat gebruiksjaar gebaseerd op de gebruiksprognose van dat gebruiksjaar.

Aa

In paragraaf 3.1 wordt voor artikel 3.1.1 een artikel ingevoegd, luidende:

**Artikel 3.1.0**

In deze paragraaf:

- a. wordt een vlieghoogte die is uitgedrukt in voeten altijd bepaald ten opzichte van het zeeniveau;
- b. is een vlieghoogte niet van toepassing in het luchtruim boven de Nederlandse territoriale zee en boven de Noordzee buiten de territoriale zee.

B

In artikel 3.1.1, derde lid, wordt 'Valkenburg' vervangen door 'Eindhoven'.

C

In artikel 3.1.2, tweede lid, wordt 'Valkenburg' vervangen door 'Eindhoven'.

D

In artikel 3.1.3, derde lid, wordt in de tabel 'Afwijkingen' in het horizontale vlak van 'nadering' in de kolom 'Positie' ingevoegd 'Vlieghoogte 0 tot vliegniveau 70'.

E

Artikel 3.1.5 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste en derde lid wordt 'zesde lid' vervangen door 'zevende lid'.
2. In het vierde lid wordt in de tabel 'Beperkingen banenstelsel' in de regel 'Baan 06/24 (Kaagbaan)' in de kolom 'Starts' ingevoegd 'Baan 06'.
3. Onder vernummering van het zesde lid tot zevende lid wordt een lid ingevoegd, luidende:
  6. Van de beperking voor starts vanaf baan 36R (Aalsmeerbaan) en landingen op baan 18L (Aalsmeerbaan) kan worden afgeweken voor maximaal 50 starts en landingen per gebruiksjaar van VFR-verkeer als bedoeld in het Besluit luchtverkeer 2014 voor zover het betreft luchtvaartuigen conform tabel I-4-1-1 ICAO, Doc 8168, Vol II, naderingssnelheid-categorie APP A en B.

F

Aan paragraaf 3.1 worden drie artikelen ingevoegd, luidende:

**Artikel 3.1.5a**

1. Gedurende de periode waarin de Kaagbaan vanwege jaarlijkse regulier onderhoud niet of verminderd inzetbaar is, is artikel 3.1.5, vierde lid, niet van toepassing in de periode van 23.00 uur tot 6.00 uur voor:
  - a. landingen op baan 22 (Oostbaan richting het zuidwesten) voor zover geen van de andere banen beschikbaar of bruikbaar is;
  - b. starts vanaf baan 09 (Buitenveldertbaan richting het oosten);
  - c. starts vanaf baan 27 (Buitenveldertbaan richting het westen).
2. Gedurende de periode waarin de Polderbaan vanwege jaarlijks regulier onderhoud niet of verminderd inzetbaar is:
  - a. is artikel 3.1.5, vierde lid, niet van toepassing in de periode van 23.00 uur tot 6.00 uur voor starts vanaf baan 36C (Zwanenburgbaan richting het noorden);
  - b. zijn de artikelen 3.1.1, eerste lid, 3.1.3, eerste lid, en de maximale percentages voor afwijkingen in de tabel van artikel 3.1.3, derde lid, niet van toepassing in de periode van 23.00 uur tot 6.00 uur met betrekking tot de luchtverkeerwegen die voor vertrekkend verkeer vanaf baan 36C (Zwanenburgbaan richting het noorden) zijn aangewezen in bijlage 1 bij dit besluit.

3. Gedurende de periode waarin de Zwanenburgbaan vanwege jaarlijks regulier onderhoud niet of verminderd inzetbaar is, is artikel 3.1.5, vierde lid, niet van toepassing in de periode van 23.00 uur tot 6.00 uur voor starts vanaf baan 18L (Aalsmeerbaan richting het zuiden).

4. Gedurende de periode waarin de Buitenveldertbaan vanwege jaarlijks regulier onderhoud niet of verminderd inzetbaar is, is artikel 3.1.5, vierde lid, niet van toepassing in de periode van 23.00 uur tot 6.00 uur voor landingen op baan 22 (Oostbaan richting het zuidwesten) voor zover geen van de andere banen beschikbaar of bruikbaar is.

### **Artikel 3.1.5b**

1. Uiterlijk 10 maanden voor de aanvang van het gebruiksjaar waarin groot onderhoud plaatsvindt, kan de exploitant van de luchthaven Onze Minister verzoeken tot het opstellen van een regeling op grond van artikel 8.23, eerste lid, van de wet.

2. Aan dit verzoek voegt de exploitant een informatiedocument toe met een overzicht van de gevallen waarin een of meer start- of landingsbanen of rijbanen niet beschikbaar zullen worden gesteld vanwege groot onderhoud voor het komende gebruiksjaar. De exploitant van de luchthaven motiveert in dit informatiedocument ten aanzien van het groot onderhoud:

- a. de noodzaak;
- b. de planning en de periode van het gebruiksjaar dat het onderhoud zal plaatsvinden;
- c. de duur;
- d. de noodzaak van het afwijkend baangebruik;
- e. de verhouding van het afwijkend baangebruik tot de baanpreferentietabellen en de andere regels in dit besluit en of daarvan vrijstellingen nodig zijn;
- f. een inschatting van de gevolgen van het baangebruik;
- g. een inschatting van de hinder voor de omgeving, welke maatregelen door de exploitant genomen worden om de hinder te beperken en welke impact die maatregelen hebben;
- h. de mening van betrokkenen over de onderhoudsplannen, het afwijkend baangebruik en de maatregelen die door de exploitant worden genomen om de hinder te beperken, en de wijze waarop betrokkenen worden geïnformeerd over de uitvoering van het onderhoudswerk.

3. Onze Minister kan de exploitant met betrekking tot het informatiedocument aanvullende informatie vragen met het oog op een voor te bereiden regeling op grond van artikel 8.23, eerste lid, van de wet.

4. Onze Minister deelt op basis van de op grond van het tweede en derde lid verstrekte informatie, de exploitant zijn voorlopige voornemen mede met betrekking tot het wel, niet of deels verlenen van de gevraagde vrijstellingen en onder welke voorwaarden.

5. Uiterlijk een maand na het publiceren door de exploitant van de gebruiksprognose, bedoeld in artikel 8.17a van de wet, over het gebruiksjaar waarin groot onderhoud plaatsvindt, verstrekt de exploitant Onze Minister een aangevuld informatiedocument. De exploitant motiveert in dit informatiedocument:
- a. de geactualiseerde informatie bedoeld in het tweede lid, onder a tot en met f;
  - b. de gevolgen van het baangebruik in de vorm van gebruikspercentages en de omvang van de toename van het aantal ernstig gehinderden en slaapverstoorden vanwege de onderhoudswerkzaamheden;
  - c. het effect op de grenswaarden in de handhavingspunten en de regels in dit besluit, of vervangende grenswaarden in de handhavingspunten respectievelijk vrijstelling van een of meer regels nodig zijn en welk vrijstellingen dat zijn;
  - d. een reactie op het voorlopige voornemen bedoeld in het vierde lid.

### **Artikel 3.1.6**

1. Het luchthavenluchtverkeer wordt afgehandeld met toepassing van de regels voor het preferentieel baangebruik door handelsverkeer, zoals opgenomen in bijlage 4 bij dit besluit.
2. Van het eerste lid kan worden afgeweken indien gedurende het gebruiksjaar de zich ontwikkelende geluidbelasting hoger is dan de grenswaarden voor geluidbelasting bedoeld in de artikelen 4.2.1, derde lid, en 4.2.2, derde lid.
3. In afwijking van het eerste lid wordt in het geval dat een baan niet beschikbaar is gesteld vanwege groot onderhoud aan een baan of een bijzonder voorval als bedoeld in artikel 8.23, eerste respectievelijk vijfde lid, van de wet, in de in artikel 8.23, eerste respectievelijk vijfde lid, van de wet bedoelde ministeriële regeling bepaald welke baanpreferentietabellen tijdens de periode van en volgend op het groot onderhoud of het bijzonder voorval worden gehanteerd in afwijking van bijlage 4, regel 1, punten 2 en 3, bij dit besluit.

G

Het opschrift van paragraaf 3.2 komt te luiden '**Regels ter beperking van de uitstoot van stoffen die lokale luchtverontreiniging of geurhinder veroorzaken**'.

H

Artikel 3.2.1, eerste lid, komt te luiden:

1. Voor de start en na de landing van een vliegtuig op de luchthaven draagt de gezagvoerder er zorg voor dat het vliegtuig met het minimaal noodzakelijke aantal motoren naar de startbaan taxiëert voor vertrek of naar de afhandelingsplaats taxiëert voor aankomst.

I

Artikel 3.2.2 komt te luiden:

**Artikel 3.2.2**

1. De exploitant van de luchthaven draagt er zorg voor dat de elektriciteitsvoorziening voor stilstaande vliegtuigen die worden ingezet ten behoeve van handelsverkeer op de afhandelingsplaatsen aanwezig, van voldoende kwaliteit en operationeel is.
2. De exploitant van de luchthaven draagt er zorg voor dat de volgende afhandelingsplaatsen, voor zover aangegeven uiterlijk op de daarbij genoemde datum, beschikken over een operationele infrastructuur en voorzieningen van voldoende kwaliteit voor de toevoer van geconditioneerde lucht aan stilstaande vliegtuigen die worden ingezet ten behoeve van handelsverkeer:
  - a. de afhandelingsplaatsen aan de gate;
  - b. de afhandelingsplaatsen op de C-pier, uiterlijk op 1 januari 2031; en
  - c. de buitenstandplaatsen, met uitzondering van de standplaatsen die enkel worden gebruikt voor verkeersvluchten van luchtvaartmaatschappijen die open staan voor post of vracht, uiterlijk op 1 januari 2031, of als dat vanwege constructieve belemmeringen technisch niet haalbaar is uiterlijk op 1 januari 2040.
3. De exploitant van de luchthaven draagt er zorg voor dat de elektriciteit voor de elektriciteitsvoorziening en voor de toevoer van geconditioneerde lucht uiterlijk 1 januari 2031 afkomstig is van het elektriciteitsnet of ter plaatse wordt opgewekt zonder dat daarbij gebruik wordt gemaakt van fossiele brandstoffen.
4. Bij de afhandeling van een vliegtuig aan de afhandelingsplaats draagt de gezagvoerder er zorg voor dat er geen gebruik gemaakt wordt van de in het vliegtuig aanwezige Auxiliary Power Unit, voor zover de infrastructuur en voorzieningen voor de elektriciteitsvoorziening en de toevoer van geconditioneerde lucht beschikbaar en operationeel zijn.
5. De gezagvoerder kan afwijken van het vierde lid indien naleving van dat lid om technische redenen of veiligheidsredenen geen doorgang kan vinden.

J

Artikel 4.1.1, tweede lid, komt te luiden:

2. Het totale risicogewicht van het luchthavenluchtverkeer wordt berekend overeenkomstig de bij ministeriële regeling op grond van artikel 8.27, derde lid, van de wet te stellen regels.

K

Artikel 4.1.2 komt te luiden:

### **Artikel 4.1.2**

De gemiddelde ongevalskans per vlucht per gebruiksjaar en het maximum startgewicht per vlucht worden bepaald overeenkomstig de bij ministeriële regeling op grond van artikel 8.27, derde lid, van de wet te stellen regels.

L

Artikel 4.2.1 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het tweede lid komt te luiden:
2. Het totale volume geluid van het luchthavenluchtverkeer, met uitzondering van het maatschappelijk verkeer, bedraagt niet meer dan 60,59 dB(A).
2. Het derde lid komt te luiden:
3. De geluidbelasting van het luchthavenluchtverkeer, met uitzondering van het maatschappelijk verkeer, in een punt dat is aangewezen in bijlage 2 bij dit besluit bedraagt niet meer dan de bij dat punt aangegeven waarde.
3. Het vierde lid wordt vervangen door de volgende leden:
4. Indien gedurende een gebruiksjaar de zich ontwikkelende geluidbelasting in een of meerdere handhavingpunten hoger is dan de in het derde lid bedoelde grenswaarde, stelt de exploitant in samenspraak met LVNL en de luchtvaartmaatschappijen die van de luchthaven gebruik maken binnen vier weken na het einde van de maand waarin deze zich ontwikkelende geluidbelasting door de exploitant is vastgesteld, een beheersplan op met maatregelen waarmee overschrijding van de grenswaarde aan het einde van het gebruiksjaar wordt voorkomen. In het beheersplan wordt tevens aangegeven of en op welke wijze toepassing is of zal worden gegeven aan artikel 3.1.6, tweede lid.
5. De exploitant, LVNL en de luchtvaartmaatschappijen voeren de maatregelen in het beheersplan uit.
6. De inspecteur-generaal kan aanvullende eisen stellen aan de inhoud van het beheersplan.
7. De inspecteur-generaal publiceert het beheersplan bij het verslag bedoeld in artikel 8.29, eerste lid, van de wet, en gaat in dat verslag in op de uitvoering van het beheersplan.

M

Artikel 4.2.2 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het tweede lid komt te luiden:



2. Het totale volume geluid van het luchthavenluchtverkeer, met uitzondering van het maatschappelijk verkeer, bedraagt niet meer dan 50,23 dB(A).

2. Het derde lid komt te luiden:

3. De geluidbelasting van het luchthavenluchtverkeer, met uitzondering van het maatschappelijk verkeer, in een punt dat is aangewezen in bijlage 3 bij dit besluit bedraagt niet meer dan de bij dat punt aangegeven waarde.

2. Het vierde lid wordt vervangen door de volgende leden:

4. Indien gedurende een gebruiksjaar de zich ontwikkelende geluidbelasting hoger is dan de in het derde lid bedoelde grenswaarde, stelt de exploitant in samenspraak met LVNL en de luchtvaartmaatschappijen die van de luchthaven gebruik maken binnen vier weken na het einde van de maand waarin deze zich ontwikkelende geluidbelasting door de exploitant is vastgesteld een beheersplan op met maatregelen waarmee overschrijding van de grenswaarde aan het einde van het gebruiksjaar wordt voorkomen. In het beheersplan wordt tevens aangegeven of en op welke wijze toepassing is of zal worden gegeven aan artikel 3.1.6, tweede lid.

5. De exploitant, LVNL en de luchtvaartmaatschappijen voeren de maatregelen in het beheersplan uit.

6. De inspecteur-generaal kan aanvullende eisen stellen aan de inhoud van het beheersplan.

7. De inspecteur-generaal publiceert het beheersplan bij het verslag, bedoeld in artikel 8.29, eerste lid, van de wet en gaat in dat verslag in op de uitvoering van het beheersplan.

N

Artikel 4.2.3 komt te luiden:

### **Artikel 4.2.3**

De geluidbelasting uitgedrukt in  $L_{den}$  of  $L_{night}$ , wordt bepaald overeenkomstig de bij ministeriële regeling op grond van artikel 8.27, derde lid, van de wet te stellen regels.

O

Aan paragraaf 4.2 worden twee artikelen toegevoegd, luidende:

### **Artikel 4.2.3b**

In afwijking van de artikelen 4.2.1, tweede lid, 4.2.2, tweede lid, en 4.2.3a, bedraagt in de gebruiksjaren vanaf een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip het

totale volume geluid niet meer dan het totale volume dat in de volgende tabel voor die gebruiksjaren is aangegeven en vindt in die gebruiksjaren maximaal het in die tabel aangegeven aantal vliegtuigbewegingen met handelsverkeer plaats.

*Tabel Stappen wijziging totale volume geluid  $L_{den}$ , totale volume geluid  $L_{night}$  en maximum aantal vliegtuigbewegingen, per gebruiksjaar*

Stap nr.	Gebruiksjaar	Totale volume geluid $L_{den}$ in db(A) (artikel 4.2.1, tweede lid)	Totale volume geluid $L_{night}$ in db(A) (artikel 4.2.2, tweede lid)	Maximum aantal vliegtuigbewegingen handelsverkeer (artikel 4.2.3a)
1.	eerste	60,19	50,23	481.000
2.	tweede	60,06	50,23	491.100
3.	derde en daaropvolgende gebruiksjaren	59,93	50,23	500.000

#### **Artikel 4.2.3c**

1. Op de luchthaven Schiphol vinden per gebruiksjaar maximaal 16.624 bewegingen met general aviation plaats.
2. Op de luchthaven Schiphol vinden per gebruiksjaar maximaal 7000 bewegingen met maatschappelijk verkeer plaats.
3. Het maximum aantal vliegtuigbewegingen genoemd in het eerste lid, is niet van toepassing op de volgende vluchten:
  - a. aflevervlucht vanaf de fabrikant;
  - b. airborne-return-vlucht of vlucht vertrekkend na een airborne-return;
  - c. ferryvlucht;
  - d. positievlucht om gestrande passagiers op te halen;
  - e. vlucht, omgeleid vanwege onvoorziene weersomstandigheden of onvoorziene beperkingen op de oorspronkelijke luchthaven van bestemming;
  - f. vlucht, vertrekkend na een noodlanding gemaakt te hebben;
  - g. vlucht vanwege een aircraft-on-ground-situatie;
  - h. noodlandingen.

P

Artikel 4.3.1 komt te luiden:

#### **Artikel 4.3.1**

De uitstoot van een stof ten gevolge van het luchthavenluchtverkeer bedraagt per gebruiksjaar niet meer dan de in de navolgende tabel in gram per ton maximum startgewicht vermelde waarden.

*Tabel Grenswaarden stoffen per gebruiksjaar*

Stof	g/ton startgewicht
NO <sub>x</sub>	72,6
VOS	9,2
SO <sub>2</sub>	5,7
PM10	0,4

Q

Artikel 4.3.2 komt te luiden:

#### **Artikel 4.3.2**

De uitstoot in gram per ton maximum startgewicht wordt bepaald overeenkomstig de bij ministeriële regeling op grond van artikel 8.27, derde lid, van de wet te stellen regels.

R

Hoofdstuk 4A komt te luiden:

#### **Hoofdstuk 4A. Gebruiksprognose en evaluatie**

##### **Artikel 4A.1**

De gebruiksprognose, bedoeld in artikel 8.17a van de wet, bevat in ieder geval:

- a. een beschrijving van het gebruik van de luchthaven, met inbegrip van het baanonderhoud, en hierdoor veroorzaakte milieueffecten in het komende gebruiksjaar;
- b. een prognose van het verkeersaanbod en de verkeersafhandeling voor het komende gebruiksjaar;
- c. een prognose van de lokale geluidseffecten berekend overeenkomstig de artikelen 4.2.1 en 4.2.2 voor het komende gebruiksjaar;
- d. een prognose van het te verwachten totale volume geluid in dB(A) gebaseerd op de prognose van het verkeersaanbod en de verkeersafhandeling voor het komende gebruiksjaar;
- e. een prognose van de lokale geluidseffecten vertaald naar de criteria voor gelijkwaardige bescherming bedoeld in de brief van PM<sup>1</sup>;

---

<sup>1</sup> Kamerstukken II PM

- f. een beschrijving van de wijze waarop de partijen bedoeld in artikel 8.18 van de wet, gezamenlijk voornemens zijn het verkeer af te handelen op het banenstelsel binnen de grenswaarden en regels opgenomen in dit besluit, waarbij ook wordt ingegaan op het baanonderhoud;
- g. de verwachte ontwikkeling in het verkeersaanbod en de verkeersafhandeling voor de komende drie jaar;
- h. een beschrijving van de leerpunten uit de evaluatie, bedoeld in artikel 8.17b van de wet, van het vorige gebruiksjaar en van de maatregelen ter verbetering die uit de evaluatie voortvloeien voor het komende gebruiksjaar.

#### **Artikel 4A.2**

1. De evaluatie, bedoeld in artikel 8.17b van de wet, bevat in ieder geval:
  - a. een vergelijking van het gerealiseerde verkeersaanbod en de gerealiseerde verkeersafhandeling met het verkeersaanbod en de verkeersafhandeling in de gebruiksprognose, met inbegrip van het baanonderhoud;
  - b. een vergelijking van het gerealiseerde totale volume geluid met het totale volume geluid in de gebruiksprognose;
  - c. een vergelijking van de werkelijk opgetreden lokale geluidseffecten met de lokale geluidseffecten in de gebruiksprognose;
  - d. een vergelijking van het gerealiseerde gebruik van de luchthaven met de beschrijving van het gebruik in de gebruiksprognose, met inbegrip van het baanonderhoud;
  - e. een redelijke verklaring van de oorzaken van de verschillen tussen de realisatie in een gebruiksjaar met de gebruiksprognose voor dat gebruiksjaar;
  - f. een beschrijving van de wijze waarop de partijen bedoeld in artikel 8.18 van de wet, gezamenlijk het verkeer hebben afgehandeld op het banenstelsel binnen de grenswaarden en regels opgenomen in dit besluit, waarbij ook wordt ingegaan op het baanonderhoud;
  - g. een aanduiding van mogelijke oorzaken in geval van een overschrijding in het gebruiksjaar van een in de artikelen 4.2.1, tweede en derde lid, en 4.2.2, tweede en derde lid, bedoelde grenswaarde.
2. De evaluatie wordt elk gebruiksjaar uiterlijk vier maanden na de publicatie van het verslag van de inspecteur-generaal bedoeld in artikel 8.29, eerste lid, van de wet, gepubliceerd.

S

Hoofdstuk 5 en artikel 6.1 vervallen.

T

Bijlage 1 wordt vervangen door bijlage I bij dit besluit.

U

Bijlage 2 wordt vervangen door bijlage II bij dit besluit.

V

Bijlage 3 wordt vervangen door bijlage III bij dit besluit.

W

Bijlage 4 wordt vervangen door bijlage IV bij dit besluit.

## **ARTIKEL II**

Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat zendt binnen vijf jaar na de inwerkingtreding van dit besluit voor zover het betreft de wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol, en vervolgens telkens na vijf jaar, aan de Staten-Generaal een verslag over de doeltreffendheid en de effecten van dit besluit in de praktijk waarbij in ieder geval wordt ingegaan op de effecten van de ligging van de handhavingspunten en van de hoogte van de grenswaarden in de handhavingspunten op de geluidbelasting voor de omgeving en op de operatie op de luchthaven, alsmede op de uitvoerbaarheid in de praktijk van het stelsel met grenswaarden in handhavingspunten, een maximum aantal vliegtuigbewegingen voor het etmaal en voor de nacht en regels voor preferentieel baangebruik, en op de effecten op de luchtvaartveiligheid en de milieueffecten van dit besluit.

### **ARTIKEL III**

Het Besluit van 21 mei 1981, houdende vaststelling van enige regels ter beperking van de geluidhinder door luchtvaartuigen (Stb. 1981, 343), zoals laatstelijk gewijzigd bij Besluit van 31 augustus 2009 (Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens) (Stb. 2009, 400), wordt als volgt gewijzigd:

1. Artikel 1 vervalt.
2. Artikel 4 wordt als volgt gewijzigd:
  - a. De aanduiding '1' voor het eerste lid vervalt.
  - b. Het tweede lid vervalt.
3. In artikel 5 wordt "Wet milieubeheer" vervangen door "Omgevingswet".

### **ARTIKEL IV**

Dit besluit treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, dat voor de verschillende artikelen of onderdelen daarvan verschillend kan worden vastgesteld.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

## **Beroepsmogelijkheid**

### *Termijn indienen beroepschrift*

Binnen zes weken na de dag van bekendmaking in het Staatsblad van het Besluit tot wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol in verband met de invoering van regels voor preferentieel baangebruik, wijziging van de handhavingpunten geluidbelasting en de maximum aantallen vliegtuigbewegingen en enige andere wijzigingen, en van het Besluit van 21 mei 1981, houdende vaststelling van enige regels ter beperking van de geluidhinder door luchtvaartuigen (Stb. 1981, 343) kunnen belanghebbenden beroep instellen tegen dit besluit, voor zover het betrekking heeft op het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol, bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Voor niet-belanghebbenden staat deze mogelijkheid uitsluitend open indien zij over het ontwerp van dit besluit een zienswijze naar voren hebben gebracht.

### *Terinzagelegging*

Gelijktijdig met de bekendmaking in het Staatsblad zullen, totdat de beroepstermijn is verstreken, de op de zaak betrekking hebbende stukken ter inzage worden gelegd op Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijnstraat 8, Den Haag, telefoon 070 456 96 07.

De op de zaak betrekking hebbende stukken worden ook geplaatst op [www.platformparticipatie.nl/luchthavenverkeerbesluitschiphol](http://www.platformparticipatie.nl/luchthavenverkeerbesluitschiphol)

### *Inhoud beroepschrift*

Het beroepschrift moet worden ingediend bij:

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State  
Postbus 20019  
2500 EA Den Haag

Het beroepschrift dient te zijn ondertekend en tenminste het volgende te bevatten:

- a. naam en adres van de indiener;
- b. de dagtekening;
- c. een omschrijving van het besluit waartegen het beroepschrift zich richt;
- d. een opgave van redenen waarom men zich met het besluit niet kan verenigen;
- e. zo mogelijk een afschrift van het besluit waartegen het beroep zich richt.

Het niet voldoen aan deze eisen kan leiden tot niet-ontvankelijkheid van het beroepschrift.

### *Voorlopige voorziening*

Indien een beroepschrift is ingediend, is het mogelijk om daarnaast een verzoek tot het treffen van een voorlopige voorziening in te dienen. Een dergelijk verzoek dient te worden gericht aan de Voorzieningenrechter van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Het verzoek dient te zijn ondertekend en tenminste het volgende te bevatten:

- a. naam en adres van de indiener;
- b. de dagtekening;

- c. een omschrijving van het besluit waartegen het beroepschrift zich richt;
- d. een opgave van redenen waarom men zich met het besluit niet kan verenigen;
- e. zo mogelijk een afschrift van het besluit waartegen het beroep zich richt;
- f. een afschrift van het beroepschrift.

Naar aanleiding van het verzoek kan de Voorzieningenrechter een voorlopige voorziening treffen indien onverwijlde spoed, gelet op de betrokken belangen, dat vereist.

Voor de behandeling van een beroepschrift en een verzoek tot het treffen van een voorlopige voorziening wordt een bedrag aan griffierecht geheven.

Indien het beroep- of verzoekschrift in een vreemde taal is gesteld, en een vertaling voor een goede behandeling van het verzoek noodzakelijk is, dient de indiener van het beroep- of verzoekschrift zorg te dragen voor een vertaling.



Bijlage I bij artikel I, onder T

**Bijlage 1 Luchtverkeerwegen behorend bij de artikelen 3.1.1 en 3.1.2**

Bijlage II bij artikel I, onder U

**Bijlage 2 Handhavingspunten etmaalperiode behorend bij artikel 4.2.1**

Bijlage III bij artikel I, onder V

**Bijlage 3 Handhavingspunten periode van 23.00 uur tot 7.00 uur behorend bij artikel 4.2.2**

Bijlage IV bij artikel I, onder W

#### **Bijlage 4 Regels voor preferentieel baangebruik door handelsverkeer behorende bij artikel 3.1.6**

##### **Begripsbepalingen**

In deze bijlage wordt verstaan onder:

*baan capaciteit*: capaciteit uitgedrukt in een aantal starts of landingen voor de combinaties van één of twee startbanen met één of twee landingsbanen;

*beperkt zicht*: zicht waarbij het horizontale zicht minder is dan of gelijk is aan 1500 m of de wolkenbasis zich bevindt op een hoogte die minder is dan of gelijk is aan 300 ft;

*bui*: plotselinge, minder dan een uur durende periode van lokale, intensieve neerslag, vaak vergezeld met onweer, hagel of sneeuw, die ontstaat uit verticale wolken zoals cumulus en cumulonimbus;

*convergerend baangebruik*: baangebruik waarbij er een onderlinge afhankelijkheid is in het gebruik van twee banen doordat bij een mogelijke doorstart kans is op kruisend verkeer;

*dwarwind*: wind met richting haaks op de baan met de windsnelheid uitgedrukt in knopen;

*goed zicht*: zicht waarbij het horizontale zicht ten minste 5000 m is en de wolkenbasis zich bevindt op een hoogte van ten minste 1000 ft of ten minste 2100 ft in geval van convergerend baangebruik;

*knopen*: de eenheid waarin de windsnelheid in de luchtvaart wordt uitgedrukt, waarbij 1 knoop gelijk is aan 0,514 m/s;

*marginaal zicht*: zicht waarbij het horizontale zicht tussen 1500 m en 5000 m is en de wolkenbasis zich bevindt op een hoogte van tenminste 300 ft of zicht waarbij de wolkenbasis zich bevindt op een hoogte tussen 300 ft en 1000 ft of in geval van convergerend baangebruik tussen 300ft en 2100 ft en het horizontale zicht tenminste 1500 m is;

*piekperiode*: periode waarin ten minste drie banen tegelijk in gebruik zijn;

*staartwind*: wind in dezelfde richting als de baan met de windsnelheid uitgedrukt in knopen;

*UDP*: Uniforme Daglicht Periode, zijnde de periode van 15 minuten voor zonsopgang tot 15 minuten na zonsondergang;

*winterseizoen*: dienstregelingperiode van 1 november tot de eerste dag van het zomerseizoen van de International Air Transport Association;

*zomerseizoen*: dienstregelingperiode vanaf de eerste dag van het zomerseizoen van de International Air Transport Association tot en met 31 oktober.

##### **Regel 1. Gebruik baanpreferentietabel**

1. LVNL geeft luchtverkeersleiding die ertoe strekt dat voor de afhandeling van het luchthavenluchtverkeer gebruik wordt gemaakt van een combinatie van beschikbare en bruikbare banen die volgt uit toepassing van de navolgende punten 2 tot en met 17.

2. De keuze voor het in gebruik nemen van een baancombinatie is gebaseerd op de volgende baanpreferentietabellen voor de periode van 6.00 uur tot 23.00 uur (in tabel 1) en voor de periode van 23.00 uur tot 6.00 uur (in tabel 2). Hierbij is:

Baan 18R/36L : Polderbaan;  
 Baan 18C/36C : Zwanenburgbaan;  
 Baan 18L/36R : Aalsmeerbaan;  
 Baan 09/27 : Buitenveldertbaan;  
 Baan 06/24 : Kaagbaan.

