

15 april 2026

Geachte leden van de Commissie Infrastructuur en Waterstaat/ Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening,

In aanloop naar de deskundigenbijeenkomst over het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) van 21 april aanstaande wil Royal Schiphol Group (RSG) u langs deze weg enkele overwegingen meegeven. Zoals u van ons mag verwachten, delen wij graag onze kennis en ervaring waar dit kan bijdragen aan een zorgvuldige beoordeling.

RSG ziet zichzelf nadrukkelijk als ervaringsdeskundige en uitvoeringspartij als het gaat om het LVB. Sinds de invoering van het Nieuw Normen- en Handavingsstelsel (NNHS), op advies van de Alders-tafel, wordt Schiphol al ongeveer vijftien jaar geëxploiteerd binnen een stelsel dat in de praktijk functioneert en breed is gedragen, maar dat tot op heden niet wettelijk is verankerd (ondanks verschillende pogingen daartoe van vorige kabinetten). Het voorliggende LVB biedt nu de mogelijkheid deze langdurige situatie te beëindigen en de benodigde rechtszekerheid te creëren.

#### **Het belang van een nieuw LVB: rechtszekerheid en bestuurlijke afronding**

Royal Schiphol Group omarmt het nieuwe LVB nadrukkelijk. Het vastleggen van duidelijke, juridisch houdbare kaders voor de luchthavenoperatie is essentieel voor rechtszekerheid voor omwonenden, luchtvaartmaatschappijen en de luchthaven zelf. Ook draagt een uitvoerbaar LVB bij aan transparantie en voorspelbaarheid in het luchthavenbeleid.

Het nieuwe LVB vormt bovendien de formele verankering van de uitkomsten van de Balanced Approach (BA). Deze BA is opgezet als een bredere afweging, ingevuld via een procedure die een basis heeft in het VN-Verdrag inzake de burgerluchtvaart en het EU recht (*Balanced Approach Verordening*), waarin is gezocht naar maatregelen om een viertal geluidsdoelstelling van de Nederlandse regering concreet in te vullen ter verbetering van de balans tussen het economische belang van Schiphol voor Nederland en het belang om geluidhinder voor de omgeving te beperken.

Het vastleggen van deze uitkomst in wetgeving markeert een belangrijk moment: niet alleen beleidsmatig en juridisch, maar ook bestuurlijk en politiek. Daarmee ontstaat duidelijkheid over wat van Schiphol mag worden verwacht én binnen welke grenzen. Wij onderkennen daarbij nadrukkelijk dat het vaststellen van het LVB uiteindelijk een politieke afweging is. Het gaat om het wegen van lusten en lasten van de nationale luchthaven binnen de internationale, Europese en nationale kaders.

Vanuit onze rol als exploitant is het niet aan ons om deze balans opnieuw te definiëren. Wel achten wij het van belang dat de uitkomsten consistent, uitvoerbaar en juridisch robuust in regelgeving wordt vastgelegd. Alleen dan kan deze balans ook daadwerkelijk in de praktijk worden gerealiseerd.

#### **Zorgen over uitvoerbaarheid en rechtszekerheid**

Naast onze uitdrukkelijke steun voor het LVB hebben wij in onze discussies met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat op zowel het tijdelijke als het integrale LVB een aantal aandachtspunten ingebracht. Graag zetten wij deze hier op hoofdlijnen uiteen, aangezien zij direct raken aan de uitvoerbaarheid en daarmee aan de effectiviteit van het stelsel:

- *Uitvoerbaarheid van het stelsel*

In de voorgestelde systematiek ontstaat spanning tussen ambitieuze grenswaarden, beperkte sturingsmogelijkheden gedurende het gebruiksjaar en de afhankelijkheid van prognoses. Een stelsel moet niet alleen juridisch houdbaar zijn, maar ook in de dagelijkse operatie uitvoerbaar blijven onder uiteenlopende omstandigheden. Niet in de laatste plaats de huidige geopolitieke onrust die direct impact heeft op het internationale luchtverkeer (en dus ook op Schiphol). Daar zijn nog aanpassingen voor nodig.

- *Borging van preferentieel baangebruik*  
Preferentieel baangebruik is al lang de kern van het Nederlandse geluidsbeleid rond Schiphol en cruciaal voor het beperken van hinder. Wij zien risico's dat dit principe onder druk komt te staan wanneer grenswaarden te knellend zijn vastgesteld. De paradox is dat een systeem met te strakke grenswaarden per saldo tot meer hinder kan leiden en dus afbreuk doet aan de beoogde balans.
- *Rechtszekerheid en samenloop van regelgeving*  
Het LVB beoogt duidelijkheid te bieden over toegestane jaarvolumes en de beschikbare milieuruimte. Die rechtszekerheid kan echter worden ondergraven wanneer onzekerheid blijft bestaan over eventuele aanvullende capaciteitsbeperkingen. Het doorlopen van *de Balanced Approach* had tot doel juist deze onzekerheden weg te nemen. In het voorgenomen LVB is echter niet volledig uitgesloten dat dergelijke onzekerheden blijven bestaan, wat afbreuk doet aan de beoogde duidelijkheid en voorspelbaarheid van het stelsel.
- *Beperkte flexibiliteit bij onvoorziene omstandigheden*  
De internationale context waarin Schiphol opereert vraagt om een stelsel dat binnen duidelijke kaders ruimte laat voor noodzakelijke veiligheidsaanpassingen, onderhoud en onvoorziene ontwikkelingen. Voortdurende herzieningen van het LVB zijn in de praktijk geen realistisch of wenselijk instrument.

Deze aandachtspunten doen naar onze overtuiging geen afbreuk aan het belang van een nieuw LVB, maar benadrukken juist het belang van een zorgvuldig ingericht en uitvoerbaar besluit.

#### **Afronding**

Na ruim vijftien jaar werken met een stelsel dat in de praktijk functioneert maar dat juridisch onvoldoende is verankerd, is nu het moment aangebroken om te komen tot een definitief, uitvoerbaar en juridisch robuust LVB.

Daarmee kan een juiste balans tussen de maatschappelijke functie van Schiphol en de bescherming van de leefomgeving duurzaam worden geborgd, ten gunste van omwonenden, de sector en de samenleving als geheel.

Wij hopen dat deze brief bijdraagt aan uw beoordeling en zijn vanzelfsprekend graag bereid onze expertise en visie nader toe te lichten.

Hoogachtend,  
ROYAL SCHIPHOL GROUP

Pieter van Oord  
President & CEO