Tabel 1. Baanpreferentietabel van 6.00 uur tot 23.00 uur:

Vereiste condities	Preferentie	Baancombinatie			
		Landingsbaan 1 (L1)	Landingsbaan 2 (L2)	Startbaan 1 (S1)	Startbaan 2 (S2)
Goed zicht én binnen UDP	1	06	36R	36L	36C
	2	18R	18C	24	18L
	3	06	09	09	36L
	4	27	18R	24	18L
Goed zicht	5a	36R	36C	36L	36C
	5b	18R	18C	18L	18C
Marginaal zicht	6a	36R	36C	36L	09
	6b	18R	18C	18L	24

Tabel 2. Baanpreferentietabel van 23.00 uur tot 6.00 uur<sup>2</sup>

Vereiste condities	Preferentie	Baancombinatie			
		Landingsbaan 1 (L1)	Landingsbaan 2 (L2)	Startbaan 1 (S1)	Startbaan 2 (S2)
Goed of marginaal zicht	1	06	-	36L	-
	2	18R	-	24	-
	3	36C	-	36L	-
	4	18R	-	18C	-

3. Indien de exploitant van de luchthaven een baan niet beschikbaar heeft gesteld en dit is niet het gevolg van groot onderhoud, dan kan de keuze voor het in gebruik nemen

<sup>2</sup> Ook tussen 22.15 en 23.00 uur en tussen 6.00 en 6.45 uur kan LVNL gelet op artikel 3.1.3, vierde lid, de keuze voor het in gebruik nemen van een baancombinatie baseren op de baanpreferentietabellen voor de periode van 23.00 uur tot 6.00 uur.

van een baancombinatie, onverminderd de artikelen 3.1.5, vierde lid, en 3.1.5.a, worden gebaseerd op de navolgende tabellen:

*Tabel 3. Baanpreferentietabel van 6.00 uur tot 23.00 uur indien de **Kaagbaan** niet beschikbaar is*

Vereiste condities	Preferentie	Baancombinatie			
		Landingsbaan 1 (L1)	Landingsbaan 2 (L2)	Startbaan 1 (S1)	Startbaan 2 (S2)
Goed zicht	1 <sup>1</sup>	36R	36C	36L	36C
		36C	36R	36L	09
	2	18R	18C	18L	18C
		18R	27	18L	18C
Marginaal zicht	3 <sup>1</sup>	36R	36C	36L	09
		36C	36R	36L	09

<sup>1</sup>Vanwege de fysieke kruising van de Aalsmeerbaan (18L/36R) en de Buitenveldertbaan (09/27) zal de Zwanenburgbaan (landen 36C) in de startpiek combinatie gebruikt worden als landingsbaan.

*Tabel 4. Baanpreferentietabel van 6.00 uur tot 23.00 uur indien de **Polderbaan** niet beschikbaar is*

Vereiste condities	Preferentie	Baancombinatie			
		Landingsbaan 1 (L1)	Landingsbaan 2 (L2)	Startbaan 1 (S1)	Startbaan 2 (S2)
Goed zicht én binnen UDP	1	06	36R	36C	09
	2	18C	27	24	18L

*Tabel 5. Baanpreferentietabel van 6.00 uur tot 23.00 uur indien de **Zwanenburgbaan** niet beschikbaar is*

Vereiste condities	Preferentie	Baancombinatie			
		Landingsbaan 1 (L1)	Landingsbaan 2 (L2)	Startbaan 1 (S1)	Startbaan 2 (S2)
Goed zicht én binnen UDP	1	06	36R	36L	09
	2	18R	27	24	18L

Tabel 6. Baanpreferentietabel van 6.00 uur tot 23.00 uur indien de **Aalsmeerbaan** niet beschikbaar is

Vereiste condities	Preferentie	Baancombinatie			
		Landingsbaan 1 (L1)	Landingsbaan 2 (L2)	Startbaan 1 (S1)	Startbaan 2 (S2)
Goed zicht én binnen UDP	1	06	27	36L	36C
		06	18R	09	36C
	2	18R	18C	24	09

Tabel 7. Baanpreferentietabel van 6.00 uur tot 23.00 uur indien de **Buitenveldertbaan** niet beschikbaar is

Vereiste condities	Preferentie	Baancombinatie			
		Landingsbaan 1 (L1)	Landingsbaan 2 (L2)	Startbaan 1 (S1)	Startbaan 2 (S2)
Goed zicht én binnen UDP	1	06	36R	36L	36C
	2	18R	18C	24	18L
Goed zicht	3	36R	36C	36L	36C
	4	18R	18C	18L	18C
Marginaal zicht	5	18R	18C	18L	24

Tabel 8. Baanpreferentietabel 23.00 uur tot 6.00 uur indien de **Kaagbaan** niet beschikbaar is

Vereiste condities	Preferentie	Baancombinatie			
		Landingsbaan 1 (L1)	Landingsbaan 2 (L2)	Startbaan 1 (S1)	Startbaan 2 (S2)
Goed of marginaal zicht	1	36C	-	36L	-
	2	18R	-	18C	-

Tabel 9. Baanpreferentietabel van 23.00 uur tot 6.00 uur indien de **Polderbaan** niet beschikbaar is

Vereiste condities	Preferentie	Baancombinatie			
		Landingsbaan 1 (L1)	Landingsbaan 2 (L2)	Startbaan 1 (S1)	Startbaan 2 (S2)
Goed zicht	1	06	-	36C	-

	2	18C	-	24	-
--	---	-----	---	----	---

Tabel 10. Baanpreferentietabel van 23.00 uur tot 6.00 uur indien de **Zwanenburgbaan** niet beschikbaar is

Vereiste condities	Preferentie	Baancombinatie			
		Landingsbaan 1 (L1)	Landingsbaan 2 (L2)	Startbaan 1 (S1)	Startbaan 2 (S2)
Goed zicht	1	06	-	36L	-
	2	18R	-	24	-

4. Indien de exploitant van de luchthaven meerdere banen, met uitzondering van de Schiphol-Oostbaan, niet beschikbaar heeft gesteld en dit is niet het gevolg van de beperkingen bedoeld in artikel 3.1.5, vierde lid of van groot onderhoud, behoeft voor de keuze voor het in gebruik nemen van een baancombinatie geen preferentietabel te worden gehanteerd. Deze voorwaarden gelden voor alle banen die niet beschikbaar zijn gesteld.

5. Bij de toepassing van een baanpreferentietabel als bedoeld in de punten 2 en 3 geldt dat voor de keuze voor het in gebruik nemen van een baancombinatie kan worden afgezien van de baancombinaties uit de tabel waarvoor niet aan de vereiste zicht- en daglichtcondities zoals aangegeven in de tabellen wordt voldaan.

6. Bij de toepassing van een baanpreferentietabellen als bedoeld in de punten 2 en 3 geldt dat een minder preferente baancombinatie uit de tabel kan worden gebruikt indien voor de meer preferente baancombinaties uit de tabel geldt dat:

- a. de dwarswind groter is dan 15 knopen of de staartwind groter is dan 0 knopen op landingsbaan 1 (L1) of op startbaan 1 (S1); of
- b. de dwarswind groter is dan 20 knopen of de staartwind groter is dan 0 knopen op landingsbaan 2 (L2) of op startbaan 2 (S2).

7. Van het gebruik van een baanpreferentietabel als bedoeld in de punten 2 en 3 kan worden afgezien indien voor alle baancombinaties uit de tabel geldt dat:

- a. de dwarswind groter is dan 15 knopen of de staartwind groter is dan 0 knopen op landingsbaan 1 (L1) of op startbaan 1 (S1); of
- b. de dwarswind groter is dan 20 knopen of de staartwind groter is dan 0 knopen op landingsbaan 2 (L2) of op startbaan 2 (S2).

8. Van het gebruik van een baanpreferentietabel als bedoeld in de punten 2 en 3 kan worden afgezien indien er sprake is van beperkt zicht.

9. Het baangebruik wordt gebaseerd op de meest actuele prognose voor wind en zicht als vastgelegd in de Terminal Area Forecast (TAF), met dien verstande dat het baangebruik kan worden gebaseerd op de feitelijke wind- en zichtomstandigheden indien de werkelijkheid verschilt van de prognose.

10. Om van baancombinatie te wisselen, kan tijdelijk een andere baancombinatie worden gebruikt dan volgt uit de punten 2 tot en met 8. Dit tijdelijke gebruik betreft een



periode van maximaal 10 minuten.

11. Als het gebruik van een baancombinatie tijdens een piekperiode voor een deel van de duur van de periode is gebaseerd op toepassing van het bepaalde in de punten 2 tot en met 10 mag de rest van de periode worden gezien als het anticiperen op een verandering van omstandigheden of het nog niet kunnen wisselen naar een meer preferente baancombinatie.

12. De Polderbaan (baan 36L voor starts of baan 18R voor landingen) of de Kaagbaan (baan 24 voor starts of baan 06 voor landingen) kunnen waar mogelijk worden gebruikt in plaats van een andere baan van de van toepassing zijnde baancombinatie uit een baanpreferentietabel.

13. Als er in een periode van 5 minuten of langer geen starts en landingen plaatsvinden, geldt er voor dat moment geen voorgeschreven baancombinatie.

14. Indien er sprake is van wolken met verticale luchtstroming of buien in de TMA Schiphol 1, de CTR Schiphol of de sectoren die delen van het luchtruim blokkeren voor normaal gebruik, hoeft de keuze voor het in gebruik nemen van een baancombinatie niet te worden gebaseerd op een baanpreferentietabel als bedoeld in de punten 2 en 3.

15. Aan het bepaalde in de punten 2 tot en met 14 is in elk geval voldaan indien in gemiddeld 95% van de tijd van het winter- respectievelijk zomerseizoen de in gebruik genomen baancombinatie de juiste combinatie was op grond van die punten.

## **Regel 2. Gebruik tweede start- of landingsbaan**

1. LVNL kan met inachtneming van de punten 2 en 3 voor de afhandeling van het luchthavenluchtverkeer een tweede startbaan respectievelijk tweede landingsbaan in gebruik nemen indien het verkeersaanbod daartoe noodzaakt.
2. Voor het in gebruik nemen van een tweede startbaan respectievelijk tweede landingsbaan geldt dat het aantal starts respectievelijk landingen in de 10 minuten periode of de daaraan voorafgaande of daaropvolgende 10 minuten periode hoger is dan de baancapaciteit bepaald in de regeling op grond van artikel 8.28, vierde lid, van de wet
3. Het in gebruik nemen van een tweede start- respectievelijk landingsbaan is eveneens mogelijk indien de tweede baan voor een duur van maximaal 20 minuten in gebruik wordt genomen tussen twee perioden waarin de tweede baan wordt ingezet op basis van het bepaalde onder 2. PM
4. Het bepaalde onder de punten 2 en 3 is niet van toepassing op het gebruik van andere baancombinaties dan die zijn opgenomen in de van toepassing zijnde baanpreferentietabellen, bedoeld in regel 1 onder de punten 2 en 3, of bij omstandigheden die leiden tot beperkt zicht.
5. Aan het bepaalde onder de punten 1 tot en met 3 is voldaan indien voor het winter- respectievelijk zomerseizoen voor ten minste 95% van de tijd dat een tweede

startbaan in gebruik is genomen en voor ten minste 95% van de tijd dat een tweede landingsbaan in gebruik is genomen, het gebruik van de tweede baan met inachtneming van die punten heeft plaatsgevonden.

### **Regel 3a. Verdeling van het startend verkeer**

1. LVNL maakt voor de afhandeling van het startend verkeer met een westelijk gelegen bestemming, sector 4 en 5, gebruik van de meest westelijk gelegen startbaan binnen een baancombinatie indien twee startbanen in gebruik zijn.
2. Het bepaalde in punt 1 is niet van toepassing op de momenten dat een andere baancombinatie in gebruik is genomen dan is opgenomen in de van toepassing zijnde baanpreferentietabellen, bedoeld in regel 1 onder de punten 2 en 3, en op de eerste 10 minuten en laatste 10 minuten van de perioden dat twee startbanen in gebruik zijn.
3. Aan het bepaalde in punt 1 is voldaan indien voor het winter- respectievelijk zomerseizoen ten minste 99% van het verkeer met een westelijk gelegen bestemming, sector 4 en 5, gebruik heeft gemaakt van de meest westelijk gelegen startbaan binnen een baancombinatie.

### **Regel 3b. Verdeling van het landend verkeer**

1. Tijdens perioden dat zowel baan 18R (Polderbaan) als baan 18C (Zwanenburgbaan) in gebruik zijn als landingsbanen, wordt voor het winter- respectievelijk zomerseizoen voor ten minste 45% van het aantal landingen gebruik gemaakt van baan 18R.
2. Tijdens perioden dat zowel baan 06 (Kaagbaan) als baan 36R (Aalsmeerbaan) in gebruik zijn als landingsbanen, wordt voor het winter- respectievelijk zomerseizoen voor ten minste 50% van het aantal landingen gebruik gemaakt van baan 06.
3. Het in de punten 1 en 2 bepaalde is niet van toepassing indien een andere baancombinatie is gebruikt dan is opgenomen in de van toepassing zijnde baanpreferentietabellen, bedoeld in regel 1, in de punten 2 en 3.

#### **Regel 4. Gebruik vierde baan**

1. De vierde baan is de baan waarop tijdens een afzonderlijke, aaneengeschakelde, periode waarin gestart is op twee startbanen en geland is op twee landingsbanen het minste aantal vliegtuigbewegingen heeft plaatsgevonden. Hierbij geldt dat de Kaagbaan (landingen baan 06 of starts baan 24) en de Polderbaan (landingen 18R of starts 36L) alleen als vierde baan kunnen worden aangemerkt indien op die banen de dwarswind hoger is dan 15 knopen of de staartwind hoger is dan 5 knopen.
2. Per dag vinden niet meer dan 80 vliegtuigbewegingen plaats op de vierde baan.
3. In een gebruiksjaar vinden per dag gemiddeld niet meer dan 40 vliegtuigbewegingen plaats op de vierde baan.
4. Vliegtuigbewegingen op de vierde baan op een dag worden voor punt 2 niet meegerekend indien deze het gevolg zijn van een situatie waarin als gevolg van baanonderhoud, uitzonderlijk weer of onvoorziene of uitzonderlijke omstandigheden de werkelijke baancapaciteit ten minste 10% lager ligt dan de baancapaciteit zoals in de Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol is bepaald. Dit geldt voor maximaal tweemaal de duur van deze situatie.
5. Vliegtuigbewegingen op de vierde baan op een dag worden voor punt 3 boven de 40 vliegtuigbewegingen niet meegeteld indien deze het gevolg zijn van een situatie als bedoeld in punt 4. Dit geldt voor maximaal tweemaal de duur van deze situatie.
6. Onder uitzonderlijk weer als bedoeld onder punt 4 wordt verstaan:
  - a. omstandigheden met beperkt zicht in de CTR Schiphol;
  - b. een windsnelheid in de CTR Schiphol van ten minste 22 knopen of in de TMA Schiphol van ten mi 25 knopen;
  - c. wolken met verticale luchtstromen of buien in de TMA Schiphol of CTR Schiphol of in de sectoren, die delen van het luchtruim blokkeren voor normaal gebruik;
  - d. weersomstandigheden die het vrijmaken van de vliegtuigen van sneeuw, ijs en vorst (de-icing) noodzakelijk maken.
7. Onder onvoorziene of uitzonderlijke omstandigheden als bedoeld onder punt 4 worden verstaan: omstandigheden waardoor het normale gebruik van de luchthaven ernstig wordt belemmerd. Het vormen van een wachtrij van af te handelen toestellen door de luchtverkeersleiding (bunching) wordt uitsluitend beschouwd als onvoorziene of uitzonderlijke omstandigheid indien dit het gevolg is van een onvoorziene of uitzonderlijke omstandigheid.

## NOTA VAN TOELICHTING

### ALGEMEEN DEEL

#### 1. Inleiding

Het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) is een onderliggend besluit van de Wet luchtvaart en reguleert het vliegverkeer van en naar Schiphol. In het LVB zijn onder andere normen (grenswaarden) vastgelegd voor de geluidbelasting, de externe veiligheid en de uitstoot van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken. Ook kent het LVB regels inzake het baan- en luchtruimgebruik en de baanbeschikbaarstelling. Het eerste LVB stamt uit 2003. Vervolgens zijn er in 2008 en 2010 wijzigingen doorgevoerd. Sinds 2015 wordt een deel van de regels van dit LVB niet gehandhaafd. Deze algehele LVB-wijziging maakt een einde aan de gedoogsituatie die sindsdien is ontstaan, en herstelt daarmee de rechtspositie van omwonenden. In het volgende hoofdstuk wordt nader ingegaan op de (chronologische) aanleiding en de noodzaak van deze algehele LVB-wijziging.

#### 2. Aanleiding en noodzaak

##### 2.1 Chronologie

Sinds 2008 is aan de Alderstafel<sup>3</sup> gesproken over de toekomst van luchthaven Schiphol. Dit heeft geleid tot diverse adviezen over de ontwikkeling van Schiphol. Het stelsel met handhavingspunten, dat in het LVB van 2003 is vastgelegd, kent minpunten. Zo kan dit stelsel ertoe leiden dat, om een overschrijding van een grenswaarde in een bepaald handhavingspunt te voorkomen, er gekozen wordt om een start- of landingsbaan in te zetten die weliswaar voor de grenswaarden als geheel passend is, maar toch per saldo resulteert in meer hinder voor de omgeving.

De Alderstafel heeft aanbevelingen gedaan en uitgangspunten geformuleerd om te komen tot een nieuw stelsel, dat meer flexibel, transparant en beter uitlegbaar zou zijn dan het geldende stelsel uit 2003.<sup>4</sup> Met de Alderstafel zijn uitgangspunten geformuleerd voor het zogenaamde Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel (NNHS), waaronder Schiphol zou 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.<sup>5</sup>

Vooruitlopend op verankering van het NNHS in wet- en regelgeving, is geëxperimenteerd met dit nieuwe stelsel (2010).<sup>6</sup> Na beëindiging en evaluatie van het experiment is het gebruik van Schiphol met het nieuwe stelsel (met name de toepassing van het strikt preferentieel baangebruik) voortgezet. Aangezien het NNHS

---

<sup>3</sup> Een formele overlegstructuur met daarin vertegenwoordigers van bestuurders, luchtvaartsector, omwonenden en Rijksoverheid, om zo te komen tot een gedragen advies over de ontwikkeling van de luchthaven Schiphol in de leefomgeving.

<sup>4</sup> Kamerstukken II 2008/09, 29665, nr. 108, Kamerstukken II 2009/10, 29665, nr. 152.

<sup>5</sup> Binnen het strikt preferentieel baangebruik wordt onderscheid gemaakt tussen *primaire* en *secundaire* banen. Het inzetten van de primaire banen is hierbij preferent, aangezien de primaire banen per saldo minder hinder opleveren voor de omgeving dan de secundaire banen.

<sup>6</sup> Kamerstukken II 2013/14, 29 665, nr. 190.

toen nog niet juridisch was vastgelegd, maar de voordelen ervan als zodanig groot werden beschouwd dat het goed leek om toch vast over te gaan op het nieuwe stelsel, heeft het toenmalige kabinet in 2015 besloten tot een gedoogsituatie (hierna: *anticiperend handhaven*). Dit houdt in dat in het geval van een overschrijding van een of meer grenswaarden voor geluid in handhavingspunten, de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) geen maatregel oplegt mits de overschrijding het gevolg is van het uitvoeren van de baangebruiksregels van het NNHS. Ondanks de destijds verwachte positieve effecten voor de omgeving, zorgt deze praktijk er voor dat het de omwonenden van Schiphol in deze gedoogsituatie aan rechtsbescherming ontbreekt.

Sinds 2015 is er daarom gewerkt aan het juridisch verankeren van het NNHS in het LVB NNHS. Hiervoor zijn verschillende benodigde stappen gezet, waaronder een wetwijziging van de Wet luchtvaart.<sup>7</sup> In 2021 is daarnaast het concept LVB NNHS in voorhang gebracht bij de Eerste en Tweede Kamer. Mede door de ontstane politieke situatie en problematiek rondom stikstof en de verlening van natuurvergunningen, is vaststelling van het LVB NNHS echter niet voltooid. Het anticiperend handhaven duurt mede daardoor voort tot op heden.

Anders dan de verwachting was in 2015 bij invoering van het nieuwe stelsel, is de ervaring die sindsdien met het NNHS is opgedaan niet onverdeeld positief. Door omwonenden wordt gewezen op het ontbreken van (lokale) bescherming tegen geluidsoverlast, aangezien er geen handhavingspunten meer zijn. Ook is er onvoldoende rechtsbescherming. Reeds in het Aldersadvies van 2013 werd bovendien aangegeven dat, binnen de marges van het NNHS, bij een toename van het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol de secundaire banen vaker zullen worden ingezet, met een hogere geluidsbelasting in de woonkernen rondom deze banen tot gevolg.

## **2.2 (Juridische) noodzaak voor herstel van de balans tussen Schiphol en leefomgeving**

De situatie van ontbreken van (voldoende) rechtsbescherming, mede als gevolg van het lang voortduren van het anticiperend handhaven, is niet langer houdbaar. Daarom heeft het huidige kabinet zich tot doel gesteld om de rechtspositie van omwonenden van Schiphol zo snel mogelijk te herstellen en de geluidsoverlast rondom de luchthaven terug te dringen. Hiervoor is een *geluidsdoel* gesteld van 20% minder ernstig gehinderden en woningen op het etmaal en 15% in de nacht ten opzichte van de referentiesituatie 1 november 2024. Om te komen tot een evenwichtige aanpak voor dit geluidsdoel, is tussen 2022 en 2025 de hiervoor verplichte Europese *balanced approach-procedure* gevolgd.<sup>8</sup>

---

<sup>7</sup> Stb. 2016, 119-n1.

<sup>8</sup> Het volgen van de balanced approach-procedure is verplicht bij het doorvoeren van een geluidsgelateerde exploitatiebeperking op een luchthaven met meer dan 50.000 vliegtuigbewegingen per jaar (EU-verordening nr. 598/2014 inzake de vaststelling van regels en procedures voor de invoering van geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Unie binnen het kader van een evenwichtige aanpak, en tot intrekking van Richtlijn 2002/30/EGO).

De noodzaak van herstel van de rechtspositie van omwonenden met aandacht voor de geluidshinder is in maart 2024 onderstreept door de uitspraak van de rechter in de zaak van de stichting Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder (RBV) versus de Staat.<sup>9</sup> In het vonnis is gesteld dat de Staat onrechtmatig handelt door het geldende wettelijk kader voor geluidshinder rondom Schiphol al langere tijd niet te handhaven (anticiperend handhaven). Daarnaast oordeelt de rechtbank dat de Staat niet de vereiste belangenafweging maakt tussen de belangen van hen die gebaat zijn bij het luchtverkeer van en naar Schiphol en de belangen van hen die daarvan ernstige hinder en slaapverstoring ondervinden. Daarmee schendt de Staat volgens de rechtbank artikel 8 van het Europees Verdrag van de Rechten van de Mens (EVRM). De rechtbank draagt in haar uitspraak de Staat op om de geldende wet- en regelgeving te handhaven en een vorm van praktische en effectieve rechtsbescherming in het leven te roepen die toegankelijk is voor alle (individuele) ernstig gehinderden en slaapverstoorden.<sup>10</sup>

Om te voldoen aan de uitspraak van de rechter, en de geluidshinder rond Schiphol terug te dringen, moeten de resultaten van de doorlopen balanced approach-procedure juridisch worden vastgelegd en geïmplementeerd. Dat gebeurt met deze wijziging van het LVB. Daarmee kan het anticiperend handhaven worden beëindigd. Het eerdergenoemde geluidsdoel om de van 20% minder ernstig gehinderden en woningen, zal in twee delen bereikt worden. Met een eerste pakket aan maatregelen zal naar verwachting 15% reductie van het aantal ernstig gehinderden bereikt worden. Zodra dit behaald is, zal er gekeken worden hoe de overige 5% behaald gaat worden.

De uitkomst van de doorlopen balanced approach-procedure was onder meer dat een capaciteitsbeperking op Schiphol als sluitstuk noodzakelijk is om het gestelde geluidsdoel te halen (maximaal 478.000 vliegtuigbewegingen jaarlijks, waarvan maximaal 27.000 in de nacht). Dit is vastgelegd in een *versnelde wijziging van het LVB*, die op 8 mei 2025 is gepubliceerd en op 1 november 2025 in werking is getreden.<sup>11</sup> Hierdoor kon de capaciteitsdeclaratie voor Schiphol voor het winterseizoen 2025/2026 op de nieuwe aantallen worden gebaseerd. De overige geluidsreducerende maatregelen uit de BA-procedure zijn niet in een 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.

### **2.3 Doel en noodzaak algehele LVB-wijziging**

Samengevat heeft deze algehele LVB-wijziging als doel om:

1. Een juridische basis te bieden voor de operatie op Schiphol en daarmee het anticiperend handhaven te beëindigen;
2. Opvolging te geven aan de bevelen uit het vonnis in de RBV-zaak;
3. De uitkomst van de balanced approach-procedure, namelijk een deel van het maatregelenpakket om het geluidsdoel te halen, vast te leggen.

---

<sup>9</sup> Uitspraak Rechtbank Den Haag, 20 maart 2024, ECLI:NL:RBDHA:2024:3734.

<sup>10</sup> ECLI:NL:RBDHA:2024:3734.

<sup>11</sup> Staatsblad 2025, 119.

4. De ontstane problemen met het NNHS op te lossen, door een combinatie van de verschillende stelsels.

Deze algehele LVB-wijziging is essentieel om de juridische basis van Schiphol te herstellen, de sector en omwonenden rechtsbescherming te bieden en een stap te zetten in het terugdringen van geluidshinder rond de luchthaven. De vaststelling van deze LVB-wijziging geeft juridische duidelijkheid voor omwonenden en voor de luchtvaartsector, met oog op toekomstige investeringen.

In het kader van deze wijziging is een *milieueffectrapportage (MER)* opgesteld, evenals een economische onderbouwing door SEO. Met deze onderbouwing kon een bewuste afweging worden gemaakt tussen de maatschappelijke-economische en milieuaspecten.

### **3. Inhoud besluit**

In deze wijziging van het LVB worden nieuwe handhavingspunten vastgesteld. Het aantal handhavingspunten wordt tevens uitgebreid tot 148 op het etmaal en de 59 in de nacht. Daarnaast is een aantal regels voortvloeiend uit het NNHS opgenomen. In de eerste plaats gaat het om regels met betrekking tot het preferentieel baangebruik. Voorts zijn regels opgenomen in verband met de jaarlijks vast te stellen gebruiksprognose en evaluatie.

Het kabinet ziet een stelsel met geluidgrenswaarden in handhavingspunten als de enige manier om op korte termijn de lokale rechtsbescherming te borgen en zo te voldoen aan het RBV-vonnis. De NNHS-regels met betrekking tot het preferentieel baangebruik spelen met name een belangrijke rol in de beperking van de geluidbelasting, en worden daarom ook in het LVB opgenomen.

Praktisch gezien werkt het nieuwe stelsel als volgt:

- Jaarlijks stelt de exploitant van de luchthaven een gebruiksprognose voor het volgende gebruiksjaar op. Het voorgenomen gebruik moet voldoen aan de regels in het LVB. Dat wil zeggen dat met het gebruik de regels met betrekking tot maximum aantallen vliegtuigbewegingen per jaar, grenswaarden voor geluid in handhavingspunten en preferentieel baangebruik worden nageleefd.
- Indien in de loop van het gebruiksjaar de zich ontwikkelende geluidbelasting in een bepaald handhavingspunt hoger is dan de voor dat punt uiteindelijk vastgestelde grenswaarde, informeert de exploitant van de luchthaven zo spoedig mogelijk de ILT over de door hem voorgenomen maatregelen om overschrijding van de grenswaarde aan het einde van het gebruiksjaar te voorkomen. In dit geval mag van de regels voor preferentieel baangebruik worden afgeweken. De zich ontwikkelende geluidbelasting is de aan het eind van het gebruiksjaar verwachte geluidbelasting, die op een bepaald moment in de loop van het gebruiksjaar wordt bepaald en die wordt berekend aan de hand van het feitelijk gebruik van de luchthaven tot dat moment, gevoegd bij het verwachte gebruik in de rest van het gebruiksjaar.
- Na afloop van het gebruiksjaar wordt door de ILT getoetst of alle regels zijn nageleefd.

- Na afloop van het gebruiksjaar evalueert de exploitant het werkelijke gebruik van de luchthaven in vergelijking tot de gebruiksprognose. Het evaluatierapport speelt overigens geen rol in het kader van de handhaving, maar wordt gebruikt voor informatiedoeleinden en om volgende gebruiksprognoses te verbeteren.

Verder is in deze wijziging van het LVB een aantal andere wijzigingen opgenomen betreffende:

- Beperkt gebruik van de Aalsmeerbaan (landen 18L en starten 36R);
- Een beperking van het nachtelijk gebruik van de Kaagbaan in noordoostelijke richting (starten 06);
- Mogelijke afwijkingen in het baan- en routegebruik eenmaal per gebruiksjaar per baan vanwege jaarlijks onderhoud met een duur van maximaal zeven dagen en aanvullende procesafspraken voor ontheffingen;
- Afhandelingsplaatsen op de pieren voorzien van een vaste stroomaansluiting en met een voorziening voor preconditioned air;
- Mogelijke afwijking van de luchtverkeerwegen door verkeer met bestemming of afkomstig van luchthaven Eindhoven;
- Het taxiën met het minimaal noodzakelijk aantal motoren;
- Een maximum aantal vliegtuigbewegingen opgenomen voor general aviation (GA) en maatschappelijk verkeer;
- Aanvullende afspraken rondom het proces van baanonderhoud.

Daarnaast bevat het onderhavige besluit een technische wijziging van het Besluit van 21 mei 1981, houdende vaststelling van enige regels ter beperking van de geluidhinder door luchtvaartuigen.<sup>12</sup>

In de artikelsgewijze toelichting wordt op alle wijzigingen nader ingegaan.

In het LVB is een aantal bepalingen opgenomen in verband met het gebruik van Schiphol in de nacht. Er wordt echter niet steeds dezelfde definitie van "nacht" gehanteerd. Voor de vaststelling van een maximum aantal vliegtuigbewegingen in de nacht per jaar en voor de berekening van de geluidbelasting in de nacht, is de nacht de periode van 23.00 tot 7.00 uur. De tabellen voor het preferentieel baangebruik in de nacht hebben daarentegen betrekking op de periode van 23.00 tot 6.00 uur. De luchtverkeerwegen voor het verkeer in de nacht gelden eveneens voor de periode van 23.00 tot 6.00 uur. Wel kan de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) in verband met het gunstig effect op de hinderbeleving de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures en het baangebruik binnen de regels voor het preferentieel baangebruik ook tussen 22.15 en 23.00 uur en tussen 6.00 en 6.45 uur toepassen als het verkeersaanbod en andere operationele omstandigheden dat toelaten.

Hierna wordt achtereenvolgens ingegaan op de volgende onderwerpen die in het besluit tot wijziging van het LVB zijn geregeld:

- Grenswaarden voor geluid in handhavingspunten;
- Regels voor het preferentieel baangebruik;

---

<sup>12</sup> Stb. 1981, 343.



- Baanonderhoud;
- Gebruiksprognose en evaluatie;
- Versterken instrumentarium;
- Maximum aantal vliegtuigbewegingen GA en maatschappelijk verkeer;
- Stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken;
- Gefaseerde terugkeer naar maximaal 500.000 vliegtuigbewegingen voor handelsverkeer.

### **3.1 Grenswaarden voor geluid in handhavingspunten**

Naar aanleiding van een uitspraak van de rechtbank Den Haag van 20 maart 2024 moet door de staat een praktische en effectieve rechtsbescherming in het leven worden geroepen, ook voor de omwonenden die verder van de luchthaven af wonen.<sup>13</sup> Met deze wijziging van het LVB wordt aan de noodzakelijke wijziging van het LVB uitvoering gegeven door een volledig nieuwe set grenswaarden voor geluid in handhavingspunten op te nemen en bovendien het aantal handhavingspunten uit te breiden zodat deze in een groter gebied bescherming bieden.

#### *3.1.1 Locatie handhavingspunten*

Voor de locaties van de handhavingspunten zijn drie varianten onderzocht: een stelsel op basis van geluidscontouren, een stelsel op basis van een rasterbenadering (met een rastermaaswijdte variërend tussen 0,5 en 2 km) en een stelsel op basis van woonlocaties. Op basis van de WHO-richtlijnen is voor alle varianten uitgegaan van de 45dB(A)  $L_{den}$  en 40dB(A)  $L_{night}$ -contour. Elke variant heeft een set handhavingspunten opgeleverd. De varianten zijn met elkaar vergeleken door voor iedere variant het aantal handhavingspunten te bepalen en de ligging van de handhavingspunten ten opzichte van de woonlocaties te analyseren door de gemiddelde afstand te berekenen tussen bewoner en dichtstbijzijnd handhavingspunt. Op basis van deze aanpak is uiteindelijk gekozen voor de variant waarbij de locatie van de handhavingspunten wordt bepaald op basis van de ligging van het zwaartepunt van woonplaatsen die (geheel of gedeeltelijk) binnen de 45dB(A)  $L_{den}$ -contour liggen (of 40dB(A)  $L_{night}$  voor de nacht). Door de keuze voor deze variant neemt het aantal  $L_{den}$ - en  $L_{night}$ -handhavingspunten fors toe en wordt de gemiddelde afstand tussen bewoner en dichtstbijzijnd handhavingspunt (zowel  $L_{den}$  als  $L_{night}$ ) aanzienlijk verkleind. Er is overigens geen verschil in milieueffecten tussen de verschillende varianten met handhavingspunten. 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, 148 op het etmaal en 59 in de nacht) en er worden ook punten verder van de luchthaven geplaatst, zodat deze in een groter gebied bescherming bieden. De praktische betekenis hiervan voor deze wijziging van het LVB is hierna beschreven in paragraaf 6.1 betreffende het MER. De handhavingspunten en bijbehorende grenswaarden voor geluid zijn opgenomen in bijlage 2 (bijlage II bij deze wijziging van het LVB) voor  $L_{den}$  en in bijlage 3 (bijlage III bij deze wijziging van het LVB) voor  $L_{night}$ .

---

<sup>13</sup> ECLI:NL:RBDHA:2024:3734.

### 3.1.2 Grenswaardenbepaling

De grenswaarden in de handhavingspunten zijn 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 bij de toepassing van de overige afspraken uit de BA-procedure (zoals vlootvernieuwing), uitgaande van afwikkeling van de operatie volgens de regels voor preferent baangebruik.<sup>14</sup> Omdat de baangebruiksregels 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 van anticiperend handhaven.

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft een nieuwe methodiek ontwikkeld om voor ieder handhavingspunt tot een onderbouwde grenswaarde te komen.<sup>15</sup> Hiervoor zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De grenswaarden bieden gezamenlijk een gelijkwaardig of beter beschermingsniveau als bedoeld in art. 8.17 van de Wet luchtvaart<sup>16</sup>;
- De voorgenomen operatie op basis van de uitkomsten van de BA-procedure, uitgaande van verkeersafhandeling volgens de regels voor preferentieel baangebruik in het LVB, is onder normale omstandigheden mogelijk;
- Voor substantiële afwijkingen van normaal gebruik (bijvoorbeeld zoals tijdens de NAVO-top van 2025) is er een mogelijkheid tot het aanvragen van een ontheffing van de grenswaarden;
- De grenswaarden gelden voor het handelsverkeer plus het general aviation-verkeer, met uitzondering van het maatschappelijk verkeer (militaire-, douane-, politie- en kustwachtvluchtvaartuigen en humanitaire vluchten).

Om voor ieder handhavingspunt tot een onderbouwde grenswaarde te komen, is als eerste stap een nominale of 'gemiddelde' situatie bepaald, gebaseerd op 478.000 vliegtuigbewegingen waarvan 27.000 in de nacht, en op de implementatie van de BA-maatregelen. Vervolgens is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd om te onderzoeken welke verschillen er jaar-op jaar te verwachten zijn in de lokale geluidbelasting voor ieder handhavingspunt als gevolg van normale variaties die in de praktijk optreden. Dit gaat bijvoorbeeld om weersinvloeden die tot ander baangebruik leiden, of een ander verkeersbeeld. Voor deze 'normale' variaties, die ook nu in de praktijk optreden, is een marge opgenomen in de grenswaarden. Dit levert een set grenswaarden op die 'passend' is in die zin dat de operatie onder normale omstandigheden afgehandeld kan worden en tegelijkertijd bescherming aan de omgeving wordt geboden omdat geen niet-onderbouwde marges worden opgenomen. Omdat het LVB ook een maximaal aantal vliegtuigbewegingen en een Totaal Volume Geluid (TVG) kent waarmee de totale geluidruimte is genormeerd, is geborgd dat de marges in de grenswaarden niet benut kunnen worden voor meer of lawaaiiger verkeer.

---

<sup>14</sup> PM vindplaats rapport LVB scenario

<sup>15</sup> PM vindplaats MER deelrapportage grenswaarden en handhavingspunten

<sup>16</sup> PM vindplaats rapportage actualisatie gelijkwaardigheidscriteria

Naast de normale variaties is rekening gehouden met het jaarlijks regulier onderhoud aan de banen (éénmaal per gebruiksjaar per baan gedurende maximaal zeven dagen) bij het bepalen van de grenswaarden. Hiervoor worden dus geen vervangende grenswaarden vastgesteld. Met groot baanonderhoud is geen rekening gehouden bij het bepalen van de grenswaarden. Hiervoor kunnen ontheffingen worden aangevraagd. Omdat bij het bepalen van de grenswaarden rekening is gehouden met variatie door weersinvloeden, is de systematiek met een maximale grenswaarde in geval van buitengewone weersomstandigheden (de zogenaamde 'meteoclausule') vervallen.

Er is ook gekeken hoe de nieuwe grenswaarden zich verhouden tot de oude grenswaarden, zoals die zijn vastgelegd in het LVB in 2010.<sup>17</sup> Op de meeste plekken geldt dat de nieuwe grenswaarden dalen ten opzichte van 2010. Dit is conform de verwachting als gevolg van onder andere de vlootvernieuwing die sindsdien heeft plaatsgevonden alsook het lagere nachtvolume. Voor enkele handhavingspunten zijn de grenswaarden op basis van het ontwerp LVB hoger. Dat komt onder andere door de groei van het aantal vliegtuigbewegingen sinds 2010 en gewijzigd baan- en routegebruik door veiligheids- en hinderbeperkende maatregelen. Door een andere afwikkeling van het vliegverkeer worden de secundaire banen veel meer gebruikt dan onder het oude LVB, terwijl de oude grenswaarden daar niet op bemeeten zijn. Voor de nacht blijkt uit het MER dat de huidige grenswaarden niet direct knelpunten opleveren voor het huidige gebruik. Desalniettemin is in drie handhavingspunten de nieuwe grenswaarde hoger. Op deze locaties is de onzekerheid in de geluidbelasting relatief groot, wat leidt tot een grotere onzekerheidsmarge bij de vaststelling van de grenswaarden.<sup>18</sup>

Als gevolg van de langdurige gedoogsituatie zijn de grenswaarden in het LVB niet meer aangepast sinds de vaststelling van de wijzigingen van de grenswaarden voor de geluidbelasting in de LVB-wijzigingen in 2010. Er zijn ook diverse externe ontwikkelingen geweest die invloed hebben gehad op het baan- en routegebruik en daarmee op de hoogte van de grenswaarden in handhavingspunten. Deze ontwikkelingen zijn meegenomen in de vaststelling van de grenswaarden. De ontwikkelingen betreffen maatregelen die zijn genomen vanuit een oogpunt van veiligheid en/of vanuit een oogpunt van beperking van geluidhinder, waaronder:

- De maatregel om minder wisselingen van baancombinaties te hebben;
- De invoering van een voor geluid geoptimaliseerde vertrekprocedure (NADP-2), die tevens leidt tot een meer uniform vlieggedrag;
- Het op verzoek van de omgeving aanpassen van bepaalde vaste naderingsroutes voor de nacht en aanpassen van bepaalde vertekroutes;
- De vaststelling van een maximum aantal vliegtuigbewegingen voor het etmaal en de beperking van het maximum aantal vliegtuigbewegingen in de nacht;
- Het vervroegen en verlengen van het nachtrekime door LVNL indien het verkeersaanbod het toelaat.

Daarnaast zijn er andere punten die van invloed zijn op baan- en routegebruik en daarmee op de hoogte van de grenswaarden in handhavingspunten, zoals de

---

<sup>17</sup> Stb. 2010, 329.

<sup>18</sup> PM vindplaats rapport Vergelijking grenswaarden ontwerp LVB 2025 met vigerend LVB

toename van GA, waardoor het gebruik van de Oostbaan toeneemt, en de sluiting van het Russisch luchtruim voor westerse luchtvaartmaatschappijen.

Ook in de toekomst kunnen zich ontwikkelingen voordoen die aanleiding geven tot aanpassing van de grenswaarden in de handhavingspunten. Er is bij het bepalen van de grenswaarden weliswaar rekening gehouden met normale variaties die kunnen optreden gebaseerd op de praktijk, maar er is ook gekozen geen extra niet-onderbouwde marge op te nemen omwille van de bescherming van omwonenden. Het is dus niet onwaarschijnlijk dat onvoorziene aanpassingen in de operatie die een geluidverplaatsing met zich meebrengen, zoals routewijzigingen als gevolg van geopolitieke situaties of de implementatie van hinderbeperkende maatregelen die ergens anders lokaal een toename van geluid ten gevolg hebben die hoger is dan de toegestane norm, niet zomaar passen binnen de vastgestelde grenswaarden. Dit is onderdeel van de bescherming die uitgaat van de grenswaarden. Deze wijzigingen vragen expliciete (politieke) besluitvorming in een LVB-wijzigingstraject. Er zijn uitzonderlijke gevallen waarvoor de Wet luchtvaart de mogelijkheid bevat om af te wijken van vastgestelde grenswaarden met een ministeriële regeling op grond van artikel 8.23 van de wet, zoals voor groot baanonderhoud of een bijzonder voorval.

### *3.1.3 Totaal Volume Geluid (TVG)*

Het TVG is een eendimensionale grenswaarde voor de totale hoeveelheid geluid die in enig gebruiksjaar veroorzaakt wordt door startende en landende vliegtuigen. Een dergelijke grenswaarde geldt ook voor de totale hoeveelheid geluid die jaarlijks gedurende de nachtperiode (tussen 23:00 en 7:00 uur) plaatsvindt. Dit wordt het 'TVG-nacht' genoemd. Het TVG is onafhankelijk van baan- en routegebruik en geeft dus geen informatie over de verdeling van de geluidbelasting over de omgeving. Ten opzichte van het huidige LVB verandert de berekeningswijze van het TVG:

- De geluidbelasting voor het TVG wordt voortaan berekend met Doc29 in plaats van het NRM;
- Het aantal berekeningspunten voor het TVG is uitgebreid;
- Het TVG wordt vooral berekend op basis van het energetisch gemiddelde geluidbelasting in plaats van de rekenkundig gemiddelde geluidbelasting. Dat is een moderne en meer nauwkeurige manier om het TVG te bepalen.

Het TVG limiteert de totale hoeveelheid geluid die jaarlijks geproduceerd mag worden door startende en landende vliegtuigen. Deze grenswaarde kent - anders dan de grenswaarden voor geluid in handhavingspunten - geen marge voor onzekerheden als gevolg van variaties in de afhandeling van het verkeer die de verdeling van het geluid over de omgeving kunnen beïnvloeden. Het TVG zorgt er zo voor dat de marges die nodig zijn in de lokale grenswaarden in handhavingspunten niet ingezet kunnen worden voor de inzet van meer lawaaiige toestellen.

### *3.1.4 Geluidrekenmodel Doc29*

Voor de geluidberekeningen voor de set grenswaarden is gebruik gemaakt van het geluidrekenmodel Doc29. Voor wijzigingen van het LVB werd voor de geluidberekeningen tot nu toe gebruik gemaakt van het Nederlands rekenmodel (NRM). In een tussentijdse toetsing van de geluidseffecten van de start- en landingsprocedures die op Schiphol worden gebruikt concludeerde op 25 augustus

2016 de Commissie voor de milieueffectrapportage dat geluidberekeningen beter met actuelere rekenvoorschriften dan het NRM, zoals bijvoorbeeld Doc29, kunnen worden uitgevoerd.<sup>19</sup> Doc29 is een rekenvoorschrift dat is gebaseerd op de meest actuele kennis over het modelleren van vliegtuiggeluid. Het is ontwikkeld door de European Civil Aviation Conference (ECAC). In december 2016 is de vierde editie van Doc29 door de ECAC vastgesteld. De Europese Commissie heeft Doc29 inmiddels als geharmoniseerd rekenvoorschrift overgenomen. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft in de periode 2016-2017 op basis van het Europees voorschrift een Doc29-rekenmodel laten ontwikkelen dat is toegespitst op de locatie en situatie Schiphol. Schiphol heeft met het nieuwe Doc29-model alle geluidberekeningen in het MER voor deze LVB-wijziging uitgevoerd. Doc29 zal ter vervanging van het NRM als rekenvoorschrift voor de geluidbelasting worden opgenomen in de Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol (RMI). Tot nu toe was het NRM als rekenvoorschrift opgenomen in het LVB. Dat onderdeel is als gevolg van deze LVB-wijziging vervallen.

### **3.2 Regels voor het preferentieel baangebruik**

In het Aldersadvies van 2013 zijn de vier regels beschreven die tezamen het systeem van preferentieel baangebruik vormen. In de beschrijving zijn de ervaringen meegenomen die zijn opgedaan tijdens de uitvoering van het experiment in de jaren 2010-2012. Het systeem houdt in dat banen worden ingezet met zo min mogelijk hinder voor de omgeving en niet meer banen dan strikt noodzakelijk. Hoewel na de wijziging van de Wet luchtvaart voor het NNHS<sup>20</sup> in artikel 8.17, tweede lid, is bepaald dat in het LVB "preferentieel" baangebruik wordt opgenomen gaat het, gelet op de reikwijdte van artikel 8.17, met name om geluidspreferentieel baangebruik. Het LVB bevat, gelet op het eerste lid van artikel 8.17, regels die noodzakelijk zijn met het oog op de veiligheid, geluidbelasting, lokale luchtverontreiniging en geurbelasting. De regels met betrekking tot het preferentieel baangebruik die in het LVB moeten worden opgenomen, spelen met name een belangrijke rol in de beperking van de geluidbelasting.

- Regel 1 betreft het gebruik van een baanpreferentietabel op basis waarvan – gegeven de omstandigheden – de meest geluidspreferente 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.
- Regels 3a en 3b betreffen 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 per dag op de vierde baan plus een maximum aantal vliegtuigbewegingen per dag op die baan.

---

<sup>19</sup> [3052 tussentijds toetsingsadvies.pdf](#).

<sup>20</sup> Stb. 2016, 119-n1.

Om ervoor te zorgen dat het verkeer wordt afgehandeld overeenkomstig de vier regels, is de verplichting om die regels toe te passen met deze wijziging van het LVB opgenomen in artikel 3.1.6 van het LVB. Dit artikel verwijst naar de bijlage "Regels voor het preferentieel baangebruik" die onderdeel is van het LVB. In bijlage 4 is nadere invulling gegeven aan de regels waarin ook de met de regels opgedane ervaringen, zowel tijdens het experiment in de jaren 2010-2012 als in de jaren daarna, zijn meegenomen. Met het oog op de handhaafbaarheid zijn de regels 1, 2 en 3a gericht tot LVNL. De uitvoering van de regels wordt in belangrijke mate beïnvloed door de activiteiten van andere sectorpartijen, te weten Schiphol en de luchtvaartmaatschappijen. Daarom zijn in de praktijk, net als bij de zorgplicht van artikel 8.18 van de Wet luchtvaart, ook de andere sectorpartijen mede verantwoordelijk voor de juiste uitvoering van de regels. Daarbij gaat het overigens vooral om de regels die landingen betreffen. Om die reden zijn de regels 3b en 4 dan ook algemeen gesteld en niet gericht tot een bepaalde sectorpartij.

In bijlage 4 zijn bij regel 1 "gebruik baanpreferentietabel" om te beginnen baanpreferentietabellen opgenomen voor het gebruik van de luchthaven overdag en 's nachts. Ten behoeve van de hinderbeperking kan LVNL op basis van het verkeersaanbod bepalen om de nachtoperatie eerder te beginnen of later te eindigen door tussen 6.00 en 6.45 uur of 22.15 en 23.00 uur de baanpreferentietabellen die gelden voor de periode van 23.00 tot 6.00 uur te hanteren. Aparte tabellen zijn opgenomen voor de situatie dat bepaalde banen overdag of in de nachtperiode niet beschikbaar of bruikbaar zijn waardoor de in de normale situatie meest preferente baancombinatie niet kan worden ingezet. Hierbij kan het gaan om gevallen waarin de exploitant van de luchthaven een baan helemaal niet beschikbaar heeft gesteld, maar ook om gevallen waarin een baan zelf wel beschikbaar is maar (gedeeltelijk) niet bruikbaar omdat bijvoorbeeld de exits of omliggende taxi- of rijbanen niet beschikbaar zijn vanwege werkzaamheden. De aparte tabellen gelden overigens niet alleen in situaties waarin onderhouds- of andere werkzaamheden worden uitgevoerd maar kunnen ook van toepassing zijn onder andere omstandigheden waarin een baan niet beschikbaar of bruikbaar is.

Als het om de onderhoudswerkzaamheden gaat, dan zijn de aparte tabellen van toepassing als het onderhoud betreft met een duur van maximaal zeven dagen (168 uur) eenmaal per gebruiksjaar per baan. Deze tabellen zijn in bijlage 4 opgenomen. Al het andere onderhoud dat geen groot onderhoud is, wordt geacht te worden uitgevoerd binnen de normale regels en binnen de grenswaarden voor geluid in handhavingspunten. Voor de situatie dat een baan niet beschikbaar is vanwege groot onderhoud of in de situatie van een bijzonder voorval zijn geen baanpreferentietabellen in de bijlage opgenomen, omdat deze gevallen worden geregeld in een aparte ministeriële regeling op basis van artikel 8.23, eerste respectievelijk vijfde lid, van de Wet luchtvaart. Een bijzonder voorval betreft een andere omstandigheid dan groot baanonderhoud waardoor een baan voor enige tijd niet meer in gebruik kan worden genomen en waardoor - zoals ook in het geval van groot baanonderhoud - het normale gebruik van de luchthaven zo ernstig wordt belemmerd dat onverkort handhaven van het LVB niet meer mogelijk is. Onder regel 1 zijn voorts de gevallen beschreven waarin volledig van het gebruik van de preferentietabellen kan worden afgezien dan wel van een andere - minder preferente

– baancombinatie gebruik kan worden gemaakt. Het gaat daarbij vooral om gevallen waarin sprake is van beperkt zicht of overschrijding van dwars- en/of staartwindlimieten. Er hoeft geen preferentietabel te worden gehanteerd als de exploitant van de luchthaven niet meerdere banen beschikbaar heeft gesteld en als dit niet het gevolg is van groot baanonderhoud. Deze voorwaarden moeten gelden voor alle banen die eruit liggen. Het niet beschikbaar stellen door de exploitant van de luchthaven moet uiteraard een andere oorzaak hebben dan de normale beperkingen die worden genoemd in artikel 3.1.5, vierde lid, van het LVB.

Regel 1 wordt geacht te zijn nageleefd indien in gemiddeld 95% van de tijd de in gebruik genomen baancombinatie verklaard kan worden op basis van de preferentietabellen en de beschreven mogelijke afwijkingen daarvan.

In het Aldersadvies van 2013 werd overigens nog uitgegaan van een norm van 90% verklaarbaarheid. Om niet per geval tot een verklaring te hoeven komen en op die manier onnodige administratieve last te voorkomen werd een marge van 10% gehanteerd. Op basis van aanvullend onderzoek van LVNL naar het te hanteren informatie- en verantwoordingssysteem voor het gebruik van banen is gebleken dat de verklaring van het baangebruik met het toevoegen van een aantal criteria in het systeem meer inzichtelijk kan worden gemaakt. In het advies van de Alderstafel van april 2014 is daarom voorgesteld de norm te verhogen naar 95%. Dat voorstel is overgenomen en in de bijlage bij het LVB onder regel 1 verwerkt.<sup>21</sup> In het advies van de Alderstafel wordt nog een aantal andere criteria genoemd waarmee het gebruik van een baancombinatie kan worden verantwoord. De hier bedoelde gevallen (bijvoorbeeld winterse omstandigheden, calamiteiten) komen te weinig voor om op een eenvoudige wijze aan het informatie- en verantwoordingssysteem toe te voegen. Om dezelfde reden zijn deze gevallen ook niet in de bijlage bij het LVB verwerkt.

Gebruik van de Oostbaan is uitgesloten voor de afwikkeling van handelsverkeer onder normale (weers)omstandigheden. In de baanpreferentietabellen is de Oostbaan daarom dan ook niet opgenomen. Het is daarmee overigens niet uitgesloten dat de Oostbaan toch incidenteel voor handelsverkeer wordt ingezet. Het gaat dan bijvoorbeeld om situaties met zware zuidwestenwind of in het geval er onderhoud plaatsvindt aan één van de primaire banen.

Met betrekking tot regel 2 “gebruik tweede start- of landingsbaan” wordt in bijlage 4 beschreven wanneer het verkeersaanbod noodzaakt tot dat gebruik. Voor het bepalen van de noodzaak wordt de uurcapaciteit van een baan vertaald naar aantallen starts en landingen in perioden van 10 minuten. Een tweede start- of landingsbaan mag in gebruik worden genomen indien het aantal starts of landingen in een periode van 10 minuten of in de daaraan voorafgaande dan wel daaropvolgende periode van 10 minuten hoger is dan de baancapaciteit die bij ministeriële regeling (de RMI) is bepaald. Tussen twee perioden waarin een tweede baan wordt ingezet op basis van deze regel mag die baan daarnaast ook tijdelijk voor een periode van maximaal 20 minuten worden ingezet. In geval van beperkt zicht mag van deze punten worden afgeweken. Doordat de baancapaciteit wordt

---

<sup>21</sup> Kamerstukken II 2013/14, 29665, nr. 200.

vastgesteld in de RMI, wordt er indirect voor gezorgd dat het verplaatsingseffect van vliegtuigbewegingen naar de randen van de nacht wordt beperkt. De regel wordt geacht te zijn nageleefd indien in minimaal 95% van de tijd dat een tweede startbaan is gebruikt, dan wel in minimaal 95% van de tijd een tweede landingsbaan, overeenkomstig de hiervoor beschreven punten is gehandeld. De norm voor het gebruik van de tweede landingsbaan is naar aanleiding van de evaluatie die in 2024 heeft plaatsgevonden van de toepassing van de normen gedurende de praktijk van anticiperend handhaven, aangescherpt van 90% naar 95%

Voor regel 3 "verdeling startend en landend verkeer over in gebruik zijnde banen" zijn in de bijlage bij het LVB de regels 3a en 3b opgenomen. De regels hebben betrekking op de situatie dat er gelijktijdig twee startbanen dan wel twee landingsbanen in gebruik zijn. Op grond van regel 3a maakt startend verkeer met een westelijk gelegen bestemming gebruik van de meest westelijk gelegen startbaan binnen een baancombinatie. Deze regel geldt niet in de uitzonderingsgevallen waarin geen baanpreferentietabel van toepassing is. Het geldt ook niet in de eerste en laatste 10 minuten van de periode waarin de twee startbanen in gebruik zijn. De regel wordt geacht te zijn nageleefd indien minimaal 99% van het verkeer van de meest westelijk gelegen startbaan gebruik heeft gemaakt. De norm voor regel 3a is naar aanleiding van de evaluatie die in 2024 heeft plaatsgevonden van de toepassing van de normen gedurende de praktijk van anticiperend handhaven, aangescherpt van 97% naar 99%. Voor landend verkeer is in regel 3b opgenomen dat 45% van het aantal landingen in de baancombinatie Polderbaan – Zwanenburgbaan zal worden uitgevoerd op de Polderbaan en 50% van het aantal landingen in de baancombinatie Kaagbaan – Aalsmeerbaan op de Kaagbaan. Ook deze regel geldt niet in de uitzonderingsgevallen waarin geen baanpreferentietabel van toepassing is.

Onder regel 4 "gebruik vierde baan" wordt in de bijlage bij het LVB als vierde baan gedefinieerd die baan waarop het minste aantal vliegtuigbewegingen heeft plaatsgevonden tijdens een afzonderlijke, aaneengeschakelde periode waarin gestart is van twee startbanen en geland is op twee landingsbanen. De Kaagbaan en de Polderbaan, zijnde de meest preferente banen, worden niet als vierde baan aangemerkt, uitgezonderd de situatie dat op een preferente baan een dwarswind hoger staat dan 15 knopen of staartwind hoger dan 5 knopen. Deze uitzondering volgt uit bijlage 14 bij het ICAO-Verdrag, waarin gesteld wordt dat geluidbeperking in de omgeving niet voorop mag staan bij toewijzing van banen bij dergelijke windcondities. Het aantal vliegtuigbewegingen dat op de vierde baan mag worden afgehandeld bedraagt in een gebruiksjaar per dag gemiddeld niet meer dan 40 en het maximum aantal vliegtuigbewegingen op de vierde baan is 80 per dag. Hiervan mag worden afgeweken in geval van baanonderhoud, uitzonderlijk weer of onvoorziene of uitzonderlijke omstandigheden, indien als gevolg van een van deze oorzaken de uurcapaciteit van de ingezette baancombinatie minimaal 10% lager ligt dan in de reguliere preferentietabel én het verkeersaanbod hoger is dan deze lagere uurcapaciteit (regel 4, punt 4). In bijlage 4 is aangegeven in welke gevallen sprake is van uitzonderlijk weer (regel 4, punt 6). Ook niet op voorhand nader te beschrijven weersomstandigheden die leiden tot de-icing kunnen vanwege het verkeersaanbod het gebruik van een vierde baan noodzakelijk maken. Bij uitzonderlijke omstandigheden (regel 4, punt 7) gaat het nadrukkelijk om



uitzonderlijke gebeurtenissen zoals bijvoorbeeld de problemen veroorzaakt door een aswolk. Bunching (het vormen van een wachtrij af te handelen vliegtuigen door de luchtverkeersleiding) dat niet het gevolg is van een onvoorziene of uitzonderlijke omstandigheid, wordt niet beschouwd als onvoorziene of uitzonderlijke omstandigheid.

In het advies van de Alderstafel van 2013 is nog een aantal opgenomen van gemiddeld 40 vliegtuigbewegingen per dag en bij operationele verstoringen een maximum van 60 per dag. Daarbij is er toen wel op gewezen dat met die vierde baanregel vanaf een volume van 470.000 vliegtuigbewegingen niet kon worden uitgesloten dat ofwel de regel zou worden overtreden ofwel de vereiste punctualiteit niet zou worden gehaald. De luchtvaartsector trachtte toen nog haar operatie zo te kunnen inrichten dat problemen zouden kunnen voorkomen. In november 2014 concludeerde de Alderstafel echter dat de luchtvaartsector er op dat moment in ontoereikende mate in was geslaagd om een substantiële bijdrage te kunnen leveren aan het oplossen van het knelpunt met betrekking tot de vierde baanregel.<sup>22</sup> In januari 2015 adviseerde de Alderstafel het probleem op te lossen door onder meer het maximum aantal vliegtuigbewegingen te verhogen van 60 naar 80 per dag (en daarbij het gemiddelde aantal per dag op 40 te houden). Dit voorstel is overgenomen<sup>23</sup> en verwerkt in bijlage 4 bij het LVB.

Zoals hiervoor bij de beschrijving van de regels voor het strikt preferentieel baangebruik is aangegeven, is in elk van de vier regels opgenomen wanneer de regel wordt geacht te zijn nageleefd. Er kunnen echter ook andere dan in de regels beschreven redenen zijn waarmee afwijking van een regel kan worden verantwoord (zie voorbeelden bij de hiervoor beschreven regel 1). LVNL kan die onderbouwd voorleggen aan de ILT. Het is uiteraard de ILT die per geval bepaalt of de redenen al dan niet gegrond zijn.

In 2024 is de toepassing in de praktijk van de regels voor strikt preferentieel baangebruik geëvalueerd.<sup>24</sup> Dit heeft ertoe geleid dat de norm voor regel 2 is verhoogd van 90% tot 95% en de norm voor regel 3a "verdeling van het startende verkeer" is verhoogd van 97% naar 99%. Ook zijn voor een beter begrip wijzigingen doorgevoerd in de tekst van regel 4 "gebruik vierde baan" van bijlage 4. Ook zijn enkele aanpassingen doorgevoerd in de RMI in verband met de verantwoording van het baangebruik.

### **3.3 Baanonderhoud**

Schiphol organiseert onderhoud aan het banenstelsel om de kwaliteit van de start-, landings-, rij- en taxibanen op niveau te houden. Omdat er vanwege het baanonderhoud regelmatig anders gevlogen moet worden, heeft Schiphol in die gevallen ontheffingen van het LVB nodig om dit aangepaste baangebruik langdurig mogelijk te maken. De afgelopen jaren heeft dit geleid tot een intensief aanvraag- en beoordelingsproces en tot toegenomen kritiek geleid vanuit de omgeving rond Schiphol. Kern van de kritiek zit in

---

<sup>22</sup> Kamerstukken II 2014/15, 31936, nr. 232.

<sup>23</sup> Kamerstukken II 2014/15, 29665, nr. 210.

<sup>24</sup> To70, Evaluatie ontwerpwijziging Regeling Milieu-informatie Schiphol M.b.t. regels strikt preferentieel baangebruik, nov 2023.

het feit dat de hinder die het aangepaste baangebruik veroorzaakt, niet afgewenteld moet worden op de omgeving. De Tweede Kamer heeft in 2023 een motie aangenomen die de regering verzoekt om te zorgen dat bij toekomstig groot baanonderhoud vermindering van geluidsoverlast zo veel mogelijk geborgd is en om luchthavens hierop te blijven wijzen.<sup>25</sup>

Om de pijn die de verschuiving van hinder veroorzaakt te verzachten, heeft het Ministerie van IenW diverse malen bij Schiphol en LVNL aangegeven er niet vanuit te kunnen gaan dat benodigde ontheffingen verleend worden zonder maatregelen door te voeren die de extra geluidshinder mitigeren. Dit uitgangspunt is ook met de Tweede Kamer gedeeld<sup>26</sup> en wordt met deze LVB-wijziging geborgd.

Een ander onderwerp van kritiek zag op het feit 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 de Minister van IenW geen besluit nemen dat een mogelijk effect zou kunnen hebben op de capaciteit van de luchthaven. Daarom stelde onder andere de Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS) dat de besluitvorming rondom het baanonderhoud zoveel als mogelijk moet plaatsvinden voorafgaand aan de capaciteitsdeclaratie.<sup>27</sup> Dat biedt omwonenden, LVNL, Schiphol en de sector tijdig duidelijkheid.

Naar aanleiding hiervan heeft het Ministerie van IenW gesprekken gevoerd met Schiphol, LVNL en andere belanghebbenden. Tezamen met Schiphol en LVNL zijn er afspraken gemaakt die op hoofdlijnen worden vastgelegd met deze LVB-wijziging. Daarnaast zijn in deze LVB-wijziging nieuwe regels op grond van artikel 8.17, tweede en derde lid, van de Wet Luchtvaart opgenomen over de beschikbaarheid van de start-, landings-, rij- en taxibanen op de luchthaven bij baanonderhoud. In deze regels wordt onderscheid gemaakt tussen groot onderhoud en jaarlijks regulier onderhoud. Artikel 8.23, eerste lid, van de Wet luchtvaart spreekt van groot onderhoud indien ten gevolge van dat onderhoud het normale gebruik van een luchthaven ernstig wordt belemmerd. De memorie van toelichting bij dit artikel in de wijziging van de Wet luchtvaart in 2002 stelt dat de belemmering zo ernstig moet zijn dat het niet meer redelijk is om het LVB onverkort te handhaven.<sup>28</sup> Of dit het geval is, is volgens artikel 8.23 aan het oordeel van de minister. De minister kan voor dit groot onderhoud een ministeriële regeling vaststellen waarmee wordt afgeweken van het LVB. Daarnaast bevat deze LVB-wijziging regels voor groot onderhoud.

In artikel 1.1 van dit besluit is bepaald dat van groot onderhoud sprake is in geval van gepland onderhoud of geplande werkzaamheden ten gevolge waarvan het normale gebruik van de luchthaven ernstig wordt belemmerd. Hieronder wordt verstaan dat een of meer start- of landingsbanen of rijbanen gedurende een aaneengesloten periode van langer dan 72 uur niet of verminderd inzetbaar zijn. Deze periode kan niet kortstondig worden onderbroken zoals bij jaarlijks regulier onderhoud zoals hieronder is beschreven.

---

<sup>25</sup> Kamerstukken II 2022/23, 31936, nr. 1031.

<sup>26</sup> Kamerstukken II 2024/25, 29665, nr. 533.

<sup>27</sup> Advies MRS inzake baanonderhoud Schiphol 2025, 27 januari 2025, u-25.001.

<sup>28</sup> Kamerstukken II 2002-2003, 29 665, nr. 3.

Daarnaast worden in deze LVB-wijziging regels gesteld omtrent jaarlijks regulier onderhoud. Voor dit onderhoud is geen ministeriële regeling (zoals bedoeld in artikel 8.23 van de Wet luchtvaart) noodzakelijk. Artikel 1.1 definieert jaarlijks regulier onderhoud als gepland onderhoud of geplande werkzaamheden aan een start- of landingsbaan maximaal eenmaal per gebruiksjaar per baan gedurende een aaneengesloten periode van maximaal zeven dagen, welke periode kan worden onderbroken gedurende een weekend of op een feestdag.

Voor groot onderhoud en jaarlijks regulier onderhoud bevat dit besluit dus nadere regels. Indien er sprake is van andere werkzaamheden, dienen deze te worden uitgevoerd binnen de regels en grenswaarden van het LVB.

### *3.3.1 Groot onderhoud*

Zoals hiervoor in paragraaf 3.2 is aangegeven, worden in het LVB geen aparte baanpreferentietabellen opgenomen voor de situatie dat een of meerdere banen niet beschikbaar zijn vanwege groot onderhoud. Om aan te geven hoe met groot onderhoud wordt omgegaan en om het verschil met het normale onderhoud te verduidelijken zijn in het nieuwe artikel 3.1.5b een aantal procedurele regels met betrekking tot groot onderhoud opgenomen. Jaarlijks verstrekt Schiphol de Minister van IenW een verzoek tot het opstellen van een regeling op grond van artikel 8.23, eerste lid, van de Wet luchtvaart uiterlijk 10 maanden voor aanvang van het gebruiksjaar waarin groot onderhoud plaatsvindt. De exploitant van de luchthaven voegt hier een informatiedocument aan toe met betrekking tot de geplande werkzaamheden voor het aanstaande gebruiksjaar. In artikel 5.1.3b, tweede lid, staat benoemd welke informatie Schiphol dient aan te leveren in het informatiedocument.

Uit het informatiedocument blijkt onder meer welke vrijstelling in verband met het onderhoud nodig is van de regels voor baangebruik en/of van de grenswaarden voor geluid in handhavingpunten in het LVB. Het derde lid van artikel 3.1.5b bepaalt dat de minister om aanvullende informatie kan vragen. Vervolgens deelt de minister na afweging van alle betrokken belangen het voorlopige voornemen om wel of niet een ministeriële regeling te gaan voorbereiden mee aan de exploitant van de luchthaven. Na het publiceren van de gebruiksprognose dient de exploitant van de luchthaven een aanvullend informatiedocument aan te leveren aan de minister met geactualiseerde informatie, informatie over de effecten van het baanonderhoud en een reactie op het eerdere voornemen van de minister. Aan de hand daarvan beoordeelt de minister of de regeling kan worden vastgesteld overeenkomstig artikel 8.23 van de Wet luchtvaart.

In de ministeriële regeling, bedoeld in artikel 8.23, eerste lid, van de Wet luchtvaart wordt opgenomen welke vrijstellingen er gelden voor het baan- en routegebruik en de baanpreferentietabellen. Ook worden er vervangende baanpreferentietabellen opgenomen, alsmede vervangende grenswaarden voor geluid in handhavingpunten. Voorts worden in de regeling het tijdstip en de duur van het uit te voeren grootbaanonderhoud opgenomen. Een overzicht van de te nemen mitigerende maatregelen, om zo het effect van het onderhoud op de omgeving te verminderen, is randvoorwaardelijk om een eventuele vrijstelling te verlenen. In de genoemde belangenafweging is met name van belang of het moment en de duur van het groot

onderhoud zo gekozen zijn dat het groot onderhoud kan worden uitgevoerd met zo min mogelijk overlast voor omwonenden. In de afweging wordt de noodzaak van het uit te voeren groot onderhoud overigens niet ter discussie gesteld. De luchthaven is gecertificeerd op grond van de Europese regelgeving (EASA) en is vervolgens verplicht om aan alle in de EASA-regelgeving opgenomen certificeringseisen te blijven voldoen. Deze certificeringseisen hebben met name betrekking op de inrichting van de luchthaven, waardoor een veilig gebruik van de luchthaven mogelijk is, inclusief baangebruik. Alle formele eisen zijn overzichtelijk samengevat in een niet-officieel document van EASA.<sup>29</sup>

### *3.3.2 Jaarlijks regulier onderhoud*

Voor het jaarlijks regulier onderhoud van een baan zijn in bijlage 4 per baan die buiten gebruik is, preferentietabellen opgenomen. Daarnaast bevat artikel 3.1.5a per baan regels voor baan- en routegebruik, waarvan gebruik kan worden gemaakt. Dit kan éénmaal per gebruiksjaar per baan gedurende maximaal zeven dagen. Deze zeven dagen kunnen, omdat dat vanuit het oogpunt van hinderbeperking wenselijk is, worden onderbroken gedurende weekenden en feestdagen. Voor dit onderhoud kunnen geen vervangende grenswaarden geluid in de handhavingspunten worden vastgesteld. Het zal moeten worden uitgevoerd binnen de grenswaarden die in het LVB zijn opgenomen.

### *3.3.3 Ander onderhoud*

Zoals in paragraaf 3.3.1 is aangegeven, moet al het andere onderhoud binnen de grenswaarden en regels van het LVB worden uitgevoerd. Indien dat niet mogelijk is, zal het moeten worden ondergebracht bij het groot onderhoud of het jaarlijks regulier onderhoud.

## **3.4 Gebruiksprognose en evaluatie**

Op grond van artikel 8.17a van de Wet luchtvaart moet de exploitant van de luchthaven jaarlijks in overleg met LVNL de gebruiksprognose voor het komende gebruiksjaar opstellen. Met deze LVB-wijziging worden in artikel 4A.1 van het LVB de onderdelen opgenomen die in de gebruiksprognose in elk geval beschreven moeten worden. Gelet op de in artikel 8.18 opgenomen gezamenlijke verantwoordelijkheid van de sectorpartijen<sup>30</sup> voor het niet overschrijden van de grenswaarden en voor de regels 3b en 4 in het LVB en de in de artikelen 8.19, 8.20 en 8.20 opgenomen verplichting tot het naleven van de regels in het LVB worden alle sectorpartijen betrokken bij het opstellen van de gebruiksprognose.

Na afloop van het gebruiksjaar wordt door Schiphol een evaluatie uitgevoerd waarin het werkelijke gebruik van de luchthaven wordt vergeleken met de gebruiksprognose. Dat gebeurt op grond van artikel 8.17b van de Wet luchtvaart. Bij de evaluatie wordt naar dezelfde elementen gekeken als in de gebruiksprognose. In artikel 4A.2 van het LVB is bepaald op welke punten de evaluatie in elk geval moet ingaan. Eén van die punten is een aanduiding van mogelijke oorzaken voor de verschillen met de gebruiksprognose. Er moet een redelijke verklaring worden gegeven van de oorzaken voor de verschillen tussen de realisatie in een gebruiksjaar

---

<sup>29</sup> Easy Access Rules for Aerodromes (Regulation (EU) 139/2014) mei 2019.

<sup>30</sup> Onder sectorpartijen wordt: luchtvaartmaatschappijen en Schiphol als exploitant van de luchthaven.

en de gebruiksprognose voor dat gebruiksjaar. Dat is niet alleen van belang in het kader van de informatievoorziening maar ook voor de verbetering van de toekomstige gebruiksprognoses. De evaluatie is hiervoor bedoeld en is geen instrument in het kader van toezicht en handhaving.

Artikel 8.17a, tweede lid, van de Wet luchtvaart bepaalt dat de gebruiksprognose ten minste vier weken voor de toezending aan de Minister van IenW voor advies wordt voorgelegd aan de Omgevingsraad Schiphol. Artikel 8.17b, eerste lid, van de Wet luchtvaart bepaalt dat de exploitant van de luchthaven binnen vier maanden na afloop van het gebruiksjaar een evaluatie van het werkelijke gebruik van de luchthaven in vergelijking tot de gebruiksprognose voor dat jaar zendt aan de Omgevingsraad Schiphol en aan de minister. Sinds 1 juli 2023 vervult de Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS) in plaats van de Omgevingsraad Schiphol (ORS) deze functie op grond van artikel 2, derde lid, van de Regeling transitie CROS-MRS.

### **3.5 Versterken instrumentarium ILT**

Gedurende het gebruiksjaar kan de ILT vooraansnog alleen signaleren en waarschuwen. Het is echter van belang dat de ILT reeds gedurende het gebruiksjaar kan ingrijpen bij dreigende overschrijding van grenswaarden zodat een overschrijding in het betreffende gebruiksjaar wordt voorkomen. Dat is met het huidige handavingsinstrumentarium waarover de ILT beschikt niet mogelijk. Ook is geen 'lik op stuk'-sanctie mogelijk omdat de huidige Wet luchtvaart niet toestaat dat bij overschrijding van een grenswaarde direct, zonder voorgaande maatregel op grond van artikel 8.22 Wet luchtvaart, een boete of last onder dwangsom wordt opgelegd. Indien de maatregel niet wordt opgevolgd, kan de ILT wel een bestuurlijke boete opleggen. De ILT wijst erop dat voor ingrijpen tijdens het gebruiksjaar en meer 'lik op stuk'-handhaving versterking van het handavingsinstrumentarium nodig is.<sup>31</sup>

Met de wijziging<sup>32</sup> in het LVB wordt Schiphol verplicht om gedurende het gebruiksjaar bij een dreigende overschrijding van een grenswaarde in samenspraak met LVNL en de luchtvaartmaatschappijen een beheersplan te maken waarin wordt aangetoond op welke manier wordt voorkomen dat de dreigende overschrijding van de grenswaarden of norm daadwerkelijk plaatsvindt. Met deze nieuwe verplichting wordt het handavingsinstrumentarium van de ILT versterkt. In paragraaf 5.2 wordt hierop nader ingegaan.

### **3.6 Maximum aantal vliegtuigbewegingen general aviation en maatschappelijke verkeer**

In deze algehele LVB-wijziging is een maximum aantal bewegingen opgenomen voor aviation (GA).<sup>33</sup> Het gaat hierbij om verkeersvluchten niet zijnde handelsverkeer of maatschappelijk verkeer. Het GA verkeer omvat onder andere privé- en zakenvluchten, recreatieve vliegactiviteiten en opleidingsvluchten. Tot de vaststelling van een maximum aantal bewegingen voor GA is besloten op grond van twee overwegingen.

---

<sup>31</sup> Zie paragraaf 5.3.

<sup>32</sup> Artikelen 4.2.1 en 4.2.2.

<sup>33</sup> Artikel 4.2.3c.

Ten eerste draagt het opnemen van een maximum aantal bewegingen voor GA, naast de reeds bestaande normering via handhavingpunten, bij aan de bescherming van de omgeving tegen de negatieve effecten van het luchtverkeer. Het aandeel van GA in de totale geluidbelasting is beperkt. Echter in gebieden rondom de Oostbaan van Schiphol, waar dit verkeer voornamelijk wordt afgehandeld, zorgt GA voor een relatief hogere bijdrage in de geluidbelasting. Door het opnemen van een maximum aantal wordt geborgd dat ook specifiek omwonenden van de aan- en uitvliegroutes van de Oostbaan worden beschermd tegen de negatieve effecten van het vliegtuiggeluid van GA.

Ten tweede draagt het vaststellen van een maximum aantal bewegingen voor GA bij aan een gelijke behandeling van dit type verkeer ten opzichte van het handelsverkeer. In de door de Staat doorlopen balanced approach-procedure ter invoering van een maatregelenpakket om de totale geluidbelasting van de luchthaven Schiphol terug te dringen, is rekening gehouden met de bijdrage van GA aan de totale geluidbelasting. Om te voorkomen dat GA kan groeien en handelsverkeer ten opzichte van handelsverkeer ongelijk wordt behandeld, wordt daarom ook voor GA een maximum aantal bewegingen vastgelegd. Er is voor GA geen sprake van een exploitatiebeperking, omdat het maximum aantal overeenkomt met het feitelijke volume in gebruiksjaar 2023.

Het maximum aantal bewegingen voor GA dat met dit besluit wordt vastgelegd is 16.624. Dit maximum is bepaald op grond van het feitelijke aantal bewegingen in gebruiksjaar 2023. Dit is het aantal bewegingen waarop de TVG en de grenswaarden zijn bepaald die zijn opgenomen in dit besluit. Onvoorziene vluchten ten behoeve van het handelsverkeer maken in uitzonderlijke gevallen gebruik van slots die zijn gecategoriseerd als GA en tellen daarmee niet mee voor het aantal vliegtuigbewegingen handelsverkeer. Deze bestaande praktijk wordt niet gewijzigd.<sup>34</sup> Wel wordt met deze LVB-wijziging tevens de definitie van handelsverkeer aangepast om te verduidelijken welke vluchten hieronder vallen. Voornoemde onvoorziene vluchten zijn essentieel voor luchtvaartmaatschappijen om operationele verstoringen op te kunnen vangen. Om de continuïteit van de vliegoperatie te borgen, wordt voor deze vluchten een uitzondering gemaakt op het maximum aantal bewegingen voor GA dat met dit besluit wordt vastgelegd. Deze vluchten tellen niet mee voor het maximum aantal vluchten voor GA en worden zodoende niet beperkt door het maximum aantal vluchten voor GA dat is opgenomen in dit besluit. Daarmee wordt voorkomen dat wanneer het maximum aantal vluchten voor GA al bereikt is, deze vluchten niet meer zouden kunnen plaatsvinden.

De volgende vluchten vallen onder voornoemde uitzondering:

- a. aflevervlucht vanaf de fabrikant;
- b. airborne-return-vlucht of vlucht vertrekkend na een airborne-return;
- c. ferryvlucht;
- d. positievlucht om gestrande passagiers op te halen;
- e. vlucht, omgeleid vanwege onvoorziene weersomstandigheden of onvoorziene beperkingen op de oorspronkelijke luchthaven van bestemming;
- f. vlucht, vertrekkend na een noodlanding gemaakt te hebben;
- g. vlucht vanwege een aircraft-on-ground-situatie;
- h. noodlandingen.

---

<sup>34</sup> Zie hiervoor de zgn. 'flowcharts', gepubliceerd op de website van ACNL: <https://slotcoordination.nl/slot-allocation/how-to-request-a-slot/>.

Het maatschappelijk verkeer op Schiphol bestaat uit helikoptervluchten van de politie en vastvleugelige vluchten van de kustwacht die opereren vanaf Schiphol Oost en de Oostbaan. De vliegtuigen van de kustwacht maken afhankelijk van het weer of de beschikbaarheid van de Oostbaan in sommige gevallen ook van andere banen gebruik op Schiphol. Politievluchten en vluchten van de kustwacht zijn noodzakelijk, hebben een groot maatschappelijk belang en opereren niet altijd volgens een vast patroon. Na overleg met de politie en kustwacht is besloten om op dezelfde manier als het Luchthavenbesluit Eelde en het in voorbereiding zijnde Luchthavenbesluit Rotterdam op Schiphol een maximum aantal vliegbewegingen per gebruiksjaar vast te leggen.

Het maximum aantal vliegbewegingen voor maatschappelijk verkeer is een realistische aanname van het verwachte aantal vliegbewegingen, met een marge van 10% daarbovenop. Dit betekent voor Schiphol een maximum aantal vliegbewegingen voor maatschappelijk verkeer van 7.000. Zodoende wordt er voor omwonenden ook rechtsbescherming geboden. Monitoring van de vliegbewegingen zal een basis vormen voor gesprekken met de politie, kustwacht, Schiphol Airport, LVNL en de omwonenden tijdens reguliere bijeenkomsten.

### **3.7. Wijziging luchtverkeerwegen**

#### *3.7.1 Invoering vaste nachtnaderingsroute Zwanenburgbaan (baan 18C) en verhoging vlieghoogte*

Op 21 mei 2020 is door LVNL voor het naderend verkeer naar de Zwanenburgbaan een vaste naderingsroute voor de nacht geïmplementeerd. Door het introduceren van een vaste nachtnaderingsroute voor de Zwanenburgbaan wordt het geluid op de grond geconcentreerd rondom de route. Er zijn twee vaste naderingsroutes ontworpen richting de Zwanenburgbaan. Eén gekromde nadering waarbij zoveel mogelijk om woonkernen heen wordt gevlogen en één vaste nadering in een rechte lijn naar de Zwanenburgbaan. Deze tweede optie is ontworpen omdat niet alle vliegtuigen voorzien zijn van de juiste apparatuur om de gekromde nadering te vliegen. Net als bij de vaste nachtnaderingsroute voor de Polderbaan wordt voor de vaste nachtnaderingsroute naar de Zwanenburgbaan het verkeer eerst boven zee naar het navigatiepunt NIRSI geleid. Vanuit daar is voor de nadering richting de Zwanenburgbaan dus zowel een rechte route als een gekromde route gedefinieerd. Bij de rechte route draaien vliegtuigen voorbij Uitgeest naar de Zwanenburgbaan. Bij de gekromde variant worden de woonkernen Uitgeest en Zaanstad vermeden. In beide varianten wordt hoger aangevlogen met lager motorvermogen vergeleken met de huidige werkwijze zonder vaste route. De ORS heeft op 22 november 2019 positief geadviseerd over de invoering van deze vaste route.

#### *3.7.2 Verlegging van de KUDAD-vertrekroute vanaf de Kaagbaan (baan 24)*

De gemeente Bodegraven-Reeuwijk heeft in 2014 het voorstel gedaan om de hinder van startend verkeer te beperken door de ligging van de LEKKO-vertrekroute (thans de KUDAD-vertrekroute) van de Kaagbaan (baan 24) richting het zuidwesten aan te passen. Met deze aanpassing wordt de vliegroute ter hoogte van Bodegraven richting het oosten verplaatst, waardoor deze niet meer over Bodegraven is gelegen. Na Gouda wordt gedraaid richting de oorspronkelijke route. In het routevoorstel is ook een aanpassing van het draaipunt ter hoogte van Nieuwkoop voorzien, om de

vliegtuigen eerder te laten draaien. Het verleggen van de route heeft een gunstig effect op de geluidbelasting in Bodegraven, Gouda en Reeuwijk-Brug. De verlegging van de KUDAD-vertrekroute leidt per saldo tot een afname van 118 ernstig gehinderden binnen de 48 dB(A)  $L_{den}$  contour. De routeverlegging is in december 2020 geïmplementeerd door LVNL. De ORS heeft op 24 maart 2020 geadviseerd de wijziging van de KUDAD-vertrekroute vanaf de Kaagbaan in te voeren.

### *3.7.3 Minderhinderschiphol.nl*

De ontwikkeling van de vaste nachtnaderingsroute op de Zwanenburgbaan en de verlegde KUDAD-vertrekroute zijn onderdeel van de maatregelen, onderzoeken en initiatieven, waarmee de sector de hinder in de omgeving van Schiphol verder reduceert.<sup>35</sup>

### **3.8 Stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken**

Bij de wijziging van het LVB in 2010 is opgenomen dat per 2014 tenminste 61 posities op de luchthaven voorzien moeten zijn van vaste stroomaansluitingen en een voorziening van preconditioned air ter vervanging van de Auxiliary Power Unit (APU). In dit besluit zijn regels opgenomen die tot doel hebben om de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen, geur en lawaai rondom stilstaande vliegtuigen op afhandelingsplaatsen verder te verminderen. In het besluit is opgenomen dat de exploitant van de luchthaven elektriciteitsvoorzieningen en voorzieningen voor geconditioneerde lucht voor stilstaande vliegtuigen treft op de afhandelingsplaatsen. Daarnaast worden er regels gesteld aan gezagvoerders om gebruik te maken van de op de luchthaven aanwezige voorzieningen voor elektriciteit en geconditioneerde lucht. Als bij de afhandeling van het vliegtuig op de afhandelingsplaats een daartoe aangebrachte vaste of flexibele stroomvoorziening en een voorziening voor geconditioneerde lucht aanwezig zijn, mag de gezagvoerder voor de stroomvoorziening van het vliegtuig en voor de airconditioning geen gebruik meer maken van de zogenaamde APU. Bij uitzondering kan de gezagvoerder afwijken van het naleven van het gebruik van getroffen voorzieningen op de luchthaven.

De APU wordt gebruikt voor de stroomvoorziening, de airconditioning en het starten van de motoren. Gebruik van de APU veroorzaakt onder andere uitstoot van luchtverontreinigende stoffen, stikstofoxiden en van stoffen die geurhinder veroorzaken. Uit recente onderzoeken is gebleken dat het gebruik van de APU verantwoordelijk is voor een significant deel van de luchtverontreinigende emissies op en rondom de luchthaven.<sup>36</sup> De onderzoeken laten zien dat vooral taxiënde vliegtuigen en de APU bijdragen aan de uitstoot van Zeer Zorgwekkende Stoffen (ZZS) en dat die uitstoot zich met name concentreert op het luchthaventerrein.

Het stellen van regels voor het treffen van voorzieningen voor elektriciteit en geconditioneerde lucht en het beperken van APU-gebruik is in lijn met de

---

<sup>35</sup> Meer informatie hierover is te vinden op [www.minderhinderschiphol.nl](http://www.minderhinderschiphol.nl).

<sup>36</sup> Kamerstukken II, 2023-24, 31936, nr. 1137.



Luchtvaartnota<sup>37</sup> en Europese regelgeving (Verordening (EU) 2023/1804<sup>38</sup> en 2024/1679<sup>39</sup>).

Ten behoeve van verbetering van de arbeidsomstandigheden van platformpersoneel is de Nederlandse Arbeidsinspectie al met eisen gekomen om de uitstoot op het platform terug te dringen. De eisen van de Arbeidsinspectie strekken in veel gevallen verder dan de eisen uit de Europese regelgeving. Bovendien eist de Arbeidsinspectie dat deze eisen eerder dan 2030 zijn opgevolgd. De haalbaarheid en uitvoerbaarheid van verschillende maatregelen is onderwerp geweest van de afstemming tussen de Arbeidsinspectie en de sectorpartijen. Voor de eisen in dit besluit is aangesloten bij de afspraken tussen Arbeidsinspectie en sector op dit vlak.

In de EU-regelgeving is specifiek opgenomen dat de exploitant van de luchthaven later mag voldoen aan de eis dat er geconditioneerde lucht beschikbaar en operationeel is op afhandelingsplaatsen op de C-pier en op buitenstandplaatsen waar die voorzieningen vanwege constructieve belemmeringen niet op korte termijn aangelegd kunnen worden. Schiphol heeft in de planning staan om de verouderde C-pier te vervangen. Daarom is in dit besluit opgenomen dat de C-pier is uitgezonderd van de eis van geconditioneerde lucht tot uiterlijk 1 januari 2031. Voor buitenstandplaatsen waar sprake is van constructieve belemmeringen krijgt Schiphol meer tijd om voorzieningen te treffen voor geconditioneerde lucht. Schiphol heeft daarom meer tijd om die specifieke buitenplaatsen uit te rusten met geconditioneerde lucht als de luchthaven kan aantonen dat de vertraging het gevolg is van constructieve belemmeringen. Wanneer sprake is van constructieve belemmeringen wordt maximaal de ruimte geboden tot 1 januari 2040 om alsnog de benodigde aanpassingen door te voeren.

In het LVB is opgenomen dat de stroom voor de elektriciteitsvoorziening en de toevoer van geconditioneerde lucht aan stilstaande vliegtuigen vanaf uiterlijk 1 januari 2030 afkomstig van het elektriciteitsnet of ter plaatse opgewekt moet zijn, zonder gebruikmaking van fossiele brandstoffen, waarbij groene waterstof ook mogelijk is. Op dit moment maakt Schiphol al gebruik van groene stroom voor hun elektriciteitsvoorziening. Waar op dit moment nog elektriciteit ter plaatse wordt opgewekt, gebeurt dit al op basis van hernieuwbare brandstoffen.

De ILT is belast met de handhaving op het beschikbaar maken van de voorzieningen door de luchthaven en het gebruik van de voorzieningen door de gezagvoerders. De ILT kan in een beleidsregel nadere invulling geven aan de in dit besluit opgenomen regels.

---

<sup>37</sup> Kamerstukken II, 2020-21, 31936, nr. 820.

<sup>38</sup> Verordening (EU) 2023/1804 van het Europees Parlement en de Raad van 13 september 2023 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en tot intrekking van Richtlijn 2014/94/EU.

<sup>39</sup> Verordening (EU) 2024/1679 van het Europees Parlement en de Raad van 13 juni 2024 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk, tot wijziging van Verordening (EU) 2021/1153 en Verordening (EU) nr. 913/2010 en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 1315/2013.

### **3.9 Gefaseerde terugkeer naar maximaal 500.000 vliegtuigbewegingen voor handelsverkeer**

#### *3.9.1 Achtergrond gefaseerde terugkeer*

In mei 2025 heeft het huidige kabinet besloten om na invulling van de geluidsreductie tot 20% van het aantal ernstig gehinderden en woningen de geluidsruimte die ontstaat door verdere verstillings van de vloot gelijkelijk te verdelen over de luchtvaartsector en de omgeving (50/50).<sup>40</sup> Dit tot een maximum van 500.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer. Het pad hiernaartoe is opgenomen in een zogenaamde roadmap waarmee het kabinet duidelijkheid wil bieden aan zowel de omwonenden als de luchtvaartsector over welke stappen worden ondernomen om te komen tot afname van geluidshinder rondom de luchthaven, herstel van de rechtspositie van omwonenden en perspectief op beheerste groei.<sup>41</sup>

#### *3.9.2 Roadmap groei*

Deze roadmap bestaat uit 3 fases:

- Fase 1 waarin 15% geluidsreductie wordt behaald (waarbij de 15% bovenop de autonome ontwikkelingen moet worden gerealiseerd);
- Fase 2 waarin de overige 5% geluidsreductie wordt behaald (inclusief de autonome ontwikkelingen als gevolg van de recent besloten beleidswijziging);
- Fase 3 waarin dan een gefaseerde terugkeer van het aantal vliegtuigbewegingen naar maximaal 500.000 vliegtuigbewegingen kan worden gerealiseerd, als er extra verstillings optreedt (bijvoorbeeld als gevolg van verdere vlootvernieuwing). De ruimte die dan ontstaat, zal voor de helft ten goede komen aan de sector, en voor de helft aan de omgeving.

De gefaseerde terugkeer gaat over fase 3. Over de invulling van deze systematiek is met de Maatschappelijke Raad Schiphol, de Bestuurlijke Regie Schiphol, KLM en Schiphol gesproken. Schiphol en de luchtvaartmaatschappijen hebben een voorkeur voor langjarige duidelijkheid, automatische vrijgave en verstillings op basis van historische trends. Dit heeft geleid tot de uitwerking van de systematiek zoals deze in deze LVB-wijziging is opgenomen. Los van deze systematiek op basis van geluid, geldt dat de luchthaven binnen de andere milieunormen en maatgevende kaders moet blijven, bijvoorbeeld die van de natuurvergunning.

#### *3.9.3 TVG als norm voor de systematiek*

Bij het ontwikkelen van de systematiek is in eerste instantie gekeken welke indicatoren mogelijk zijn als basis om een gefaseerde terugkeer naar maximaal 500.000 vliegtuigbewegingen te kunnen verdienen. Aangezien meerdere stakeholders hebben aangegeven een voorkeur te hebben voor een eenvoudige en overzichtelijke systematiek, is het de logische keuze om uit te gaan van het Totaal Volume Geluid (TVG) als norm. Het TVG 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.

Tegelijkertijd waren er zorgen over de lokale en regionale impact van verdere geluidsreductie als gevolg van een generieke maat. Daarom is er een cross-check

---

<sup>40</sup> Kamerstukken II, 2024-25, 29665, nr. 556.

<sup>41</sup> Kamerstukken II, 2024-25, 29665, nr. 564.

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. Het resultaat is dat de methode op basis van het TVG qua lokale effecten conservatiever blijkt dan op basis van de hinderindicatoren van de gelijkwaardigheidscriteria. De TVG-methodiek geniet ook de voorkeur omdat een methodiek op basis van hinderindicatoren ongewenste bijeffecten heeft. Het is op korte termijn niet mogelijk om uit te gaan van andere hinderindicatoren omdat hiervoor de wettelijke basis ontbreekt.

#### *3.9.4 Gefaseerd terugkeren naar maximaal 500.000 vliegtuigbewegingen op basis van TVG*

In de in deze LVB-wijziging opgenomen systematiek zijn de volgende elementen opgenomen:

- Stappen terug naar 500.000 vliegtuigbewegingen met bijbehorende waarden van het TVG (De reductiestappen van het TVG zijn gebaseerd op een conservatieve inschatting van het effect van vlootontwikkeling van -0,1 dB voor landingen en -0,2 dB voor starts per jaar);
- Oplopende gebruiksjaren;
- Aflopende hoogtes van het TVG op basis van 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 wordt daarbij houden op 27.000.

Hetgeen aan meer vliegtuigbewegingen mogelijk is, is het verschil tussen de TVG in gebruiksjaar x en gebruiksjaar X+1 waarvan dan de helft wordt vrijgegeven voor meer vliegtuigbewegingen.

#### *3.9.5 Werking artikel 4.2.3b*

De systematiek voor gefaseerde terugkeer kan op verschillende manieren worden opgenomen in het LVB. In de in het LVB opgenomen systematiek is gekozen voor een combinatie van controle op de beginstap en automatisme in de vervolgstappen. Dit zorgt ervoor dat niet elk jaar een keuze hoeft te worden gemaakt over gefaseerde terugkeer en tegelijkertijd wel zeker is gesteld, dat de eerste TVG-waarde die benodigd is om gefaseerd terug te keren, ook echt is gehaald en de verlaging daarvan als gevolg van vlootverstillings doorzet. Concreet betekent dit dat pas na het behalen van de TVG-waarde van de eerste stap artikel 4.2.3b met de tabel aan vervolgstappen in werking treedt. Nadat het artikel in werking is getreden gelden voor de opvolgende gebruiksjaren 1 t/m 4 dan vervolgens de in de tabel opgenomen waarden voor TVG ( $L_{den}$  en  $L_{night}$ ) en de bijhorende capaciteit voor wat betreft vliegtuigbewegingen. Dit tot een maximum aantal van 500.000 vliegtuigbewegingen. Er is niet gekozen voor automatische vrijgave van alle stappen in een keer of besluitvorming over alle individuele stappen. Voor de automatische vrijgave geldt dat dit te kwetsbaar is omdat er geen controle op het beginpunt is. Voor individuele stappen geldt dat besluitvorming hierover op jaarbasis te complex is.

Voor inwerkingtreding van het artikel over de gefaseerde terugkeer geldt dat naast het bereiken van de 20 procent geluidsreductie en de eerste stap ook moet worden beoordeeld aan de hand van de op dat moment van kracht zijnde AERIUS-calculator of het meerdere boven 478.000 vliegtuigbewegingen tot maximaal 500.000 vliegtuigbewegingen passend is binnen de beschikbare stikstofruimte. Indien op het moment van besluitvorming over de inwerkingtreding van dit artikel een natuurvergunning van kracht is, wordt bezien of de voorgenomen gefaseerde terugkeer tot maximaal 500.000 vliegtuigbewegingen passend is binnen de van kracht zijnde natuurvergunning.

## **4. Verhouding tot andere regelgeving**

### **4.1 Hogere regelgeving**

#### *4.1.1 EU-geluidverordening*

Verordening (EU) nr. 598/2014 van het Europees Parlement en de Raad inzake de vaststelling van regels en procedures voor de invoering van geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Unie binnen het kader van een evenwichtige aanpak, en tot intrekking van Richtlijn 2002/30/EG (PbEG L173/65, hierna: de verordening). Deze is van toepassing op burgerluchtvaartuigen op luchthavens met meer dan 50.000 bewegingen van burgerluchtvaartuigen. In Nederland is dat vooralsnog alleen de luchthaven Schiphol.

De verordening bevat de balanced approach-procedure, zijnde een afwegingskader en procedure die moeten worden gevolgd om tot een exploitatiebeperking te komen. Voor de invoering van geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen dient op grond van artikel 8 van de verordening een procedure met een raadplegingsproces te worden gevolgd. Zoals in paragraaf 3.1 is aangegeven, is deze procedure gevolgd voor het in deze LVB-wijziging opgenomen maximum aantal vliegtuigbewegingen van 478.000 voor het etmaal en 27.000 voor de nacht.<sup>42</sup> De verordening heeft Richtlijn nr. 2002/30/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 26 maart 2002, betreffende de vaststelling van regels en procedures met betrekking tot de invoering van geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Gemeenschap (PbEG L85) vervangen. Deze richtlijn is in 2004 in het LVB geïmplementeerd.<sup>43</sup>

Ten behoeve van een consistente toepassing op de luchtvaartmarkt van de Unie is de richtlijn omgezet in een EU-verordening. Een EU-verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in de lidstaten. Wel dienen de lidstaten de volledige en werkelijke toepassing van de verordening te garanderen door voorschriften vast te stellen ten aanzien van de sancties die van toepassing zijn op overtredingen van de verordening, door de nodige maatregelen te treffen om ervoor te zorgen dat de sancties worden uitgevoerd en door eventuele andere uitvoeringsbepalingen vast te leggen.

---

<sup>42</sup> Verordening (EU) nr. 598/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014 inzake de vaststelling van regels en procedures voor de invoering van geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Unie binnen het kader van een evenwichtige aanpak, en tot intrekking van Richtlijn 2002/30/EG.

<sup>43</sup> Stb.2004, 432.

In het LVB behoeven naar aanleiding van de vaststelling van de verordening geen nadere bepalingen opgenomen te worden. De bestaande bepalingen in hoofdstuk 4A van het LVB zijn vanwege de rechtstreekse werking van de verordening komen te vervallen.

#### 4.1.2 EU-slotverordening

Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad van 18 januari 1993 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van "slots" op communautaire luchthavens (hierna: slotverordening) geeft regels voor de uitgifte van slots op gecoördineerde EU-luchthavens. Voor een gecoördineerde luchthaven worden twee keer per jaar de "parameters voor slotallocatie" vastgesteld. Dit is de capaciteitsdeclaratie die respectievelijk voor ieder winter- en zomerseizoen wordt vastgesteld en aangeeft hoeveel slots de slotcoördinator kan toedelen. De uiterste datum voor vaststelling van de capaciteitsdeclaratie voor het winterseizoen 2025/2026 is 8 mei, zoals verder toegelicht in paragraaf 1 van deze nota van toelichting.

#### 4.1.3 ICAO-Resolutie A33/7

De balanced approach-procedure is gebaseerd op Resolutie A33/7 van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie ICAO, (Doc 9790).<sup>44</sup> In deze resolutie is het concept van de evenwichtige aanpak van geluidsbeheer (de balanced approach) ingevoerd en de methode vastgesteld om beleid voor vliegtuiglawaai te ontwikkelen. Dit is de basis voor de geluidverordening.

#### 4.1.4 EVRM

De rechten en vrijheden van het Europees Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden (EVRM) als algemene beginselen maken deel uit van het Unierecht. Bij de regulering van de luchthaven moet rekening worden gehouden met universele rechten, waaronder mensenrechten op basis van het EVRM. Het is vaste rechtspraak van het Europees Hof voor de Rechten van de Mens (EHRM) dat, hoewel het EVRM geen expliciet recht op een schone en rustige leefomgeving bevat, een individu dat rechtstreeks en serieus gevolgen ondervindt van lawaai of andere vervuiling, aan artikel 8 EVRM bescherming kan ontnemen. Lawaai, emissies, stank en andere vormen van interferentie kunnen, mits voldoende ernstig, een inmenging in het recht op eerbiediging van het privéleven en de eigen woning bewerkstelligen. Uit het verdrag volgt daarom voor staten de verplichting te voorkomen dat op dat recht onrechtmatige inbreuken worden gemaakt. Daarbij moet een fair balance worden gevonden tussen de belangen van de betrokken individuen en de samenleving als geheel.<sup>45</sup>

Deze eis van een redelijke belangenafweging komt ook tot uitdrukking in het recht op respect voor het privéleven zoals dat wordt beschermd door artikel 7 van het Handvest van de grondrechten van de EU (EU-Handvest). Bij toepassing van de EU-geluidsverordening moet het EU-Handvest worden gerespecteerd, zodanig dat ten

---

<sup>44</sup> [www.icao.int/publications/documents/9790.en.pdf](http://www.icao.int/publications/documents/9790.en.pdf).

<sup>45</sup> EHRM 8 juli 2003 (GK), *Hatton e.a. t. Verenigd Koninkrijk*, ECLI:CE:ECHR:2003:0708JUD003602297, punt 96-99; 10 juni 2014, *Eckenbrecht en Ruhmer t. Duitsland*, ECLI:CE:ECHR:2014:0610DEC002533010, punt 27-31; 24 juli 2014, *Udovičić t. Kroatië*, ECLI:CE:ECHR:2014:0424JUD002731009, punt 136-138; 13 juli 2017, *Jugheli t. Georgië*, ECLI:CE:ECHR:2017:0713JUD003834205, punt 62-64.

minste gelijkwaardige bescherming wordt geboden als door het EVRM.<sup>46</sup> De EU-geluidsverordening biedt daarvoor ook ruimte. Met deze verordening geeft de Uniewetgever voorschriften over de wijze waarop door luchthavens veroorzaakte geluidsoverlast wordt bestreden. De verordening faciliteert evenwichtige besluitvorming over maatregelen ter bestrijding van geluidsoverlast rondom luchthavens opdat die maatregelen niet leiden tot internationale geschillen en concurrentievervalsing.<sup>47</sup>

Voor het ontwerpbesluit is een zorgvuldige belangenafweging in het kader van het EVRM gemaakt. Al vanaf 2006 is een groot aantal maatregelen genomen om de geluidshinder in de omgeving van Schiphol te beperken. Deze maatregelen zijn grotendeels voortgekomen uit adviezen van de Alderstafel en de Omgevingsraad Schiphol (ORS), de overlegorganen waar de geluidshinder rondom Schiphol met alle belanghebbenden is besproken. Na het verstrijken van de looptijd van de afspraken van de Alderstafel heeft het kabinet nieuw Luchtvaartbeleid (de Luchtvaartnota en Hoofdlijnenbrief) geïntroduceerd. Het toenmalige kabinet heeft in dit kader in juni 2022 met het Hoofdlijnenbesluit Schiphol besloten om te komen tot een nieuwe balans tussen het belang van de internationale luchthaven Schiphol en de kwaliteit van de leefomgeving.<sup>48</sup> Dit besluit was noodzakelijk vanwege de grote urgentie om de rechtspositie en de rechtsbescherming van omwonenden te herstellen en de geluidshinder in de omgeving van de luchthaven op korte termijn terug te dringen. Hiertoe is door het kabinet een brede afweging van verschillende publieke belangen gemaakt, die ook in de Hoofdlijnenbrief nader zijn toegelicht. In het kader van het belang van omwonenden heeft het kabinet prioriteit gegeven aan het terugdringen van de geluidshinder rond de luchthaven. Voor het brede publieke belang van Schiphol is gekeken naar het aantal vluchten dat nodig is om het hoogwaardige netwerk aan bestemmingen wereldwijd te behouden, waarmee de luchthaven van waarde is voor de economie en bedrijvigheid in Nederland.<sup>49</sup>

Om invulling te geven aan de ambities van het besluit uit de Hoofdlijnenbrief, de gedoogsituatie te kunnen beëindigen en een nieuwe balans te vinden tussen de belangen van omwonenden en de luchtvaartsector, is het kabinet de *balanced approach*-procedure (BA; 'evenwichtige aanpak') voor Schiphol gestart. Deze procedure, die is vastgelegd in Verordening (EU) Nr. 598/2014, ziet op een aanpak waarbij het gamma aan beschikbare maatregelen, namelijk de beperking van vliegtuiglawaai aan de bron, ruimtelijke ordening en beheer, operationele procedures voor de bestrijding van geluidshinder en exploitatiebeperkingen, op coherente wijze wordt benaderd, teneinde het geluidsprobleem op de meest kosteneffectieve wijze op te lossen.<sup>50</sup> Vooruitlopend op implementatie van de maatregelen heeft het kabinet al geprobeerd het anticiperend handhaven te beëindigen en daar de Experimenteerregeling voor in de plaats te stellen, waarvan, ook door omwonenden, werd verwacht dat deze een positief effect zou kunnen

---

<sup>46</sup> Artikel 52, derde lid, van het EU-Handvest.

<sup>47</sup> Zie de overwegingen 3 en 6 van de considerans van de Geluidsverordening.

<sup>48</sup> Kamerstukken II 2021/22, 29665, nr. 432.

<sup>49</sup> Bijlagen bij Kamerstukken II 2021/22, 29665, nr. 432. Te raadplegen via [https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven\\_regering/detail?id=2022Z13129&did=2022D27035](https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2022Z13129&did=2022D27035).

<sup>50</sup> Verordening (EU) Nr. 598/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014 inzake de vaststelling van regels en procedures voor de invoering van geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Unie binnen het kader van een evenwichtige aanpak, en tot intrekking van Richtlijn 2002/30/EG.

hebben op de hinderbeleving. Hoewel deze regeling – uiteindelijk succesvol – in kort geding is aangevochten door de luchtvaartsector, heeft de Staat zich tot aan de Hoge Raad hardgemaakt voor de rechtmatigheid ervan. Het voorgaande illustreert dat het kabinet een voortdurende afweging maakt tussen de belangen van omwonenden en de economische belangen die met Schiphol zijn gemoeid. Groei werd beperkt, doch niet uitgesloten. Deze afweging is steeds gemaakt mét omwonenden en na consultatie van alle stakeholders. Gelet op deze procedurele inbedding van omwonenden en nadrukkelijke afweging van hun belangen. In aanvulling hierop, zijn in de tussentijd allerhande flankerende maatregelen getroffen om tot verdere hinderbeperking te komen, zoals veranderend routegebruik en fysieke veranderingen.

Het maatregelenpakket voor de luchthaven Schiphol dat volgt uit de BA-procedure is per november 2025 ingevoerd. Een deel van de resultaten van de BA-procedure, namelijk het maximaal toegestane aantal vliegtuigbewegingen voor het etmaal en de nacht, is met de wijziging van het LVB op 1 november 2025 in werking getreden.<sup>51</sup> Dit zal al leiden tot aanzienlijk minder ernstig gehinderden en slaapverstoorden ten opzichte van de referentiesituatie.

Tegen deze LVB-wijziging kan beroep in eerste en enige aanleg worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, waarmee rechtsbescherming wordt geboden via de bestuursrechtelijke weg. Met de onderhavige algehele wijziging van het LVB worden vervolgens ook andere aspecten dan het maximum aantal vliegtuigbewegingen (opnieuw) geregeld, zoals extra handhavingspunten voor de geluidbelasting, vastleggen van de regels voor preferentieel baangebruik en een actualisering van de bepalingen in het algemeen. Bij de gemaakte afwegingen heeft het kabinet onder andere de milieu-informatie uit het MER en onderzoek naar het economisch belang van Schiphol betrokken.

Met de inwerkingtreding van deze algehele wijziging zal het anticiperend handhaven (de gedoogsituatie) worden beëindigd. Voor de langere termijn wil het kabinet naar een systeem met sturing op milieunormen die de negatieve effecten van de civiele luchtvaart steeds verder laten afnemen. Het besluit doet, mede in samenhang met deze beleidsvoornemens, naar het oordeel van het kabinet recht aan de vereiste van fair balance tussen de belangen van de luchtvaartsector en de belangen van de omwonenden.

## **4.2 Nationale regelgeving**

### **4.2.1 Luchthavenindelingbesluit Schiphol**

Het Luchthavenindelingbesluit (LIB) bevat de ruimtelijke maatregelen op rijksniveau in verband met de luchthaven Schiphol. Tezamen met het LVB, dat mede – naast veiligheid – is gericht op de beheersing van de belasting van het milieu door het luchthavenluchtverkeer, dragen deze besluiten bij aan de milieugerelateerde inkadering van de luchtvaartoperatie op de luchthaven Schiphol.

In het LIB zijn het luchthavengebied en het beperkingengebied vastgesteld. Voorts bevat het besluit voor het luchthavengebied regels omtrent de bestemming en het

---

<sup>51</sup> Stb. 2025, 119.

gebruik van de grond voor zover die regels noodzakelijk zijn met het oog op het gebruik van het gebied als luchthaven. Voor het beperkingengebied bevat het besluit regels waarbij beperkingen zijn gesteld ten aanzien van de bestemming en het gebruik van de grond voor zover die beperkingen noodzakelijk zijn met het oog op de externe veiligheid en de geluidbelasting als gevolg van het luchthavenluchtverkeer.

In het MER voor het LVB zijn ook de ruimtelijke effecten van de voorgenomen activiteit in beeld gebracht. De effecten op de externe veiligheid en geluidbelasting zijn op kaart weergegeven als ruimtelijke contouren en afgezet ten opzichte van de huidige beperkingengebieden. Het MER biedt hiermee tevens informatie ten behoeve van een eventuele wijziging van het LIB.

#### *4.2.2 Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol (RMI)*

In de RMI, die is gebaseerd op de artikelen 8.27 tot en met 8.30 van de Wet luchtvaart, is de registratie door de exploitant van de luchthaven geregeld van de veiligheids- en milieubelasting veroorzaakt door het verkeer dat van de luchthaven gebruik maakt. Tevens is opgenomen welke berekeningen de exploitant daarvoor moet verrichten. In verband hiermee geeft de RMI een overzicht van de gegevens die ten behoeve van het toezicht op de gebruiksregels die de exploitant aan de ILT moet verstrekken. Ook de rekenvoorschriften in verband met de veiligheids- en milieubelasting zijn in de RMI opgenomen. Het gaat hier bijvoorbeeld om het eerdergenoemde Doc29 als rekenvoorschrift voor de geluidbelasting.

#### *4.2.3 Rechtsbescherming en Algemene wet bestuursrecht*

##### 4.2.3.1 Beroep tegen het LVB bij de bestuursrechter

Op 4 april 2025 is de Wet tot wijziging van de Algemene wet bestuursrecht in verband met de invoering van beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen besluiten met betrekking tot de luchthavens Schiphol, Lelystad en Rotterdam en de militaire luchthaven Eindhoven en van de Wet luchtvaart in verband met de van toepassing verklaring van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht op besluiten met betrekking tot de luchthaven Schiphol, de luchthavens van nationale betekenis en militaire luchthavens en in verband met het corrigeren van een verwijzing.<sup>52</sup> Als gevolg van deze wetwijziging is het mogelijk tegen deze LVB-wijziging beroep bij de bestuursrechter in te stellen. Het betreft beroep in eerste en enige aanleg bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Ten overvloede wordt opgemerkt dat het voorgaande enkel betrekking heeft op het LVB. Tegen een regeling, als bedoeld in artikel 8.23, van de Wet, staan geen rechtsmiddelen open bij de bestuursrechter.

---

<sup>52</sup> Stb. 2025, 85.



#### 4.2.3.2 Handhavingsverzoek

Belanghebbenden kunnen een handhavingsverzoek indienen bij de ILT met het verzoek om op te treden tegen vermeende overtredingen regels en grenswaarden, zoals opgenomen in het LVB. De ILT onderzoekt of daadwerkelijk sprake is van een overtreding en beslist vervolgens of zij handhavend optreedt, bijvoorbeeld door het opleggen van maatregel of een andere bestuurlijke maatregel. De verzoeker ontvangt ten alle tijden een schriftelijk besluit, waartegen op grond van de Algemene wet bestuursrecht bezwaar en beroep openstaan.

#### 4.2.4 Omgevingswet

##### 4.2.4.1 MER

In bijlage V bij het Omgevingsbesluit zijn projecten aangewezen waarvoor op grond van artikel 11.6 van het Omgevingsbesluit een mer-(beoordelings)plicht geldt. In onderdeel 'J7' is bepaald dat een mer-beoordelingsplicht geldt voor:

“Aanleg, wijziging of uitbreiding van een luchthaven of een uitbreiding of wijziging van het gebruik van de luchthaven of van de banen door de wijziging van:

1°. het beperkingengebied, bedoeld in hoofdstuk 8 of artikel 10.17 van de Wet luchtvaart, voor zover dit is vastgesteld op grond van het externe veiligheidsrisico

of geluidbelasting, tenzij:

- a). de voorgenomen wijziging leidt tot een beperkingengebied dat valt op of binnen het geldende beperkingengebied; of
- b). het beperkingengebied vervalst; of

2°. de grenswaarden, bedoeld in artikel 8.17, vijfde lid, onder a tot en met c, 8.44, eerste lid, onder a, of 8.70, tweede lid, juncto artikel 8.44, eerste lid, onder a, of de grenswaarden voor geluidbelasting, bedoeld in artikel 10.17, tweede lid, van de Wet luchtvaart, tenzij die een gelijk of beter beschermingsniveau bieden dan de geldende grenswaarden.”

Voor deze algehele wijziging van het LVB is gelet hierop een mer-procedure doorlopen. Zie ook paragraaf 6 'Gevolgen'.

##### 4.2.4.2 Passende beoordeling

Op grond van artikel 16.53c, eerste lid van de Omgevingswet, is voor de algehele herziening van het LVB een passende beoordeling opgesteld. De passende beoordeling vindt zijn oorsprong in artikel 6, derde lid, van de Habitatrictlijn.<sup>53</sup> Deze richtlijn verplicht lidstaten om plannen of projecten die mogelijk significante gevolgen hebben voor Natura 2000-gebieden te toetsen. De beoordeling moet zekerheid bieden dat de natuurlijke kenmerken van het gebied niet worden aangetast. In Nederland is de Habitatrictlijn geïmplementeerd in de Omgevingswet.

Artikel 16.53c van de Omgevingswet bepaalt dat het verplicht is een passende beoordeling uit te voeren wanneer een plan of in dit geval een project mogelijk significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied. Vanwege de

---

<sup>53</sup> Richtlijn 92/43/EG.

vernietiging van de natuurvergunning van Schiphol kan hiervoor niet worden verwezen naar de passende beoordeling die in het kader van deze procedure is uitgevoerd.<sup>54</sup> Voor dit LVB is daarom een eigenstandige passende beoordeling uitgevoerd. De passende beoordeling die ten grondslag lag aan de vernietigde natuurvergunning vormt de basis voor deze passende beoordeling. In deze passende beoordeling wordt ingegaan op de effecten van de voorgenomen activiteit op de natuurlijke kenmerken van de Natura 2000-gebieden.

De passende beoordeling is zo veel mogelijk in overeenstemming met de uitspraak van de rechtbank opgesteld.

Artikel 11.15 van het Omgevingsbesluit bepaalt dat als voor een project na een mer-beoordeling een milieueffectrapport moet worden gemaakt, en voor dat project een ontwerpbesluit ter inzage is gelegd waarvoor op grond van artikel 16.53c van de Omgevingswet een passende beoordeling is gemaakt, de passende beoordeling ook tegelijkertijd met het milieueffectrapport door het bevoegd gezag voor het besluit waarvoor het milieueffectrapport wordt gemaakt, ter inzage wordt gelegd.

#### *4.2.4.3 Actieplan Omgevingslawaai*

Zoals in paragraaf 3.1 is aangegeven, is in het kader van de BA-procedure het Actieplan omgevingslawaai Schiphol 2018 – 2023 in september 2023 aangevuld met geluidsdoelen om in lijn met de inzet van het toenmalige kabinet de geluidbelasting in de omgeving van Schiphol te verminderen. Sinds 1 januari 2024 zijn de actieplannen gebaseerd op artikel 3.6 van de Omgevingswet. Luchthavens zijn verder nog niet opgenomen in de Omgevingswet. Dit is voorzien bij de wetswijziging voor de invoering van het nieuwe systeemconcept voor de regulering van het geluid van Schiphol en de andere luchthavens dat in voorbereiding is.

#### *4.2.4.4 Natuur*

Op 1 januari 2024 zijn de Omgevingswet en de Aanvullingswet natuur Omgevingswet in werking getreden. Als een aanvraag om een natuurvergunning is ingediend vóór het tijdstip van inwerkingtreding van de Omgevingswet, dan blijft op grond van artikel 2.9, eerste lid, aanhef en onder a, van de Aanvullingswet natuur Omgevingswet het recht zoals dat gold onmiddellijk voor dat tijdstip van toepassing tot het besluit op die aanvraag onherroepelijk wordt.

De aanvraag om een natuurvergunning is ingediend op 1 oktober 2020. Dat betekent dat in dit geval de Wet natuurbescherming, zoals die gold vóór 1 januari 2024, van toepassing blijft. De natuurvergunning van Schiphol is echter op 4 juni 2025 vernietigd door de rechtbank Den Haag. De minister van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur (LNVN) heeft hoger beroep ingesteld tegen deze uitspraak bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State, maar dit hoger beroep heeft geen schorsende werking. Op grond van artikel 5.1, eerste lid, onderdeel e, van de Omgevingswet dient Schiphol te beschikken over een omgevingsvergunning voor een Natura 2000-activiteit. Hiervoor zal Schiphol een nieuwe aanvraag moeten indienen bij de staatssecretaris van LNVN. Op grond van artikel 16.53c, eerste lid, van de Omgevingswet dient er een passende beoordeling te worden gemaakt voor een plan of project als bedoeld in artikel 6, derde lid, van de Habitatrictlijn. Vanwege de

---

<sup>54</sup> Rechtbank Den Haag 4 juni 2025 zaaknummer 23/7413, 23/8122, 23/8219, 24/722.

vernietiging van de natuurvergunning van Schiphol kan hiervoor niet worden verwezen naar de passende beoordeling die in het kader van deze procedure is uitgevoerd. Voor dit LVB is daarom een eigenstandige passende beoordeling uitgevoerd (zie ook Artikel 4.2.4.2 hierboven).

Gelet op de uitspraak in de RBV-zaak is de opdracht zo snel mogelijk te komen tot een gewijzigd LVB waarin de rechtsbescherming van omwonenden wordt hersteld. Parallel aan de LVB-wijziging worden de effecten op de natuur beschouwd in het kader van de natuurvergunning. Op het moment dat vaststelling van de LVB-wijziging aan de orde is, wordt bezien wat de stand van zaken is rond de natuurvergunning.

#### *4.2.4.5 Zorgplichten*

In de artikelen 1.6, 1.7 en 1.7a Omgevingswet zijn zorgplichten opgenomen met betrekking tot de zorg voor de fysieke leefomgeving door eenieder, het nemen van maatregelen bij activiteiten met vermoedelijke nadelige gevolgen voor de leefomgeving en een verbod tot het verrichten of nalaten van bepaalde activiteiten met aanzienlijke nadelige gevolgen voor de fysieke leefomgeving. In artikel 1.8 van die wet is bepaald dat aan deze verplichtingen is voldaan c.q. deze niet gelden voor zover er specifieke regels zijn gesteld met het oog op de (maatschappelijke) doelen van de Omgevingswet. De maatschappelijke doelen van de Omgevingswet zijn, met het oog op duurzame ontwikkeling, het in onderlinge samenhang bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit en het doelmatig beheren, gebruiken en ontwikkelen van de fysieke leefomgeving ter vervulling van maatschappelijke functies. Deze specifieke voorschriften zijn voor luchthavens gegeven in hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart en het daarop gebaseerde LVB. De zorgplichten zijn daarom niet van toepassing.

De in artikel 10.7 van het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal) opgenomen specifieke zorgplicht met betrekking tot een luchthaven geldt voor het plaatsen en aanleggen van objecten in strijd met een regel in het LIB. Dit betreft het voormalige artikel 8.12 van de Wet luchtvaart, dat als gevolg van de inwerkingtreding van de Invoeringswet Omgevingswet is vervallen.<sup>55</sup> Het taxiën op of vliegen vanaf of naar een luchthaven kan nadelige gevolgen veroorzaken voor het milieu en is daarmee een milieubelastende activiteit in de zin van de Omgevingswet. Uit artikel 2.1 van het Bal volgt dat de bepalingen in de hoofdstukken 2 tot en met 5 van het Bal, waaronder dus de algemene zorgplicht uit artikel 2.11, alleen van toepassing zijn op milieubelastende activiteiten die zijn aangewezen in hoofdstuk 3 van het besluit. Het taxiën op of vliegen van een luchthaven zijn echter in het Bal niet aangewezen als milieubelastende activiteiten.

## **5. Uitvoering, toezicht en handhaving**

### **5.1 Uitvoering**

In het Aldersadvies van 2013 zijn de resultaten verwerkt van het experiment met het nieuwe geluidsstelsel met strikt preferentieel baangebruik in de jaren 2010-2012. De uitkomst hiervan was dat het stelsel uitvoerbaar is en een goede bescherming voor

---

<sup>55</sup> Stb. 2020, 172.

de omgeving biedt. Gelet op deze resultaten is destijds tussen alle bij het Alderstraject betrokken partijen afgesproken ook na het experiment het gebruik van de luchthaven voort te zetten overeenkomstig het stelsel met strikt preferentieel baangebruik. Tot de inwerkingtreding van deze wijziging van het LVB wordt in het kader van de handhaving van grenswaarden voor geluid in handhavingspunten geanticipeerd op het stelsel. Bij een dreigende overschrijding van een grenswaarde worden geen stuurmaatregelen door de luchtvaartsector ingezet, omdat dit niet in lijn is met de regels voor het strikt preferentieel baangebruik. In geval van een overschrijding van een grenswaarde voor geluid in een handhavingspunt wordt door de ILT geen maatregel genomen indien de overschrijding het gevolg is van het vliegen volgens de regels van het stelsel met strikt preferentieel baangebruik. In september 2015 is de Tweede Kamer hierover geïnformeerd.<sup>56</sup> Zoals in hoofdstuk 2 is aangegeven, is inmiddels besloten het nieuwe stelsel slechts gedeeltelijk in te voeren en het huidige stelsel van grenswaarden voor geluid in handhavingspunten te combineren met regels voor preferentieel baangebruik. Met deze wijziging van het LVB wordt de uitvoering van het combinatiestelsel verankerd. Met deze wettelijke verankering komt een einde aan de situatie waarin door de ILT anticiperend wordt gehandhaafd.

De exploitant van de luchthaven neemt het maximum aantal vliegtuigbewegingen op in de capaciteitsdeclaratie op basis waarvan de slots (voor het slotplichtig verkeer) op de luchthaven worden uitgegeven. Het is niet toegestaan om zonder slot van de luchthaven gebruik te maken. Gebruikmaking van de luchthaven voor maatschappelijk verkeer is overigens niet slotplichtig.

## **5.2 Toezicht en handhaving**

De Minister van IenW, en in mandaat de ILT, houdt op grond van de artikelen 11.15 en 11.16 van de Wet luchtvaart toezicht op de naleving van de regels in het LVB, zoals gewijzigd door dit besluit, en neemt zo nodig in dat verband maatregelen. Voorafgaand aan het gebruiksjaar wordt aan de hand van de gebruiksprognose van de luchthavenexploitant bezien of het verwachte gebruik van de luchthaven voldoet aan de regels en grenswaarden. Na afloop van het gebruiksjaar wordt vastgesteld of de regels en grenswaarden zijn nageleefd.

De regels in het LVB met betrekking tot het preferentieel baangebruik richten zich voornamelijk tot LVNL, met uitzondering van de regels 3b (verdeling van het landend verkeer) en 4 (gebruik vierde baan). Indien LVNL deze niet naleeft, kan de ILT op grond artikel 11.16, eerste lid, aanhef en onder c, van de Wet luchtvaart een bestuurlijke boete opleggen.

De regels met betrekking tot de grenswaarden voor geluid in handhavingspunten en de baangebruiksregels 3b en 4 richten zich niet tot één sectorpartij. De sectorpartijen zijn er gezamenlijk verantwoordelijk voor dat de betreffende grenswaarden niet worden overschreden en de betreffende regels niet worden overtreden. Hiervoor geldt de gezamenlijke zorgplicht opgenomen in artikel 8.18 van de Wet luchtvaart. In geval van overschrijding van een van de grenswaarden of overtreding van een van de regels kan

---

<sup>56</sup> Kamerstukken II 2015/16, 31936, nr. 296.

de ILT aan een of meer van de sectorpartijen een maatregel opleggen om overschrijding of overtreding in het volgende gebruiksjaar te voorkomen. Wordt deze maatregel vervolgens niet nageleefd dan leidt dat ook tot een bestuursrechtelijke actie in de vorm van een bestuurlijke boete op grond van artikel 11.16, eerste lid, aanhef en onder d, van de Wet luchtvaart. Toezicht en handhaving vindt plaats door de ILT op basis van door de sectorpartijen verstrekte gegevens. In de RMI is opgenomen welke gegevens moeten worden verstrekt en op welke wijze.

Zoals in hoofdstuk 2 is aangegeven, is handhaving van zowel de regels voor baangebruik als de grenswaarden in handhavingpunten niet mogelijk. In deze wijziging van het LVB is opgenomen dat het voorkomen van overschrijding van de grenswaarden leidend is. De sector moet een stuurmaatregel nemen als dat nodig is om overschrijding van een grenswaarde te voorkomen. De regels voor preferentieel baangebruik moeten ook worden gehandhaafd, tenzij hiervan afgeweken moet worden omdat sprake is van een (naderende) overschrijding van een handhavingpunt. In dat geval is motivering door de exploitant van de luchthaven in samenspraak met de sector noodzakelijk in het kader van het beheersplan.

In de gebruiksprognose moet de exploitant van de luchthaven onder meer beschrijven op welke wijze hij voornemens is het verkeersaanbod en de verkeersafhandeling in het komende gebruiksjaar in te passen in de operatie op de luchthaven en af te wikkelen op het banenstelsel binnen de grenswaarden en regels. Ter versterking van het handhavingsinstrumentarium van de ILT is in de artikelen 4.2.1 en 4.2.2 van het LVB een nieuw vijfde lid opgenomen in verband met de handhaving van de grenswaarden in de handhavingpunten.

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 handhavingpunt dreigt. Handhaving vindt in het huidige stelsel alleen na afloop van het gebruiksjaar plaats. Daarom is in het besluit 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 handhavingpunt op een bepaald moment in het gebruiksjaar al is opgetreden. Op die manier kan een prognose gemaakt worden van de geluidbelasting in een handhavingpunt aan het eind van het gebruiksjaar. Indien hieruit een mogelijke overschrijding blijkt, geeft de exploitant van de luchthaven zo spoedig mogelijk aan de ILT de door hem in samenspraak met LVNL en de luchtvaartmaatschappijen voorgenomen maatregelen aan om deze te voorkomen. Om overschrijding te voorkomen mag, wanneer deze situatie zich voordoet, van de regels voor preferentieel baangebruik worden afgeweken. Deze stuurmaatregel is enkel van toepassing als andere mogelijke stuurmaatregelen t.a.v. handhavingpunten niet effectief blijken.

De ZOG is in artikel 1.1 gedefinieerd als: aan het eind van het gebruiksjaar verwachte geluidbelasting uitgedrukt in  $L_{den}$  of  $L_{night}$  en in percentage gebruikruimte in een handhavingpunt, bepaald op een eerder moment dan het einde van het gebruiksjaar en berekend aan de hand van het feitelijke gebruik van de luchthaven in de verstreken periode van het gebruiksjaar, gevoegd bij het verwachte gebruik

van de luchthaven in de resterende periode van dat gebruiksjaar gebaseerd op een realistische verwachting waarbij een actualisatie van de gebruiksprognose van dat gebruiksjaar niet aan de orde is. De exploitant van de luchthaven moet een beheersplan opstellen elke keer dat de ZOG in een bepaald handhavingspunt hoger is dan de voor dat punt vastgestelde grenswaarde. Dit kan in een gebruiksjaar meerdere keren aan de orde zijn en in dat geval moet elke keer een beheersplan volgen.

Het beheersplan is een korte probleemanalyse met betrekking tot de mogelijke overschrijding en een beschrijving van de maatregelen om die te voorkomen, zoals dit in de praktijk al gebruikelijk is ten aanzien van de handhaving van de grenswaarden in de handhavingspunten. De exploitant van de luchthaven rapporteert maandelijks over de gerealiseerde geluidbelasting in de individuele handhavingspunten en over de verwachte geluidbelasting in de individuele handhavingspunten aan het einde van het gebruiksjaar. Als op basis hiervan blijkt dat aan het eind van het gebruiksjaar een overschrijding van een grenswaarde mogelijk wordt, stelt de exploitant maximaal vier weken na het rapporteren van de mogelijke overschrijding, in samenspraak met de sectorpartijen, een *beheersplan* op met maatregelen om de mogelijke overschrijding te voorkomen. Wanneer een beheersplan niet tijdig is wordt opgesteld, kan de ILT op grond van artikel 11.15 van de Wet luchtvaart een last onder dwangsom (LOD) opleggen. Het beheersplan wordt na indiening getoetst door de ILT. In de huidige situatie is het zo dat een beheersplan alleen na afloop van het jaar kan worden opgesteld. Nu gebeurt dat dus al gedurende het gebruiksjaar als de zich ontwikkelende geluidbelasting daar aanleiding toe geeft. In de *maandelijkse* rapportage besteedt de exploitant verder expliciet aandacht aan de genomen maatregelen en de voortgang van de geluidsbelasting in de specifieke handhavingspunten. Het beheersplan is een gezamenlijke voorziening die valt onder de zorgplicht van artikel 8.18 van de Wet luchtvaart. Op grond van artikel 8.22 van de Wet luchtvaart legt de ILT de sectorpartijen eerst een maatregel op als deze verplichting niet wordt nageleefd en de genomen maatregelen niet proportioneel zijn ten opzichte van de mogelijke overschrijding van de geluidsnormen. Indien deze maatregel niet wordt nageleefd, kan op grond van artikel 11.16, eerste lid, aanhef en onder d, Wet luchtvaart een bestuurlijke boete worden opgelegd. De sectorpartijen zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van de maatregelen in het beheersplan.

### **5.3 HUF-toets ILT**

De algehele LVB-wijziging is voorgelegd aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) voor een handhaafbaarheids-, uitvoerbaarheids- en fraudebestendigheidstoets (HUF-toets). De ILT heeft de afgelopen jaren verschillende signalen uitgebracht gerelateerd aan het LVB. Zo heeft de ILT in 2021 risico's signaleerd van de lange duur van het anticiperend handhaven. De ILT beoordeelt het een belangrijke stap dat de aanwijzing tot anticiperend handhaven ingetrokken zal worden wanneer de algehele LVB-wijziging in werking treedt en de ILT daarmee weer in staat is haar verantwoordelijkheid in het toezicht te nemen. Het ministerie zal deze aanwijzing voor de inwerkingtreding van de algehele LVB-wijziging versturen. De ILT heeft ook regelmatig aandacht gevraagd voor de lokale bescherming van omwonenden tegen geluidhinder. De uitbreiding van het aantal handhavingspunten en de insteek in de algehele LVB-wijziging dat het voorkomen van overschrijding van grenswaarden

leidend is, beoordeelt de ILT als een stap voorwaarts. Zij constateert wel dat operatie van Schiphol leidend is geweest bij de totstandkoming van de grenswaarden, inclusief een statistisch berekende extra marge voor de niet gemodelleerde onzekerheden. Zeker dat laatste heeft tot effect dat de begrenzing van de overlast beperkt wordt. Het Totaal Volume Geluid en het maximum aantal vliegtuigbewegingen zorgen wel voor een begrenzing aan het geheel aan geluid en het aantal bewegingen. Omdat er gebieden in de Schipholregio zijn waar de grenswaarde verhoogd wordt, doet de ILT de suggestie om uitleg te geven over de methodiek waarmee de hoogte van grenswaarden in de handhavingspunten en het Totaal Volume Geluid zijn bepaald, zodat omwonenden transparant kunnen volgen hoe de grenswaarde in hun omgeving tot stand is gekomen. Deze suggestie is overgenomen en deze uitleg is toegevoegd.

Verder beoordeelt de ILT de bevoegdheid om sectorpartijen een beheersplan op te laten stellen als positief. Zij hebben wel behoefte aan het vastleggen van hoe het ZOG moet worden berekend hoe hierover moet worden gerapporteerd. Volgens de ILT ontbreekt in het ontwerp-LVB ook de mogelijkheid om een bestuurlijke boete op te leggen bij het niet (tijdig) opstellen van een beheersplan. Een handhavinginstrument met een 'lik-op-stuk element', zoals een boete, is het best passend bij dit type overtreding. Het in dit LVB geboden alternatief om een LOD op te leggen heeft volgens de ILT weinig toegevoegde waarde omdat een LOD een langduriger tijdspad doorloopt. Het ministerie constateert dat een aanpassing van de Wet luchtvaart vereist is om een bestuurlijke boete op te leggen. Omdat dit een traject is wat meerdere jaren kan duren, en er waarde wordt gehecht aan het tijdig verankeren van de algehele LVB-wijziging, is ervoor gekozen om het te houden bij een last onder dwangsom.

De ILT stelt vast dat de algehele LVB-wijziging vrijwel ongewijzigd is ten opzichte van het LVB 2008 qua emissies, waarbij de grenswaarden voor de uitstoot van een aantal stoffen per ton startgewicht relatief zijn. ILT ziet graag dat deze vervangen worden door absolute grenswaarden. Hiervoor is niet gekozen omdat recente onderzoeksrapporten hebben laten zien dat de bijdrage van luchtvaartemissies aan de lokale luchtkwaliteit beperkt is. Een expertgroep heeft geconcludeerd dat op basis van die rapporten geen duidelijke conclusies getrokken kunnen worden over vervolgstappen. Pas na oplevering van nog te verschijnen onderzoek kan een plan gemaakt worden voor de vervolgstappen voor het beleid met betrekking tot luchtvaartemissies. Andere maatregelen, zoals het terugdringen van het aantal vluchten, stimuleren van vlootvernieuwing en maatregelen die zijn getroffen om de uitstoot op en rond het platform te verminderen dragen gezamenlijk al bij aan een vermindering van de luchtvaartemissies.

Verder vraagt de ILT aandacht voor de relatie met de maatregelen die uit de balanced approach-procedure zijn gekomen. De ILT kan namelijk alleen toezicht houden op afspraken die in regelgeving zijn vastgelegd. Op andere maatregelen uit de balanced approach-procedure, zoals de afspraken met KLM over de inzet van stilleren vliegtuigen, geeft de ILT aan geen toezicht te kunnen houden. Het ministerie heeft aan onderzoeksbureau To70 de opdracht gegeven om het effect van de maatregelen uit de BA-procedure in kaart te brengen en te monitoren. Op drie

verschillende momenten zal dit een monitoringsrapportage opleveren gedurende 2026. Op die manier wordt duidelijk of de afspraken worden nagekomen en of bijsturing nodig is.

De ILT heeft positief geoordeeld over de handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid van deze wijziging van het LVB mits uitvoering wordt gegeven aan de afspraken met betrekking tot evaluatie van de regels en validatie van de computersystemen van LVNL en Schiphol voor de levering van gegevens ten behoeve van de handhaving aan de ILT en de contra-expertise op deze validatie. Daarbij geldt dat deze systemen ook moeten voldoen aan de RMI. Het ministerie zal hiermee aan de slag gaan. De ILT acht een extra uitzonderingsmogelijkheid bij de regels van preferentieel baangebruik niet handhaafbaar. Het ministerie stelt hier echter op terug dat dit een maatregel is uit het NNHS en dat deze regel al gehanteerd wordt. De HUF-toets is verwerkt in de teksten van de algehele LVB-wijziging en de nota van toelichting verwerkt. Zo zijn o.a. begrippen en definities ter verduidelijking aangepast in het gedeelte over baanonderhoud.

#### **5.4 Uitvoeringstoets LVNL**

De algehele LVB-wijziging is ook voorgelegd aan LVNL voor een uitvoeringstoets. Naar aanleiding van de uitvoeringstoets van LVNL zijn in de algehele LVB-wijziging verduidelijkingen aangebracht, met name over de handhaving. LVNL onderschrijft het belang en noodzaak van verankering in de wet van een geluidsstelsel waarin het verminderen van hinder en het verbeteren van rechtsbescherming voor omwonenden van Schiphol wordt geborgd. LVNL stelt dat omdat er binnen het nieuwe stelsel mogelijk actief gestuurd zal worden op handhavingspunten, in voorkomend geval de praktijk van strikt preferentieel baangebruik al dan niet tijdelijk losgelaten moeten worden. Volgens LVNL zal dit de complexiteit van hun operatie en organisatie (met daarbij een hogere werklast en kosten) verhogen, met een effect op veiligheid. Het ministerie geeft hierop aan dat uit de integrale veiligheidsanalyse (IVA) blijkt dat er geen veiligheidsrisico's verbonden zijn aan wat er via deze algehele LVB-wijziging wordt vastgelegd. Ook vindt het ministerie dat het verhogen van de complexiteit van de organisatie en operatie van LVNL minder zwaar weegt dan het herstellen van de rechtsbescherming van de omwonenden van Schiphol, wat met de algehele LVB-wijziging bereikt wordt.

LVNL stelt ook dat er onduidelijkheid is over handhaving en dat er geen garantie is op voorkomen van overschrijdingen van handhavingspunten, met een toename van handhavingsverzoeken als gevolg. Het ministerie reageert hier op dat als er overschrijdingen van handhavingspunten zullen plaatsvinden, de ILT hier op zal handhaven.

LVNL stelt dat als er in de toekomst noodzaak is om af te wijken van strikt preferentieel baangebruik, dit zal leiden tot het verplaatsen van geluid en tot geluidshinder voor meer omwonenden. Dit kan leiden tot discussies met omwonenden en sectorpartijen en mogelijk ook tot juridische procedures en/of tot een afname van het publieke vertrouwen in LVNL. Zij stellen daarom voor om de verantwoordelijkheden die voortkomen uit deze algehele LVB-wijziging helder te beleggen. Het ministerie reageert hier op dat afwijkingen van het preferentieel



baangebruik alleen kunnen binnen de grenswaarden van alle handhavingspunten. Als een overschrijding zich voordoet, zal de ILT hier op handhaven. Het ministerie stelt ook dat de verantwoordelijkheden nu helder belegd zijn tussen het ministerie, ILT en LVNL. Mocht in de toekomst onduidelijkheid ontstaan, zullen hier gesprekken over gevoerd worden.

Verder vraagt LVNL aandacht voor de toekomstbestendigheid van het stelsel. Als zij in de toekomst noodzaak zien wijzigingen in de operatie door te voeren teneinde de veiligheid te behouden, te herstellen of te verbeteren, dan zou het stelsel daarin moeten kunnen voorzien, ook als dit consequenties zou hebben voor de grenswaarden van de handhavingspunten. Alleen dan zou de operatie veilig gehouden kunnen worden binnen een veranderende omgeving. Het ministerie zal altijd openstaan om in gesprek te gaan met LVNL over hun voorgestelde wijzigingen. Deze zullen dan beoordeeld worden op hun effectiviteit, veiligheid en gevolgen voor de omgeving en ultimo leiden tot een wijziging van het LVB.

Als laatste pleit LVNL er voor om een meerjarig experimenteerregeling in te zetten voorgaande het nieuwe LVB wordt vastgelegd. Dit, omdat het huidige stelsel de noodzakelijke stabiliteit met zich meebrengt, het LVB niet met simulaties is gevalideerd en omdat een aantal andere grote projecten geïmplementeerd worden. Het ministerie reageert hier op dat het LVB wordt vastgelegd om de rechtsbescherming van de omwonenden van Schiphol te herstellen. Het is belangrijk om deze spoedig te herstellen. Een meerjarig experimenteerregeling past hier niet bij. Uit de IVA blijkt dat de maatregelen in deze algehele LVB-wijziging veilig zijn.

## **6. Gevolgen**

### **6.1 Gevolgen voor milieu**

#### **6.1.1 Algemeen**

Op 16 februari 2021 is een ontwerpwijziging van het LVB op basis van het NNHS voor internetconsultatie gepubliceerd tegelijk met het bijbehorende MER uit 2020.<sup>57</sup> Het MER dat is opgesteld voor deze LVB-wijziging is geen aanvulling op of actualisatie van het MER 2020, maar een nieuw MER voor een nieuw voornemen tot wijziging van het LVB. De ontwerpwijziging van het LVB uit 2021 is ingetrokken.

Voor de wijziging van het LVB in verband met het NNHS was Schiphol initiatiefnemer voor het opstellen van het MER. Aangezien deze LVB-wijziging voortvloeit uit het regeerprogramma van 13 september 2024<sup>58</sup>, de hiervoor genoemde uitspraak van de rechtbank Den Haag en de uitkomsten van de BA-procedure, is besloten dat voor dit MER het Ministerie van IenW initiatiefnemer is. Als exploitant van de luchthaven en kennishouder heeft Schiphol daaraan meegewerkt.

In het MER zijn de milieueffecten inzichtelijk gemaakt van het genotificeerde pakket met een ondergrens (460.000 handelsverkeer, waarvan 27.000 in de nacht) en de situatie zonder exploitatiebeperking, waarvoor het doorlopen van de BA-procedure niet nodig is (500.000 vliegtuigbewegingen met handelsverkeer, waarvan 32.000 in

---

<sup>57</sup> [www.luchtvaartindetoekomst.nl](http://www.luchtvaartindetoekomst.nl).

<sup>58</sup> Bijlage 2024D33033 bij Kamerstukken II 2023/24, 36471, nr. 96.

de nacht) als bovengrens. Bij het opstellen van het MER was nog onvoldoende concreet hoe het BA-pakket er definitief uit zou zien. Daarom zijn in het MER varianten inzichtelijk gemaakt waarbinnen het maatregelenpakket uit de BA-procedure valt en is daarin inzichtelijk gemaakt wat het effect daarvan is op het milieu. Hierbij is gebruik gemaakt van een gevoeligheidsanalyse. Hierdoor is het MER geschikt om een besluit te kunnen nemen over een LVB waarin dat maatregelenpakket wordt vastgelegd.

Voorafgaand aan het MER is een Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) opgesteld. Daarin is de inhoud van het MER afgebakend. Ook is beschreven voor welke voorgenomen maatregelen de milieueffecten worden onderzocht en in het MER in kaart worden gebracht. De NRD is toegelicht en besproken in de MRS, de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) en het luchtvaartsectoroverleg. De Commissie voor de milieueffectrapportage is om advies gevraagd op de NRD. De wettelijke adviseurs, in dit geval de Minister van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur (LVVN) en de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (OCW) zijn ook geraadpleegd.

Uit het MER blijkt dat de effecten van de voorgenomen activiteit passen binnen de gelijkwaardigheidscriteria.

### *6.1.2 Studiegebied*

Voor het onderzoek naar de milieueffecten van de voorgenomen activiteit zijn studiegebieden gehanteerd waarbinnen de milieueffecten in kaart zijn gebracht. De omvang van het studiegebied verschilt per milieuaspect, omdat de effecten voor bijvoorbeeld geluid zich verder uitstrekken dan de effecten voor luchtkwaliteit. De omvang van het studiegebied is per milieuaspect bepaald aan de hand van de reikwijdte van effecten.

### *6.1.3 Voorgenomen activiteit en referentiesituatie*

In LVB-wijziging wordt een maximum aantal vliegtuigbewegingen van het handelsverkeer vastgelegd, inclusief een maximum aantal bewegingen dat in de nacht mag plaatsvinden. In de periode waarin het MER is opgesteld was het voorgenomen maximum aantal vliegtuigbewegingen nog niet bekend. Dit komt omdat de BA-procedure nog niet was afgerond en dit aantal vliegtuigbewegingen juist uit die procedure voortvloeit. Daarom is er in het MER gewerkt met twee alternatieven die de onder- en bovengrens van de voorgenomen activiteit in kaart brengen. Het betreft een situatie zonder en een situatie met een exploitatiebeperking. Concreet zijn de volgende twee alternatieve situaties onderzocht:

- Bovengrens (hierna: VABG)  
Dit is de situatie zonder exploitatiebeperking, met 500.000 vliegbewegingen handelsverkeer, waarvan 32.000 in de nacht. Deze situatie is gebaseerd op het verkeersscenario uit de gebruiksprognose van 2024 en opgeschaald naar een situatie met 500.000 vliegtuigbewegingen, waarvan 32.000 bewegingen in de nacht. Deze situatie beschrijft de bovengrens van de voorgenomen activiteit. Deze situatie wordt voor de zichtjaren 2024 en 2030 onderzocht.
- Ondergrens (hierna: VAOG)

Dit is de situatie met een exploitatiebeperking: 460.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer, waarvan 27.000 in de nacht, in combinatie met extra maatregelen die voortkomen uit de BA-procedure. Deze situatie is ook gebaseerd op de door Schiphol geactualiseerde gebruiksprognose 2024, maar vervolgens afgeschaald naar een situatie met 460.000 vliegtuigbewegingen (waarvan 27.000 bewegingen in de nacht). Het verkeersbeeld is daarbij aangepast op basis van het verwachte effect van de maatregelen uit het in september 2024 genotificeerde maatregelenpakket van de BA-procedure. Deze situatie beschrijft de ondergrens van de voorgenomen activiteit. Ook deze situatie wordt voor de zichtjaren 2024 en 2030 onderzocht.

De milieueffecten van de twee alternatieven zijn in beeld gebracht door de milieueffecten te vergelijken met de milieueffecten van een referentiesituatie. De referentiesituatie is de situatie die ontstaat als de voorgenomen activiteit niet wordt gerealiseerd. In het MER worden twee referentiesituaties gebruikt:

- Vigerend LVB (hierna: refLVB)  
Dit is de situatie die volgt uit het vigerend LVB. In het vigerend LVB zijn grenswaarden voor de geluidbelasting in handhavingspunten vastgesteld. Het verkeersbeeld waarop deze grenswaarden zijn gebaseerd is inmiddels meer dan tien jaar oud en mag niet worden gebruikt om de referentiesituatie op te baseren. De huidige verkeersafhandeling past immers niet binnen de grenswaarden in de handhavingspunten. Daarom is een passend scenario van vliegverkeer opgesteld door het aantal vliegtuigbewegingen te beperken totdat de geluidbelasting past binnen de grenswaarden in de handhavingspunten van het vigerend LVB. Hierbij bepaalt het meest knellende handhavingspunt de omvang van het vliegverkeer. Dit is weliswaar een passende situatie, maar levert geen realistisch verkeersbeeld op.
- Anticiperend handhaven (hierna: refahh)  
In de praktijk is al langere tijd sprake van anticiperend handhaven, een situatie waarin een overschrijding van een grenswaarde in een handhavingspunt wordt toegestaan als deze wordt veroorzaakt door het toepassen van de regels van het nieuwe stelsel: het strikt preferent vliegen. Deze situatie vormt een realistisch uitgangspunt voor de beoordeling van de werkelijke milieueffecten en maakt het mogelijk om een goede vergelijking te maken met de verwachte effecten van de voorgenomen activiteit. Deze referentiesituatie is identiek aan de bovengrens van voorgenomen activiteit (met 500.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer, waarvan 32.000 in de nacht).

Bij de beoordeling van de effecten op natuur (Passende beoordeling) worden de effecten van de voorgenomen activiteit afgezet tegen een afwijkende referentiesituatie, vergeleken met de andere milieuaspecten in deze MER. De referentiesituatie kan per Natura 2000-gebied verschillen, deze is namelijk afhankelijk van de referentiedatum voor het desbetreffende gebied. In verband met de ingebruikname van de Polderbaan in 2003 wordt er onderscheid gemaakt in Natura 2000-gebieden die vóór en vanaf 2003 zijn aangewezen. Concreet betekent dit dat voor Natura 2000-gebieden die vóór 2003 zijn aangewezen, de

referentiesituatie bepaald wordt door de vergunde exploitatie van Luchthaven Schiphol met een vierbanenstelsel en voor Natura 2000-gebieden die vanaf 2003 zijn aangewezen, het vijfbanenstelsel bepalend is voor de referentiesituatie.

#### *6.1.4 Effecten*

##### *6.1.4.1 Geluid*

Het Totaal Volume van de Geluidbelasting (TVG) is een grootheid voor de totale hoeveelheid geluid die in enig jaar veroorzaakt wordt door startende en landende vliegtuigen. Het TVG neemt af vanaf 2024 tot 2030, maar in minder grote mate dan de afname die zichtbaar is van refahh en VABG naar VAOG. De grootste reductie is zichtbaar in het TVG voor de nacht in 2024. Hierbij spelen de maatregelen uit het balanced approach-maatregelenpakket een grote rol, namelijk de maatregelen die het aantal stillere toestellen in de nacht stimuleert.

Als gevolg van vlootvernieuwing neemt de jaargemiddelde geluidbelasting voor het etmaal in 2030 af t.o.v. de referentiesituatie refahh in 2024. De jaargemiddelde geluidbelasting voor het etmaal in VAOG is tevens lager dan in VABG als gevolg van een lager aantal vliegtuigbewegingen en toepassing van het maatregelenpakket van de balanced approach-procedure. Tevens neemt de jaargemiddelde geluidbelasting in de nacht in 2030 af t.o.v. de referentiesituatie refahh in 2024. De jaargemiddelde geluidbelasting in de nacht in VAOG is tevens lager dan in VABG als gevolg van een lager aantal vliegtuigbewegingen en toepassing van het maatregelenpakket van de balanced approach-procedure.

##### *6.1.4.2 Externe veiligheid*

Aan de hand van de gemiddelde ongevalskans, het aantal bewegingen en het gemiddeld maximaal startgewicht is voor de nominale scenario's het totaal risicogewicht uitgerekend van het gecombineerde handels- en GA-verkeer. De Totaal Risico Gewicht (TRG)-grenswaarde bedraagt volgens het huidige LVB 9,724 ton (per jaar). Alle scenario's voldoen aan de TRG-grenswaarde. De Plaatsgebonden Risico (PR)- contouren van de bovengrens voorgenomen activiteit zijn in oppervlakte ongeveer 3 tot 6% groter dan die van de ondergrens voorgenomen activiteit. De toename in oppervlakte en aantal woningen is voor peiljaar 2030 iets groter dan voor peiljaar 2024. Het aantal woningen binnen de 10-5 PR-contour is in alle gevallen nul en verandert als enige niet.

##### *6.1.4.3 Luchtkwaliteit*

Voor de toets aan de emissiegrenswaarden in het LVB zijn de emissies van CO, NO<sub>x</sub>, VOS, SO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> berekend in overeenstemming met het rekenvoorschrift dat is beschreven in de Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol (RMI). De resultaten laten zien dat de emissies per gecorrigeerde vliegtuigbeweging in alle onderzochte situaties onder de geldende grenswaarden blijven, zoals vastgelegd in het LVB.

Voor de toets aan de omgevingswaarden voor concentraties van luchtverontreinigende stoffen die zijn opgenomen in het Besluit kwaliteit leefomgeving<sup>59</sup> is de bijdrage van de voorgenomen activiteit aan de concentraties in de omgeving van Schiphol in beeld gebracht. Daarbij is beoordeeld of omgevingswaarden worden overschreden en in welke

---

59 [§ 2.2.1.1 Besluit kwaliteit leefomgeving](#).

mate de luchtkwaliteit in de omgeving verandert ten opzichte van de referentiesituaties. Ten opzichte van de referentie met anticiperend handhaven leidt de voorgenomen activiteit niet tot concentratietoenames. Ten opzichte van de referentie LVB leidt de voorgenomen activiteit bij enkele woningen tot een relevante toename van de NO<sub>2</sub> - concentraties (hoger dan de wettelijke grens voor 'niet in betekende mate') op locaties waar in 2030 een overschrijding dreigt de aangescherpte Europese grenswaarde, waaraan vanaf 2030 moet worden voldaan.<sup>60</sup>

#### 6.1.4.4 Klimaat

Ten aanzien van klimaatgassen worden de CO<sub>2</sub>-emissies bepaald voor de gehele vlucht van alle vliegtuigbewegingen vertrekkend vanaf Schiphol, inclusief taxiën en APU-gebruik. Voor de grondbronnen worden de CO<sub>2</sub>-emissies bepaald voor het platformverkeer en het gasverbruik van Schiphol.

Ten opzichte van de referentie met anticiperend handhaven leidt de voorgenomen activiteit niet tot toename van CO<sub>2</sub>-emissies. Ten opzichte van de referentie LVB 2008 leidt de voorgenomen activiteit wel tot een toename van CO<sub>2</sub>-emissies, als gevolg van het verschil in aantal vliegtuigbewegingen. De CO<sub>2</sub>-emissies van de voorgenomen activiteit in 2030 nemen af ten opzichte van die van 2024. Dit is een gevolg van vlootvernieuwing en de bijbehorende verbeteringen aangaande brandstofverbruik.

#### 6.1.4.5 Natuur

Onderdeel van het MER is een Passende beoordeling waarin de effecten van de voorgenomen activiteit (ten opzichte van de referentiesituaties) op Natura 2000-gebieden in beeld zijn gebracht en beoordeeld. Daarbij is gekeken naar:

- Verstoring door vermestende en verzurende depositie;
- Verstoring door geluid en visuele verstoring;
- Vogelaanvaringen in relatie tot Natura 2000-doelen.

Bij deze beoordeling is gekeken naar de effecten van:

- Luchtgebonden activiteiten;
- Grondgebonden activiteiten;
- Wegverkeer van en naar de luchthaven.

Ook is rekening gehouden met de effecten van bouwprojecten voor de aanleg, inrichting, renovatie, het onderhoud en beheer van faciliteiten voor zover die onlosmakelijk verbonden zijn met de exploitatie en met het beheer en onderhoud van het banenstelsel van Schiphol.

Uit deze beoordeling volgt dat de veranderingen in aantallen en routes van vliegtuigbewegingen, geluidbelasting en optische verstoring en vermestende en verzurende deposities als gevolg van de voorgenomen activiteit inclusief mitigerende maatregelen in de nominale situatie en in vergelijking met de referentiesituaties, in geen enkel Natura 2000-gebied leiden tot effecten die het behalen van de

---

60 Richtlijn (EU) 2024/2881 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2024 betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa (herschikking). Te raadplegen via <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/2881/oj>.

instandhoudingsdoelstellingen in gevaar brengen.

Verder zijn in het kader van het MER de effecten van de voorgenomen activiteit op NNN-gebieden, weidevogel- en ganzenfoerageergebieden en beschermde en overige soorten, in beeld gebracht en beoordeeld.

#### 6.1.4.6 Gezondheid

Langdurige blootstelling aan vliegtuiggeluid kan diverse negatieve gezondheidseffecten veroorzaken. Volgens het WHO-advies uit 2018 kan nachtelijk geluid, vanwege de slaapverstoring, resulteren in vermoeidheid en verminderde prestaties overdag. Daarnaast is er een aantoonbaar verhoogd risico op hart- en vaatziekten, zoals hoge bloeddruk en hartinfarcten, als gevolg van chronische stressreacties op geluid. Bij kinderen kan blootstelling aan vliegtuiggeluid de cognitieve ontwikkeling schaden, met name de leerprestaties op scholen in de buurt van luchthavens.

De door het RIVM ontwikkelde MGR (MilieuGezondheidsRisico)-indicator biedt in dit verband waardevolle ondersteuning om de cumulatieve effecten van verschillende vormen van milieubelasting, waaronder geluid, op de gezondheid integraal in beeld te brengen. Door het kwantitatieve karakter en de ruimtelijke detaillering is de MGR bijzonder geschikt om binnen een MER systematisch gezondheidsrisico's rondom te identificeren. De MGR geeft een indicatie van het plaatsgebonden milieu gerelateerde gezondheidsverlies. Voor een beoordeling van de gezondheidsrisico's van de milieusituatie voor een bepaalde populatie in bijvoorbeeld een wijk is een gedetailleerde risico-evaluatie op maat nodig. Er is berekend wat de verdeling van de MGR in Nederland is. Gemiddeld is de MGR 5,7%.

Op basis van de resultaten uit het deelonderzoek Geluid en het deelonderzoek Emissies, luchtkwaliteit en depositie is de MGR-totaal in alle rekenpunten in een grid rondom de luchthaven bepaald. De rekenpunten zoals deze zijn toegepast in het deelonderzoek Emissies, luchtkwaliteit en depositie zijn leidend voor de gekozen rekenpunten. Het MER geeft verder overzichten van de milieueffecten van de voorgenomen activiteit ten opzichte van de referentiesituatie. Een volledig beeld van de milieueffecten, met nadere toelichting en details, is per thema opgenomen in de verschillende deelonderzoeken in het Achtergronddocument Milieu.

## **6.2 Gevolgen voor omwonenden**

### **6.2.1 Algemeen**

De motivering van ruimtelijke besluiten vereist dat de onevenredige gevolgen voor omwonenden worden beperkt door middel van een belangenafweging, zodat de lasten niet buitensporig zijn in verhouding tot het maatschappelijk doel van het besluit. Waar mogelijk dienen de nadelige gevolgen van het besluit zoveel mogelijk te worden weggelaten. Waar toch schade of een onevenredig groot nadeel ontstaat, kan nadeelcompensatie worden aangevraagd.

Relevant om in dit verband te vermelden is dat alleen de schade die boven het normale maatschappelijke risico (of het *bedrijfsrisico*) uitgaat en die iemand onevenredig zwaar treft voor vergoeding in aanmerking komt. Afhankelijk van de schadesoort zijn er in de Wet luchtvaart percentages opgenomen om uiting te geven aan het normaal

maatschappelijk risico. Zo is in de art 8.31, tweede lid, van de Wet luchtvaart bepaald dat voor schade die bestaat uit waardevermindering van een onroerende zaak, vier procent wordt aangemerkt als behorend tot het normaal maatschappelijke risico. Voor veel andere zaken geldt een normaal maatschappelijk risico van 2%.

### 6.2.2. Hinderbeperkende maatregelen

Naast de stappen die het huidige kabinet neemt om de geluidbelasting aan de bron te verminderen, zoals minder vliegen en het weren van de meest lawaaiige toestellen, worden er ook flankerende maatregelen getroffen. Om de omwonenden van Schiphol te beschermen tegen een te hoge geluidbelasting wordt vanaf het begin van de jaren 80 van de vorige eeuw geluidsisolatie ingezet als een maatregel voor de bescherming van de ontvanger tegen geluidhinder. Onder de projecten geluidsisolatiebeleid Schiphol ("GIS") 1, 2 en 3 zijn in de periode 1984 – 2012 ongeveer 13.000 geluidgevoelige objecten geïsoleerd op basis van de toen berekende geluidbelasting van de luchthaven Schiphol. In 2023 is een nieuw project van start gegaan dat voorziet in de mogelijkheid om geluidwerende maatregelen aan woningen in de omgeving van de luchthaven Schiphol aan te brengen die binnen de 60 dB(A)  $L_{den}$  -contour liggen. In 2026 wordt de regeling die hieraan ten grondslag ligt aangepast om de contour te vergroten zodat deze in lijn is met het grenswaardenscenario uit het vigerende LVB (478.000 vliegtuigbewegingen).<sup>61</sup>

### 6.2.3 Effecten

In het MER worden de milieueffecten inzichtelijk gemaakt van het in het kader van de BA genotificeerde pakket aan maatregelen met een ondergrens (460.000 handelsverkeer, waarvan 27.000 in de nacht) en de situatie zonder exploitatiebeperking, waarvoor het doorlopen van de BA-procedure niet nodig is (500.000 vliegtuigbewegingen met handelsverkeer, waarvan 32.000 in de nacht) als bovengrens. Het maximum aantal vliegtuigbewegingen is vastgelegd op 478.000 vliegtuigbewegingen. De effecten van de situatie met 478.000 vliegtuigbewegingen vallen binnen de onderzochte bandbreedte. De milieueffecten van de twee alternatieven zijn in beeld gebracht door de milieueffecten te vergelijken met de milieueffecten van twee referentiesituaties, (1) het vigerend LVB (refLVB) en (2) het anticiperend handhaven (refahh).

Uit de effectstudies volgen onder meer de effecten qua geluid, externe veiligheid en ruimtelijke ordening. Zaken als een toename van de geluidbelasting en publiekrechtelijke beperkingen voor de functie van gebouwen en de ruimtelijke ontwikkeling, kunnen aanleiding vormen om nadeelcompensatie aan te vragen.

Ten opzichte van de referentiesituatie van anticiperend handhaven geldt dat in het ondergrensscenario in 2030 voor alle effecten een gelijkblijvende situatie of afname is te zien. Het meest in het oog springend zijn de afnames van de aantallen ernstig gehinderden, ernstig slaapverstoorden en woningen binnen de  $L_{den}$  - en  $L_{night}$ -contouren. Op basis van de effectstudies zijn er voor omwonenden geen onevenredige gevolgen van dit LVB.

---

<sup>61</sup> Regeling geluidwerende voorzieningen luchthaven Schiphol PM check.

Tot slot nog een opmerking over de ruimtelijke beperkingen. De ruimtelijke beperkingen voor gronden en gebouwen zijn vastgelegd in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB). Vooralsnog is de Minister van IenW niet voornemens om de gebieden te actualiseren, waardoor dit LVB geen effecten met zich meebrengt voor de ruimtelijke ordening.

### **6.3 Gevolgen voor administratieve lasten voor bedrijven en burgers en bestuurlijke lasten voor overheden.**

#### **6.3.1 LVB**

Administratieve lasten zijn de jaarlijkse kosten voor burgers en bedrijven om te voldoen aan informatieverplichtingen voortvloeiend uit de nieuwe wet- en regelgeving van de overheid. Het gaat om het verzamelen, bewerken, registreren, bewaren en ter beschikking stellen van informatie. De bestuurlijke lasten van de overheid hebben betrekking op de jaarlijkse kosten van de uitvoering van de voorgenomen wijzigingen door de overheid en haar uitvoeringsinstanties. Het LVB, zoals door dit besluit gewijzigd, is specifiek van toepassing op de luchthaven Schiphol, LVNL en de luchtvaartmaatschappijen die Schiphol aandoen.

Bezien is of de hieronder genoemde wijzigingen, die in het besluit zijn opgenomen, leiden tot extra administratieve lasten voor Schiphol, LVNL of de luchtvaartmaatschappijen.

1. Nieuwe handhavingspunten met grenswaarden voor de geluidsbelasting;
2. Vier regels voor preferentieel baangebruik;
3. Baanonderhoud;
4. Regels met betrekking tot de verplichte gebruiksprognose voorafgaand aan het gebruiksjaar en de evaluatie van de gebruiksprognose na afloop van het gebruiksjaar;
5. Versterken van het handhavingsinstrumentarium van de ILT met de verplichting voor de exploitant van een beheersplan en publicatie en evaluatie daarvan door de ILT.

#### **Ad 1**

Informatie over de ontwikkeling van de geluidbelasting in de handhavingspunten in het LVB moet op basis van de RMI worden aangeleverd. Schiphol rapporteert maandelijks aan de ILT over het capaciteitsgebruik (gerealiseerde geluidbelasting) en de resterende gebruiksruijme van de handhavingspunten en de ZOG.

De ILT rapporteert in de halfjaarlijkse rapportages over de grenswaarden en geeft hierbij duiding en context. Nieuwe handhavingspunten leiden niet tot een toename van de kwalitatieve administratieve lasten, omdat de bestaande rapportageplicht in relatie tot de handhavingspunten niet is gewijzigd. Wel zullen de kwantitatieve administratieve lasten toenemen, omdat er 114 handhavingspunten bijkomen. Er moet dus over meer handhavingspunten gerapporteerd worden.

#### **Ad 2**

De regels voor preferentieel baangebruik, inclusief alle informatie- en rapportageverplichtingen, worden al sinds 2010 uitgevoerd zonder dat dit in



regelgeving is vastgelegd. De inwerkingtreding van de LVB-wijziging zal daarmee niet leiden tot extra administratieve lasten.

#### Ad 3

Het aanvragen van een vrijstelling in verband met onderhoud waarbij het nodig is om af te wijken van de regels voor baangebruik en/of van de grenswaarden voor geluid in handhavingspunten in het LVB, is een praktijk die al jaren gehanteerd wordt. Hiermee zijn dus geen extra administratieve lasten gepaard.

#### Ad 4

Zie hierna onder RMI.

#### Ad 5

Met deze wijziging krijgt de exploitant van de luchthaven de verplichting om reeds gedurende het gebruiksjaar in samenspraak met LVNL en de luchtvaartmaatschappijen voor de ILT een beheersplan te maken bij een dreigende overschrijding van de grenswaarden of een norm. In dat plan wordt aangetoond op welke manier wordt voorkomen dat de dreigende overschrijding van de grenswaarden of norm daadwerkelijk plaatsvindt in de lopende handhavingsperiode.

Deze wijziging leidt op zichzelf niet tot een wijziging van de administratieve lasten. Het in de loop van een gebruiksjaar vragen om een beheersplan door de ILT, indien de verwachting bestaat dat een grenswaarde aan het eind van het gebruiksjaar zal worden overschreden, is reeds een bestaande praktijk. Het enige verschil is dat dit nu in het LVB is opgenomen. Het opstellen van een beheersplan door de exploitant wordt daarom geacht onder de reguliere activiteiten van Schiphol te vallen. Het beheersplan wordt door de ILT gepubliceerd tegelijk met de handhavingsrapportage, bedoeld in artikel 8.29 van de Wet luchtvaart. In de artikelen 4.2.1 en 4.2.2 is bepaald is dat in de handhavingsrapportage ook wordt ingegaan op de uitvoering van het beheersplan. Het vastleggen van een maximum aantal bewegingen voor GA zal ook niet leiden tot meer regeldruk voor luchtvaartmaatschappijen en de luchthaven, omdat het proces van slotallocatie niet wijzigt. De slotcoördinator zal bij het verdelen van de slots rekening moeten houden met het maximum. Voor de ILT betekent het opnemen van een maximum aantal voor GA een beperkte extra handhavingstaak.

#### 6.3.2 RMI

De wijziging van het LVB vereist ook wijziging van de RMI. In de memorie van toelichting bij de wetwijziging ten behoeve van het NNHS is overigens al een opgave gedaan.<sup>62</sup> Daarbij is aangegeven welke extra administratieve lasten van de baangebruiksregels uit het NNHS voortvloeien via de informatieverplichtingen die zijn opgenomen in de met het LVB samenhangende RMI.

In de RMI zijn de rapportageverplichtingen voor de luchtvaartsector ten behoeve van monitoring en handhaving van de regels en grenswaarden in de Wet luchtvaart en het LVB opgenomen. In de RMI zijn daartoe voorschriften vastgelegd voor het

---

<sup>62</sup> Kamerstukken II 2014/15, 34098, nr. 3.

registreren, bewerken en berekenen van gegevens en rapporteren van resultaten aan de ILT, zodat vastgesteld kan worden of aan de normen is voldaan. De RMI is aangepast met de in het MER gehanteerde actuele gegevens en rekenvoorschriften. De nieuw te leveren gegevens door de luchthaven Schiphol betreffen de invoer ten behoeve van de gebruiksprognose, de evaluatie daarvan en de handavingsrapportages van de ILT. Door Schiphol wordt al jaren gerapporteerd over de toepassing van de regels voor preferentieel baangebruik ook worden gebruiksprognoses en evaluaties al jaren uitgevoerd. Er zijn naar verwachting daarmee geen extra administratieve lasten gemoeid. Mogelijk zijn hiermee nog eenmalige nalevingskosten gemoeid van een bedrag van € 382.000 voor het systeem met betrekking tot de baanbeschikbaarheidsregistratie.

De aanvullend te leveren gegevens door LVNL betreffen eveneens de invoer voor de gebruiksprognose vooraf, de evaluatie van het gebruiksjaar achteraf en de handavingsrapportages van de ILT. Daarnaast moet informatie worden geleverd ten behoeve van de door de ILT uit te voeren audits. De totale daarmee gemoeide bestuurlijke lasten bedragen jaarlijks naar verwachting € 16.920 (376 uur x € 45). De nalevingskosten betreffen het systeem ten behoeve van de rapportages over het gebruik van banen en baancombinaties en bedragen voor zover niet reeds geïmplementeerd eenmalig € 90.000 plus een jaarlijks bedrag van € 3.600 (80 uur x € 45) voor onderhoud van het systeem. In dit kader is van belang dat het NNHS inclusief alle informatie- en rapportageverplichtingen al sinds 2010 wordt uitgevoerd. Geconcludeerd kan worden dat de wijziging van het LVB en de bijbehorende wijziging van de RMI geen significant extra lasten met zich meebrengen. In dit verband is bovendien van belang dat preferent baangebruik inclusief (bijna) alle informatie- en rapportageverplichtingen al sinds 2010 worden toegepast. Uit de toepassing van de vier baangebruiksregels vloeien daarom geen extra lasten voort.

Een ontwerp van deze LVB-wijziging is voorgelegd aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR). ATR heeft het dossier niet geselecteerd voor een formeel advies, omdat het geen omvangrijke gevolgen voor de regeldruk heeft.

#### **6.4 Gevolgen vliegveiligheid**

Het Ministerie van IenW heeft een onafhankelijke integrale veiligheidsanalyse (IVA) laten uitvoeren op de geluidsbeperkende maatregelen die opgenomen worden in de algehele LVB-wijziging.<sup>63</sup> Bij deze IVA werd voor elke geluidsbeperkende maatregel vastgesteld welke van de 36 ICAO ongevals categorieën relevant zijn en of als gevolg van de maatregel de ongevalskans per beweging verandert ten opzichte van het gebruiksjaar 2024. De resultaten zijn samengevoegd tot een totaaleffect op de ongevalskans per beweging en de ongevalskans per jaar. Op basis daarvan zijn ook effecten op externe veiligheid bepaald. De gecombineerde geluidsmaatregelen leiden tot een ongevalskans per beweging die 0,9% tot 0,2% kleiner is dan de ongevalskans per beweging in de situatie voor de inwerkingtreding van deze wijziging van het LVB. Deze veranderingen zijn zo gering, en de marge om te voldoen aan het gelijkwaardigheids criterium is zo ruim, dat er geen effecten op de externe veiligheid zijn te verwachten. De resultaten van de IVA laten zien dat er vanuit het oogpunt van luchtvaartveiligheid geen

---

<sup>63</sup> Actualisatie Integrale Veiligheidsanalyse 2024.

belemmeringen zijn om het maatregelenpakket in te voeren. Doordat de ongevalskansen over het geheel genomen licht dalen met invoering van de maatregelen, zijn ook geen specifieke maatregelen nodig om eventuele veiligheidsrisico's die samenhangen met deze maatregelen te mitigeren.

In de uitgevoerde IVA is gekeken naar de ongevalskans van een maximum aantal vliegtuigbewegingen tussen een bandbreedte van 475.000 en 485.000. Het maximum aantal vliegtuigbewegingen van 478.000 dat met de versnelde wijziging van het LVB is vastgelegd valt hier binnen. Zoals hierboven beschreven, worden er vanwege deze maatregel, net zoals de maatregelen die worden vastgelegd met de algehele LVB-wijziging, geen effecten op de externe veiligheid verwacht. Ook bij de gefaseerde terugkeer naar een maximum aantal van 500.000 vliegtuigbewegingen, zal de ongevalskans niet toenemen. Het ministerie heeft in 2018 een IVA laten uitvoeren voor een beperkte groei op Schiphol van 500.000 vliegtuigbewegingen naar 550.000 vliegtuigbewegingen. Hieruit is gebleken dat dit mogelijk is, zonder dat de kans op een ongeval per jaar toeneemt, dankzij genomen maatregelen. Hierbij moet de groei wel plaatsvinden zonder verhoging van het piekruurcapaciteit en zonder aanpassing van het huidige systeem waarbij wisselingen van baancombinaties plaatsvinden (mede) aan de hand van baanpreferenties op basis van geluid. Met de voorliggende algehele LVB-wijziging wordt dit laatste ook vastgelegd.<sup>64</sup> Twee jaar later heeft een actualisatie van de IVA uit 2018 plaatsgevonden.<sup>65</sup> Hierin werd gekeken of de maatregelen om de veiligheid te verbeteren voorgesteld in onder andere de IVA van 2018 zijn ingevoerd en of deze voldoende zijn om een groei op Schiphol tot 540.000 vliegtuigbewegingen veilig te kunnen accommoderen. Hierin wordt gesteld dat de uitgangspunten van de IVA uit 2018 ongewijzigd zijn en dat er een groei kan plaatsvinden tot 540.000 vliegtuigbewegingen zonder dat de ongevalskans toeneemt. Gebaseerd hierop kan dan ook geconcludeerd worden dat een gefaseerde terugkeer naar een maximum van 500.000 vliegtuigbewegingen geen effect op de ongevalskans zal hebben.

---

<sup>64</sup> Integrale Veiligheidsanalyse Schiphol.

<sup>65</sup> Actualisatie Integrale Veiligheidsanalyse Schiphol.

## 7. Maatschappelijk economische effecten

Schiphol is een hubluchthaven die Nederland verbindt met veel bestemmingen wereldwijd. Het uitgebreide Schipholnetwerk draagt positief bij aan de welvaart, omdat Nederlanders snel en betaalbaar naar hun zakelijke of vakantiebestemming, familie of vrienden kunnen reizen. Naast het passagiersvervoer is luchtvracht belangrijk voor de internationale handel als snel alternatief ten opzichte van andere modaliteiten. Nederland heeft een sterke, gediversifieerde economie met veel verschillende sectoren. Deze diversiteit is van groot belang voor een gezonde economie: het maakt ons wendbaar en weerbaar. De luchtvaart biedt toegang tot markten, wat bijdraagt aan het succes van Nederlandse strategisch belangrijke sectoren: waar het meest te verdienen is voor Nederlandse bedrijven en wat het meeste bijdraagt aan de weerbaarheid van de Nederlandse economie. Daarnaast is Nederland één van de meest open economieën ter wereld en de derde exporteur van diensten in de EU: meer dan 30% van ons nationale inkomen komt uit het buitenland.

In het kader van de totstandkoming van het LVB zijn de effecten van de maatschappelijk-economische betekenis van bandbreedtes van vliegtuigbewegingen in relatie tot de internationale verbondenheid van Nederland waar mogelijk onderzocht. Dit is gebeurd bij bandbreedtes zoals deze ook in het Milieueffectrapport worden aangehouden. Het onderzoek is uitgevoerd door bureau SEO en gebaseerd op de scenario's in de Welvaart en Leefomgeving (WLO) 2015. Ten tijde van het onderzoek waren de nieuwe scenario's nog niet bekend. De resultaten van het onderzoek geven aan dat bij een verlaging van het maximum aantal jaarlijkse vliegtuigbewegingen op Schiphol van 500.000 naar 460.000 er sprake is van een beperkte impact op het aantal aangeboden bestemmingen en de internationale bereikbaarheid. Ten aanzien van het welvaartseffect laat het onderzoek zien dat er eerst een negatief effect valt te verwachten met een daling van 30 miljoen tot 70 miljoen euro. Op termijn herstelt de arbeidsmarkt zich weer. Het welvaartseffect zal positief uitvallen rond 2030 met een maximum van 150 miljoen euro.

Het blijft zeer moeilijk om wetenschappelijk hard te onderbouwen waar de grens ligt van het aantal vliegtuigbewegingen dat minimaal nodig is om de kwaliteit van het netwerk op Schiphol te borgen. Er zullen altijd kanttekeningen bij analyses te plaatsen zijn. Dit onderzoek moet daarom nadrukkelijk niet in isolement gezien worden. Maatschappelijk-economische effecten op bijvoorbeeld het vestigings- en investeringsklimaat en de handelsbetrekkingen van Nederland kunnen niet goed gemonetariseerd worden en zijn daarom niet als zodanig meegenomen in dit onderzoek. Hetzelfde geldt voor de bijdrage van luchtvaart aan de economische weerbaarheid van Nederland. In het verlengde daarvan is ook de waarde van strategische autonomie niet opgenomen. Daarom worden die elementen aan de hand van eerder ander onderzoek hieronder kort gedeut.

Het belang van de luchthaven Schiphol voor de economie en het vestigingsklimaat is eerder onderzocht.<sup>66</sup> Op de hubluchthaven Schiphol combineert de hub carrier (KLM) lokale (OD) en transferpassagiers, waardoor schaalvoordelen worden behaald en meer

---

<sup>66</sup> Kamerstukken II 2024/25, 31936, nr. 1179.

vluchten en bestemmingen kunnen worden aangeboden. Dit uitgebreide vluchtaanbod levert een groot economisch effect op voor Nederland als open diensteneconomie: het verlaagt transportkosten, verhoogt productiviteit en versterkt het vestigingsklimaat, wat buitenlandse investeringen aantrekt. Het totale economische belang van Schiphol komt uit op circa 111.200 banen, goed voor een toegevoegde waarde van circa EUR 11,8 miljard (2023). Schiphol was met deze cijfers goed voor 1.11% van het BBP in Nederland. Daarnaast is Schiphol belangrijk voor een gezond vestigings- en investeringsklimaat, en daarmee de concurrentiepositie van Nederland.

Ook het belang van de Nederlandse luchtvaartsector voor de open strategische autonomie van Nederland is eerder onderzocht.<sup>67</sup> Strategische autonomie heeft niet alleen betrekking op het veiligheids- en defensiebeleid, maar ook op het economisch beleid omdat andere landen hier in toenemende mate geopolitiek-strategisch naar kijken. De Nederlandse luchtvaartsector is met haar internationale netwerk aan verbindingen vanaf Schiphol bij uitstek een sector waar altijd wederzijdse afhankelijkheden bestaan. Daarom is het van belang om voor de verbondenheid van Nederland de afhankelijkheid van buitenlandse luchthavens, luchtvaartmaatschappijen, luchtvaartindustrie en energieleveranciers te beperken. Een sterke en concurrerende nationale luchthaven is daarom in toenemende mate van strategisch belang.

## **8. Totstandkomingsprocedure**

### **8.1 Procedure MER en adviezen Commissie voor de milieueffectrapportage**

Op grond van ... is het ontwerpbesluit van ... tot ... ter advisering gelegd bij de Commissie voor de milieueffectrapportage. PM

### **8.2 Informele consultatie**

Tijdens de periode van juli 2024 tot en met september 2025 is er een traject van informele consultatie doorlopen, waarbij de MRS, BRS en sectorpartijen zijn geïnformeerd over de inhoud en wijzigingen van het LVB en zij reacties hierop hebben kunnen geven. Met het betrekken van deze partijen zijn verschillende invalshoeken gedekt: belangen vanuit de maatschappij over de leefomgevingskwaliteit, belangen vanuit regionale overheden, en belangen vanuit luchtvaartsectorpartijen. Tijdens de formele consultatie (zienswijzenprocedure) heeft eenieder de mogelijkheid om zijn of haar zienswijze in te dienen over de LVB-wijziging.

Onderdelen die tijdens de informele consultatie ter sprake zijn gekomen zijn onder andere het stelsel van handhavingspunten en baangebruiksregels, de methodiek van de bepaling van de handhavingspunten en locaties van de handhavingspunten. Op basis van de reacties zijn verschillende aanpassingen aan de tekst van de van het LVB gedaan. In een later stadium is ook het voornemen van het ontwikkelen van een systematiek voor gefaseerde terugkeer naar maximaal 500.000 vliegtuigbewegingen met deze partijen besproken en zijn zij om een reactie gevraagd.

---

<sup>67</sup> Kamerstukken II 2024/25, 29665, nr. 530.

### *8.2.1 Inbreng Maatschappelijke Raad Schiphol*

De MRS adviseert de Minister van IenW over Schiphol wanneer het betrekking heeft op luchtvaartangelegenheden en de leefomgevingskwaliteit. Vanuit die hoedanigheid is de MRS geconsulteerd gedurende de totstandkoming van de LVB-wijziging. Hoewel de MRS een aantal aspecten van het nieuwe stelsel ondersteunt, vindt de MRS dat in het nieuwe LVB de bescherming van de gezondheid van mensen in plaats van bescherming van de luchtvaartoperatie het uitgangspunt bij de bepaling van de grenswaarden zou moeten zijn. Dit is volgens de MRS nodig om hen effectief te beschermen tegen de kwalijke gevolgen van vliegtuiggeluid.

Dit principiële punt van de MRS uit zich in de inbreng die de raad heeft gedaan gedurende de consultatie: zowel als het gaat om het bepalen van de locaties van de handhavingpunten, het bepalen van de hoogte van de grenswaarden, het aantal vluchten en bij diverse andere onderwerpen binnen de LVB-wijziging.

De MRS is een voorstander van het opnemen van een jaarlijks maximum aantal vluchten in het LVB als een instrument ter bescherming van de leefomgeving. Die opname is volgens de MRS een erkenning van het feit dat aantallen vluchten er toe doen als het gaat om geluidshinder. Deze LVB-wijziging laat de hoogte van het aantal vluchten ongemoeid. De MRS steunt de huidige hoogte van een maximum van 478.000 vluchten niet. Dat aantal is volgens de MRS namelijk niet tot stand gekomen op basis van een kenbare en navolgbare belangenafweging. Er is niet aangetoond dat zoveel vluchten noodzakelijk zijn. Daarom is er volgens de MRS van een fair balance – zoals voorgeschreven in het EVRM – geen sprake.

Naast bovenstaande punten heeft de MRS onder andere gedetailleerde inbreng geleverd op de methodologie van het bepalen van de locaties van handhavingpunten. Ook is de MRS kritisch op de rekenmethode voor de bepaling van de grenswaarden. Daarin is de luchthavenoperatie leidend en speelt gezondheid geen rol. Het resultaat is dat er te veel marge zit in de grenswaarden wat lokaal tot ernstige geluidshinder kan leiden.

De MRS wijst elke vorm van systematiek voor gefaseerde terugkeer naar maximaal 500.000 vliegtuigbewegingen 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).

#### *8.2.1.1 Reactie op inbreng*

Het beeld dat het beschermen van de operatie op Schiphol het uitgangspunt is van deze LVB-wijziging wordt niet herkend. Het beleid rondom Schiphol is gestoeld op drie doelstellingen. De eerste doelstelling is erop gericht de rechtspositie van omwonenden te herstellen, zoals ook door de rechter in de RBV-zaak is opgedragen.<sup>68</sup> De tweede doelstelling betreft een stapsgewijze reductie van 20% van het aantal ernstig gehinderden en woningen ten opzichte van de referentiesituatie 1 november 2024.<sup>69</sup> De derde doelstelling is het ontwikkelen van een nieuw normenstelsel met daarbij continue

<sup>68</sup> Kamerstukken II 2024/25, 29665, nr. 519.

<sup>69</sup> Kamerstukken II 2024/25, 29665, nr. 523.

afname van hinder.<sup>70</sup> Deze drie doelstellingen vormen de uitgangspunten voor de verschillende initiatieven van IenW. De uitkomsten van de BA-procedure vormen het uitgangspunt in het bepalen van het aantal vliegtuigbewegingen en het bepalen van de hoogtes van de grenswaarden (waaronder de marges daarin). In het nieuwe normenstelsel ontstaat de mogelijkheid voor een afbouwpad voor (lokale) grenswaarden, zoals gesuggereerd door de MRS.

Uiteindelijk is met dit LVB invulling gegeven aan de vereisten van het EVRM, wat onder andere inhoudt dat er een fair balance dient te bestaan bij de totstandkoming van het besluit. Dit kan worden getoetst in de voorhangprocedure bij de Eerste en Tweede Kamer, maar ook door de afdeling advisering van de Raad van State bij haar advisering. De Eerste en de Tweede Kamer als ook de Raad van State ontvangen alle stukken en zien ook toe op dit aspect.

Naar aanleiding van de inbreng van enkele MRS-leden is het uitgangspunt voor de locatiebepaling van handhavingspunten voor woonlocaties die gedeeltelijk binnen en gedeeltelijk buiten de contour liggen aangepast. Aanvankelijk werd uitgegaan van het zwaartepunt van de woonlocaties binnen de contour. In het definitieve besluit wordt voor die woonplaatsen waarvan de meerderheid van de woonlocaties buiten de contour ligt, het handhavingspunt geplaatst op het punt bij de rand van de contour met de kortste afstand tot het zwaartepunt van de woonplaats.

De Aldersparadox is een blijvend aandachtspunt bij het werken aan de het beperken van geluid. De zorgen van de MRS zijn meegenomen door te bekijken naar wat de lokale geluidsbelasting is als gevolg van het gebruik maken van TVG als indicator voor de systematiek van gefaseerde terugkeer naar 500.000 vliegtuigbewegingen. TVG als indicator hiervoor blijkt een positieve impact te hebben op de reductie van de lokale geluidsbelasting.

### *8.2.2 Inbreng Bestuurlijke Regio Schiphol*

De Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) is het samenwerkingsverband van de regionale overheden (gemeenten en provincies) rond de luchthaven Schiphol. Via dit samenwerkingsverband is de regio geconsulteerd over de LVB-wijziging. De BRS hecht waarde aan het beëindigen van het anticiperend handhaven en aan het vastleggen van de baangebruiksregels van het NNHS juridisch te verankeren in het LVB.

De BRS heeft in haar reactie aangegeven dat een belangrijk verzoek is om bestaande handhavingspunten te 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. Handhavingspunten weghalen kan immers het idee geven dat er gegevens achter worden gehouden. Het opheffen van een handhavingspunt houdt de vraag levend of de situatie beter wordt of dat er gewoon iets niet wordt verteld.

De BRS heeft verzocht, indien bovenstaande niet mogelijk blijkt, om toch inzicht in de huidige handhavingspunten te krijgen om zo een historisch vergelijk te kunnen

---

<sup>70</sup> Kamerstukken II 2024/25, 29665, nr. 519.

maken en inzichtelijk te maken voor de etmaal en nachtperiode. Hierdoor ontstaat niet het beeld dat informatie verzwegen wordt.

Ook verzoekt de BRS om handhavingspunten buiten de 45 dB contour - vooral in die kernen waar veel (nachtelijke) hinder wordt ervaren - én een evenwichtige(r) verdeling van handhavingspunten in het buitengebied (het vectorgebied). 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.

Bescherming van omwonenden is voor de BRS heel belangrijk. Het is binnen de BRS een breed gedragen zorg dat onduidelijk is hoe de grenswaarden binnen deze LVB-wijziging tot betere bescherming leiden. Daarnaast verzoekt de BRS om versterkte handhaving gedurende het jaar, een systematiek van afnemende hoogten van grenswaarden navenant de geluidsreductie door verstillingsmaatregelen als gevolg van de balanced approach-maatregelen. Ook vraagt de BRS om een transparant afwegingskader voor bepaling van vrijstellingen als gevolg van voorgenomen baanonderhoud. Ook is aandacht gevraagd voor het beschermen van de secundaire banen en om het opnemen van een maximum op de piekbelasting (LaMax).

De BRS suggereert om de discussie omtrent gefaseerde terugkeer naar maximaal 500.000 vliegtuigbewegingen te betrekken bij de ontwikkeling van het nieuwe stelsel, 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. Ook vraagt de BRS om aanvullende hinderinactoren, aandacht voor hinder(verschuiving) in de nacht en garanties op verbetering voor alle regio's rondom Schiphol, en compensatie wanneer dit niet kan.

#### 8.2.2.1 Reactie op inbreng

Voor de navolgbaarheid van het stelsel is er voor gekozen om oude handhavingspunten niet te behouden. Hiermee zou het stelsel te veel uitzonderingen toestaan op de uitgangspunten die zijn vastgesteld. Dit komt de navolgbaarheid van het nieuwe stelsel niet ten goede. Voor Badhoevedorp en Assendelft wordt ook het huidige handhavingspunt (LVB 2008) gelegen in deze woonplaatsen toegevoegd. Deze handhavingspunten hebben een logische locatie ten opzichte van de vertrek- en aanvliegeroutes en worden daarom behouden in de nieuwe set aan handhavingspunten. Om tegemoet te komen aan de vraag van de BRS heeft het Ministerie van IenW een onderzoeksbureau opdracht gegeven om inzichtelijk te maken wat de grenswaarde in de historische locaties van de handhavingspunten zou zijn geweest als ook op die plaatsen een handhavingspunt geplaatst zou zijn in het nieuwe stelsel.

Op basis van de WHO-richtlijnen is uitgegaan van handhavingspunten in het gebied tot de 45 dB(A)  $L_{den}$ -contour en 40 dB(A)  $L_{night}$ -contour, omdat binnen deze contouren personen ernstige hinder en/of slaapverstoring kunnen ondervinden. Het gebied waarin handhavingspunten zijn geplaatst wordt hiermee fors vergroot ten opzichte van het LVB uit 2008. Tegelijkertijd wordt binnen het toepassingsbereik van de rekenmethodiek gebleven. Als uitgegaan zou worden van een nog grotere contour, geldt een modelbeperking en worden de berekeningen minder betrouwbaar. In het LVB, zoals



gewijzigd door dit besluit, is een evaluatiebepaling opgenomen die rekening houdt met het actualiseren van de locaties van de handhavingspunten en de grenswaarden in die punten.

Met de uitkomsten van de doorlopen BA-procedure, wordt er betere bescherming geboden tegen geluidshinder dan in de periode van het anticiperend handhaven, voor zowel de omwonenden van de primaire als de secundaire banen.

Met de algehele LVB wijziging is geen afbouwpad of dalende (lokale) grenswaarden voorzien. Het te ontwikkelen nieuwe normenstelsel biedt de mogelijkheid om te sturen op geluidsnormen.

Als resultaat van onder andere de inbreng van de BRS zijn er nieuwe afspraken over baanonderhoud gemaakt tussen Schiphol, LVNL en het Ministerie van IenW die zijn geland in deze LVB-wijziging. Onderdeel van de verdere uitwerking van deze afspraken is onder andere het ontwikkelen van een afwegingskader.

Aangesloten wordt bij de analyse van de BRS dat een aanvullende hinderindicator zoals  $LA_{max}$  meerwaarde kan bieden bij de reductie van hoge maximale geluidniveaus. Dit ligt daarom bij de momenteel lopende ontwikkeling van een nieuw stelsel voor de vliegtuiggeluid nadrukkelijk op tafel. Omwille van het spoedig herstel van de rechtsbescherming wordt het LVB voorafgaand aan dit nieuwe stelsel gewijzigd. Vanwege het herstel van de rechtsbescherming is het belangrijk om het LVB zo snel mogelijk in werking te laten treden. Dit wordt onderstreept door de gerechtelijke uitspraak in de RBV-zaak.

Er is gekozen voor een combinatie van monitoring en toetsing op het beginpunt en automatisatie van de overige terugkeerfasen. Daarmee wordt deels tegemoet gekomen aan de reactie van de BRS.

### *8.2.3 Inbreng sectorpartijen*

De inbreng van sectorpartijen wordt als noodzakelijk beschouwd bij de totstandkoming van het luchtvaartbeleid.

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. Daarnaast zijn er zorgen over de (uitvoerbaarheid van) handhavingspunten verderaf van de luchthaven. Sectorpartijen geven aan dat zij vraagtekens hebben bij de theoretische opzet van het stelsel en de praktische uitvoerbaarheid, robuustheid en handhaafbaarheid. Zo benoemen sectorpartijen een zorg dat als het preferentieel baangebruik in de praktijk zou conflicteren met de grenswaarden in handhavingspunten er stuurmaatregelen genomen moeten worden die haaks staan op de doelstelling tot hinderreductie. Ook zouden de grenswaarden volgens deze sectorpartijen te laag bepaald zijn en daarmee niet voldoen aan situaties met bijvoorbeeld extreme weersomstandigheden. Ook hebben sectorpartijen ook zorgen over de aanscherping van enkele normen binnen het NNHS terwijl er geen verruiming wordt doorgevoerd.

Schiphol en luchtvaartmaatschappijen hebben gedurende de ontwikkeling van de systematiek voor gefaseerde terugkeer naar maximaal 500.000 vliegtuigbewegingen aangegeven een voorkeur te hebben voor aan de voorkant langjarige duidelijkheid, automatische vrijgave en een berekeningssystematiek voor de verstillingsgebaseerd op historische trends.

#### 8.2.3.1 Reactie op de inbreng

Een uitvoerbaar stelsel is een gedeeld belang van het Rijk en de sectorpartijen. Met dit traject wordt getracht invulling te geven aan de uitspraak van de rechter in het kader van de RBV-zaak. Een stelsel zonder handhavingspunten is geen optie. Baangebruikregels zorgen per saldo voor de minste hinder, maar van deze regels mag worden afgeweken bij dreigende overschrijding van een grenswaarde. De grenswaarden zijn dus leidend.

De zorgen over de handhavingspunten verder van de luchthaven komen voort uit routespreiding als gevolg van vectoring in dat gebied. Hier kan lastig op worden gestuurd. Hiermee is deze LVB-wijziging rekening gehouden, door hiervoor een onderbouwde marge op te nemen in de grenswaarden in handhavingspunten.

De systematiek voor gefaseerde terugkeer naar maximaal 500.000 vliegtuigbewegingen is nu een combinatie geworden van langjarige duidelijkheid en automatische vrijgave met controle op het behalen van de -20% en de eerst terugkeerfase. Daarmee wordt deels tegemoet gekomen aan de input vanuit de sectorpartijen.

### **8.3 Zienswijzenprocedure**

Op grond van artikel 8.24 in samenhang met artikel 8.13 en 8.14 van de Wet luchtvaart is het ontwerpbesluit van ... tot ... ter inzage gelegd met de mogelijkheid voor een ieder tot het indienen van een zienswijze. PM

### **8.4 Voorhang Staten-Generaal**

Op grond van artikel 8.24 in samenhang met artikel 8.13 en 8.14 van de Wet luchtvaart is het ontwerpbesluit van ... tot ... voorgehangen bij de Staten-Generaal. PM

### **8.5 Internetconsultatie**

Voor de wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit wordt geen Internetconsultatie georganiseerd. Voor dergelijke besluiten is op grond van de Wet luchtvaart de uniforme openbare voorbereidingsprocedure van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. Deze procedure verplicht tot het ter inzage leggen van het ontwerpbesluit en biedt eenieder de mogelijkheid zienswijzen in te dienen. Omdat hiermee een formeel wettelijk inspraak kader geldt, is Internetconsultatie niet noodzakelijk en zou toepassing daarvan leiden tot dubbele consultatie.

## **9. Inwerkingtreding**

Het besluit treedt bij koninklijk besluit in werking. Dat tijdstip zal gelijk zijn aan het tijdstip dat een aantal artikelen van de Wet tot wijziging van de Wet luchtvaart in verband met de invoering van een nieuw normen- en handhavingstelsel voor de

luchthaven Schiphol en enige andere wijzigingen<sup>71</sup> in werking treedt. Getracht wordt om hierbij aan te sluiten op de start van een nieuw gebruiksjaar. Gelijkzeitig zal ook een de in verband met dit besluit benodigde wijziging van de Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol in werking treden.

Van artikel I van de hiervoor bedoelde wet zullen in werking treden de onderdelen:

- E: toevoeging preferentieel baangebruik aan artikel 8.17, tweede lid;
- F: toevoegen artikelen 8.17a (gebruiksprognose) en 8.17b (evaluatie);
- G: toevoeging regels preferentieel baangebruik aan de zorgplicht in artikel 8.18;
- H: toevoeging regels preferentieel baangebruik aan artikel 8.22, eerste en derde lid (handhaving ILT met maatregel bij overschrijding grenswaarden bij regel die onder de zorgplicht valt).

## **10. Evaluatie**

Met dit Luchthavenverkeerbesluit worden nieuwe voorschriften voor de initiatiefnemer, haar gebruikers en de omgeving vastgelegd. Om de ontwikkeling in de praktijk en de nieuwe voorschriften uit het Luchthavenverkeerbesluit goed op elkaar te laten aansluiten is het van belang om het Luchthavenverkeer besluit te evalueren. Doel van de evaluatie is het bepalen van de daadwerkelijke effecten van de vergunde activiteit, waarbij rekening wordt gehouden met de daadwerkelijke vlootontwikkeling en actuele inzichten. Veel van deze onderwerpen kennen al hun eigen monitoringsmechanismen of zijn onderdeel van al bestaande monitoringsmechanismen. Denk bijvoorbeeld aan de jaarlijkse handavingsrapportage van de ILT. Van deze gegevens zal in de evaluatie gebruik worden gemaakt.

De evaluatie vindt per vijf jaren plaats. De termijn van vijf jaar sluit aan bij gangbare evaluatiecycli en geeft tegelijkertijd ruimte aan beleidsmatige en operationele ontwikkelingen. Deze periode biedt voldoende tijd om representatieve gegevens te verzamelen over de daadwerkelijke effecten van de vergunde activiteiten. De eerste evaluatie zal plaatsvinden vijf jaren na het onherroepelijk worden van het Luchthavenbesluit. Doel van de evaluatie is het bepalen van de daadwerkelijke effecten van de vergunde activiteit en het toetsen van de prognoses over de effecten van die activiteit in de m.e.r. In deze evaluatie dient rekening te worden gehouden met de daadwerkelijke vlootontwikkeling (vlootsamenstelling en aantal vliegtuigbewegingen) en actuele inzichten. De volgende punten dienen daarbij de evaluatie in elk geval in kaart te worden gebracht:

- De ontwikkelingen en de effecten van de regels en grenswaarden voor de geluidbelasting.
- De ontwikkelingen en de effecten van de regels voor de lokale luchtverontreiniging. Het gaat hier in elk geval om het beperken van het APU-gebruik en het eenmotorig taxiën.
- De ontwikkelingen en de effecten van de regels in verband met de ruimtelijke indeling rond de luchthaven Schiphol.

---

<sup>71</sup> Stb. 2016, 119-n1.

Mocht een evaluatie aantonen dat onderdelen van het Luchthavenverkeerbesluit in de praktijk onvoldoende uitvoerbaar zijn of onvoldoende effect sorteren, dan voorzien bij de vaststelling van het Luchthavenverkeerbesluit, dan kan door het bevoegd gezag een nadere afweging plaatsvinden over (nieuw) te nemen maatregelen. Hierbij zal het bevoegd gezag alle belangen die bij dat besluit tot aanpassing relevant zijn afwegen. De evaluatiebepaling in artikel II van het Luchthavenverkeerbesluit is gericht aan het bevoegd gezag. De ILT heeft hierin geen handhavende taak.

## **ARTIKELSGEWIJS**

### ARTIKEL I

#### *Onderdeel A*

Vanwege het vervallen van het Luchtverkeersreglement met de inwerkingtreding van het Besluit luchtverkeer 2014 en de inwerkingtreding van Verordening (EU) nr. 598/2014 van het Europees Parlement en de Raad 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, en tot intrekking van Richtlijn 2002/30/EG (PbEG L173/65) in 2016, zijn verschillende begripsbepalingen aangepast. of, Ook zijn begripsbepalingen vervallen omdat vanwege de rechtstreekse werking van de verordening hoofdstuk 4A is vervallen. Voorts zijn begripsbepalingen opgenomen vanwege in dit besluit opgenomen nieuwe bepalingen in het LVB. Daarnaast is van de gelegenheid gebruik gemaakt om van de begripsbepalingen een alfabetische opsomming te maken en deze bepalingen redactioneel te verbeteren.

#### *Onderdeel B en C*

Artikel 3.1.1, derde lid, bepaalt dat de gezagvoerder bij vertrek van een straalvliegtuig ervoor zorgt dat het straalvliegtuig binnen de luchtverkeersweg blijft, die voor het desbetreffende tijdvak van de desbetreffende baan is aangegeven in bijlage 1. Artikel 3.1.2 bepaalt hetzelfde voor naderingen. In het derde lid respectievelijk tweede lid van deze artikelen is bepaald dat dit niet geldt wanneer de bestemming de luchthaven Lelystad, Eindhoven of Rotterdam is. Hiermee wordt voorkomen dat de gezagvoerder in een situatie kan komen waarin het opvolgen van de voor die luchthavens gegeven luchtverkeersleiding leidt tot strijd met het LVB.

#### *Onderdeel D*

Artikel 3.1.3, derde lid, bepaalt dat LVNL ervoor zorgt dat het aantal afwijkingen van luchtverkeerswegen en/of minimale vlieghoogten in verband met een veilige en doelmatige afwikkeling van het luchthavenluchtverkeer beneden een bepaald percentage blijft. Voor afwijkingen van luchtverkeerswegen voor naderend verkeer in de nacht is daarbij nu bepaald dat alleen sprake is van een afwijking als de betreffende luchtverkeersweg op een hoogte lager dan vliegniveau 70 wordt binnengevlogen. Daarboven is dan niet sprake van een afwijking, omdat voor het gebied waarin de luchtverkeerswegen liggen, een minimale vlieghoogte van vliegniveau 70 geldt.

### *Onderdeel E*

In artikel 3.1.5 zijn de beperkingen opgenomen met betrekking tot starts en landingen op het banenstelsel (vierde lid) en de mogelijke afwijkingen van de beperkingen voor landingen (vijfde lid). In het vierde lid is een beperking met betrekking tot starts tussen 23.00 en 6.00 uur van de Kaagbaan in noordoostelijke richting (06) toegevoegd. De huidige praktijk is dat Schiphol de inzet van starten 06 in de nacht zoveel mogelijk beperkt, maar dit is niet verboden. Met deze wijziging wordt een verbod ingevoerd. Het starten in noordoostelijke richting vanaf de Kaagbaan betekent nachtelijk overlast in dichtbevolkt gebied (Amsterdam/Amstelveen). Het is daarom niet wenselijk om bij voorbaat voor het uitzonderlijke geval dat er harde noordoostelijke wind plaatsvindt, het gebruik van deze startbaan mogelijk te maken. Indien er onderhoud plaatsvindt aan bijvoorbeeld de Polderbaan, kan Schiphol ervoor kiezen om in zulke gevallen vrijstellingen aan te vragen of het onderhoud uit te stellen om zo wel een startbaan in noordelijke richting beschikbaar te hebben.

Als de Schiphol-Oostbaan (baan 4/22) niet beschikbaar is, moet het kleine en langzame VFR-verkeer worden ingepast in de reguliere verkeersstromen. Dit komt ongeveer vijf keer per jaar voor en betreft in totaal ongeveer 50 vluchten. Dit leidt tot een vermindering van de afhandelingscapaciteit zowel in de lucht als op de grond. Met de onderhavige wijziging wordt een nieuw lid toegevoegd waarin is bepaald dat van de beperkingen voor de Aalsmeerbaan (starts 36R en landingen baan 18L) kan worden afgeweken voor maximaal 50 starts en landingen per gebruiksjaar van VFR-verkeer als bedoeld in het Besluit luchtverkeer 2014 voor zover het betreft luchtvaartuigen conform tabel I-4-1-1 ICAO, Doc 8168, Vol II, naderingssnelheid-categorie APP A en B.

Vanuit milieu- en geluidsoverwegingen heeft dit geen gevolgen. De procedure wordt zelden toegepast en is alleen van toepassing voor kleine propellervliegtuigen, bijvoorbeeld van de kustwacht of politie. De naderingen en starts blijven ten zuiden van de Buitenveldertbaan (baan 09/27) en aan de oostkant van de luchthaven. Er wordt dus niet meer of anders over bewoond gebied gevlogen. Tenslotte wordt de procedure alleen overdag toegepast aangezien deze alleen van toepassing is voor VFR-verkeer.

### *Onderdeel F*

Een nieuw artikel 3.1.5a is ingevoegd waarin is bepaald welke afwijkende regels voor baan- en routegebruik gelden bij het jaarlijkse regulier onderhoud aan een baan. Gelet op de definitie van jaarlijks regulier onderhoud mag hiervan eenmaal per jaar gedurende maximaal zeven dagen gebruik van worden gemaakt.

Het nieuwe artikel 3.1.5b bevat een aantal procedurele regels met betrekking tot groot onderhoud om aan te geven hoe met groot onderhoud wordt omgegaan en om het verschil met het normale onderhoud te verduidelijken. Hierin wordt verplicht tot het opstellen van een informatiedocument met onderbouwing van de onderhoudswerkzaamheden en de impact. Daarbij wordt o.a. ingegaan op de verandering van het baangebruik tijdens het onderhoud en de totale impact van de werkzaamheden op geluidshinder. Per onderhoudssituaties wordt bekeken welke stakeholders betrokken moeten worden. Het voornemen van de minister op basis van

het informatiedocument wordt gedeeld zodat de exploitant daar rekening mee kan houden in de onderhoudsplanning en capaciteitsdeclaratie. Bij lid 5 a en b geldt dat dit dezelfde inhoudelijke elementen zijn als onder lid 2.

In paragraaf 3.3 van het algemeen deel van deze nota van toelichting is reeds op deze nieuwe artikelen ingegaan.

Artikel 3.1.6, eerste lid, bevat de verplichting voor Schiphol, LVNL en de luchtvaartmaatschappijen om de regels voor preferentieel baangebruik te volgen. Het tweede lid bevat de mogelijkheid om van de regels af te wijken indien dat noodzakelijk is om overschrijding van een grenswaarde voor geluid in een handhavingpunt te voorkomen. Beide bepalingen zijn in het algemeen deel van deze nota van toelichting toegelicht.

De regels voor preferentieel baangebruik zijn opgenomen in een nieuwe bijlage 4. Voor de regels 1, 2 en 3a is LVNL het normadressaat. Op grond van artikel 8.20 van de Wet luchtvaart dient LVNL deze regels na te leven. Bij niet-naleving kan door de ILT op grond van artikel 11.16, eerste lid, onder c, een bestuurlijke boete worden opgelegd. De regels 3b en 4 vallen onder de gezamenlijke zorgplicht van de sectorpartijen in artikel 8.18 van de Wet luchtvaart. Bij niet-naleving legt de ILT op grond van artikel 8.22 van de Wet luchtvaart eerst een maatregel op. Indien deze niet wordt nageleefd, kan op grond van artikel 11.16, eerste lid, onder d, een bestuurlijke boete worden opgelegd.

#### *Onderdeel G, H en I*

In de artikelen 3.2.1 en 3.2.2 zijn maatregelen meegenomen om de uitstoot van stoffen te beperken.

Artikel 3.2.1 is gewijzigd. In dit artikel was bepaald dat een gezagvoerder na landing op de luchthaven met een driemotorig of viermotorig straalvliegtuig zorgt voor het taxiën van de landingsbaan naar de afhandelsplaats met één uitgeschakelde motor. Door te bepalen dat de gezagvoerder ervoor zorgt dat het vliegtuig taxiëert met het minimaal noodzakelijke aantal motoren is de bepaling ook van toepassing op tweemotorige vliegtuigen. De bepaling is bovendien nu ook van toepassing op het taxiën voorafgaand aan de start. Op grond van de RMI moet hierover worden gerapporteerd.

Artikel 3.2.2 is aangepast in verband met de inwerkingtreding van Verordening (EU) 2023/1804 van het Europees Parlement en de Raad van 13 september 2023 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en tot intrekking van Richtlijn 2014/94/EU.

Het eerste lid van artikel 3.2.2 regelt dat de exploitant van de luchthaven moet zorgen voor de elektriciteitsvoorziening op de afhandelsplaatsen. Het tweede lid regelt dat de exploitant ervoor zorgt dat de afhandelsplaatsen op de in dat lid bepaalde momenten beschikken over de infrastructuur en de voorzieningen voor de toevoer van geconditioneerde lucht aan stilstaande vliegtuigen op die afhandelsplaatsen. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen de standplaatsen aan de gate enerzijds en buitenstandplaatsen anderzijds. Voor buitenstandplaatsen krijgt

Schiphol, in lijn met andere luchthavens in Nederland, meer tijd om voorzieningen te treffen voor geconditioneerde lucht. Tenslotte is in het bijzonder voor de afhandelingsplaatsen aan de C-pier bepaald dat deze tot uiterlijk 1 januari 2031 zijn uitgezonderd van de eis van geconditioneerde lucht.

In artikel 3.2.2, derde lid, is opgenomen dat de elektriciteit die wordt gebruikt uiterlijk 1 januari 2030 afkomstig moet zijn van het elektriciteitsnet dan wel ter plaatse moet zijn opgewekt. Er mag geen gebruik worden gemaakt van fossiele brandstoffen.

Artikel 3.2.2, vierde lid, bevat de verplichting voor de gezagvoerder om er bij de afhandeling van een vliegtuig aan de afhandelingsplaats voor te zorgen dat voor de stroomvoorziening en airconditioning geen gebruik gemaakt wordt van de in het vliegtuig aanwezige Auxiliary Power Unit of van een Ground Power Unit voor zover vervangende voorzieningen beschikbaar zijn. Op grond van het vijfde lid kan de gezagvoerder daarvan afwijken indien dat naar zijn oordeel om technische of veiligheidsredenen noodzakelijk is.

#### *Onderdeel J en K*

In de artikelen 4.1.1 en 4.1.2 is 'vliegtuigbeweging' vervangen door 'vlucht', omdat hier ook helikopterbewegingen worden bedoeld.

Op basis van de artikelen 4.1.1 en 4.1.2 wordt de ministeriële regeling (RMI) vastgesteld waarin de rekenmethode wordt opgenomen voor de berekening van de verschillende grenswaarden voor externe veiligheid.

#### *Onderdeel L en M*

In de artikelen 4.2.1. en 4.2.2 is de meteo-clausule komen te vervallen.

In de artikelen 4.2.1 en 4.2.2 zijn nieuwe waarden opgenomen voor respectievelijk het TVG voor het etmaal en de nacht.

#### *Onderdeel N*

Op basis van artikel 4.2.3 wordt de ministeriële regeling (RMI) vastgesteld waarin de rekenmethode wordt opgenomen voor de berekening van de geluidbelasting voor etmaal en nacht.

#### *Onderdeel O*

De systematiek voor gefaseerde terugkeer naar maximaal 500.000 vliegtuigbewegingen in artikel 4.2.3b is reeds toegelicht in paragraaf 3.9 van het algemeen deel van deze memorie van toelichting.

#### *Onderdeel P*

In artikel 4.3.1 is een aangepaste tabel grenswaarden opgenomen voor de uitstoot van stoffen. In de tabel zijn de grenswaarden voor CO geschrapt omdat deze een verwaarloosbare bijdrage aan de luchtverontreiniging leveren. Het besluit hiertoe is al in 2012 aangekondigd door de toenmalige Staatssecretaris van Infrastructuur en



Milieu.<sup>72</sup> De grenswaarde voor SO<sub>2</sub> is opgehoogd vanwege het gegeven dat het gemiddelde zwavelgehalte in kerosine hoger blijkt te zijn (geweest) dan bij het eerste LVB in 2002 werd aangenomen. Geschrapd is de verplichting om in een volgend jaar te toetsen aan de totale jaarlijkse emissie van een stof (in gram) van een voorgaand jaar.

#### *Onderdeel Q*

De regels met betrekking tot de berekening van de uitstoot van stoffen zijn op basis van artikel 4.3.2 opgenomen in de RMI.

#### *Onderdeel R*

Het nieuwe hoofdstuk 4A regelt de gebruiksprognose en de gebruiksevaluatie. Artikel 4A.1 bepaalt welke gegevens de gebruiksprognose in ieder geval dient te bevatten. Artikel 4A.2 bepaalt welke gegevens de evaluatie in ieder geval dient te bevatten. Deze evaluatie wordt uiterlijk vier maanden na afloop van het gebruiksjaar gepubliceerd. Dit is reeds toegelicht paragraaf 3.4 van het algemeen deel van deze nota van toelichting. Bij de evaluatie moet worden uitgegaan van de rekenmethodieken die zijn voorgeschreven in de RMI.

#### *Onderdeel S*

De artikelen 5.1, 5.2 en 6.1 bevatten overgangsrecht voor het eerste LVB en kunnen vervallen omdat zij zijn uitgewerkt.

#### *Onderdeel T*

De wijziging van de luchtverkeerwegen in bijlage 1 is reeds toegelicht in paragraaf 3.7 van het algemeen deel van deze nota van toelichting.

#### *Onderdeel U en V*

De bijlage 2 en bijlage 3 met de handhavingpunten zijn vervangen. Ook dit is reeds toegelicht in het algemeen deel van deze nota van toelichting, in hoofdstuk 2 en paragraaf 3.1.

#### *Onderdeel W*

Toegevoegd is een bijlage 4 (bijlage IV bij dit besluit) met de regels voor het preferentieel baangebruik. Deze regels zijn in hoofdstuk 2 en paragraaf 3.2 van het algemeen deel van de nota van toelichting toegelicht.

## ARTIKEL II

In artikel II is een evaluatiebepaling opgenomen om de effecten van deze wijziging van het LVB te monitoren. Elke vijf jaar wordt een verslag over de doeltreffendheid en de effecten van het besluit in de praktijk gezonden aan de Eerste en Tweede Kamer. Hierbij is bepaald welke onderwerpen in elk geval in de evaluatie moeten worden meegenomen. Deze bepaling heeft als doel om vijfjaarlijks de daadwerkelijke effecten van de in het LVB vergunde activiteit te evalueren en daarmee te bezien of er verschillen zijn tussen

---

<sup>72</sup> Kamerstukken II 2012/13, 29665, nr. 182

de praktijk en de bandbreedte van de ten behoeve van deze wijziging van het LVB onderzochte effecten.

### ARTIKEL III

Artikel 1 van het Besluit van 21 mei 1981, houdende vaststelling van enige regels ter beperking van de geluidhinder door luchtvaartuigen (Stb. 1981, 343) is vervallen omdat het achterhaald en niet meer nodig is.

Artikel 4, tweede lid, is geschrapt omdat het artikel van het LVB waarnaar het verwijst, is vervallen als gevolg van deze algehele wijziging van het LVB. In artikel 5 is de verwijzing naar de Wet milieubeheer vervangen door een verwijzing naar de Omgevingswet.

### ARTIKEL IV

Het besluit treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip dat voor de artikelen of artikelonderdelen kan verschillen. De minimuminvoeringstermijn en het vaste verandermoment voor algemene maatregelen van bestuur van 1 januari en 1 juli en de minimuminvoeringstermijn worden niet aangehouden, omdat omwonenden gebaat zijn bij spoedige inwerkingtreding van deze LVB-wijziging (Aanwijzing 4.17, vijfde lid, onder a, van de Aanwijzingen voor de regelgeving).

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,