Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directeur-generaal Luchtvaart en Maritieme zaken
Bescherming persoonlijke levenssfeer
Postbus 20901
2500EX Den Haag

Datum
7-3-2026

Onderwerp
Definitieve uitvoeringstoets Luchthavenverkeersbesluit Schiphol

Kenmerk
BSEC-2142124932-16403

Status
Definitief

Bijlage(n)
Aanbiedingsbrief voorlopige uitvoeringstoets
Voorlopige uitvoeringstoets
Lijst ontwerp-LVB en ontwerp-RMI nieuwe punten

Contactpersoon
Bescherming persoonlijke lev

E-mail contactpersoon
Bescherming persoonlijke levenssfee

Geachte Bescherming persoonlijke levenssfeer

Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) heeft op 17 oktober 2025 een aanbiedingsbrief en de voorlopige uitvoeringstoets op het *Ontwerp Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB)* en de *Ontwerpwijziging Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol (RMI)* aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) gestuurd. Daarnaast heeft LVNL op 24 november 2025 een reactie gegeven op een tweetal losse artikelen. LVNL heeft aangegeven dat het ontwerp-LVB en de ontwerp-RMI onvolledig waren en daardoor nog geen beoordeling kon worden gegeven over de uitvoerbaarheid. Op 19 januari 2026 heeft de minister van IenW de definitieve versie van het ontwerpbesluit tot wijziging van het luchthavenverkeerbesluit Schiphol naar de Tweede Kamer gestuurd.

LVNL onderschrijft het belang van het verankeren in de wet van een geluidsstelsel waarin het verminderen van hinder en het verbeteren van de rechtsbescherming voor omwonenden van Schiphol worden geborgd.

Op grond van artikel 5.23 van de Wet luchtvaart zijn aan LVNL taken toebedeeld ter bevordering van een zo groot mogelijke veiligheid van het luchtverkeer in het vluchtinformatiegebied Amsterdam. Deze wettelijke taak vormt voor LVNL de basis om te oordelen over de veilige uitvoerbaarheid van het ontwerp-LVB Schiphol.

Op basis van alle schriftelijke documenten, de bevindingen uit de voorlopige uitvoeringstoets en de verdere toelichting door IenW, luidt de conclusie van LVNL: **Het ontwerpbesluit tot wijziging van het LVB Schiphol is voor LVNL veilig uitvoerbaar op voorwaarde dat aan de volgende punten wordt voldaan om die veiligheid te borgen:**

Voorwaarden voor veilige uitvoerbaarheid

- Om aan onze wettelijke taak te kunnen voldoen, moet LVNL in staat worden gesteld om te allen tijde maatregelen te kunnen nemen om de veiligheid in de operatie te waarborgen en te verbeteren. LVNL vraagt het ministerie om in het LVB de mogelijkheid te creëren voor LVNL om een veiligheidsmaatregel direct in te kunnen voeren, ook wanneer een maatregel in het uiterste geval tot een overschrijding van handhavingspunten zou kunnen leiden. Zodat de gesprekken over mogelijke alternatieven, en in het voorkomende geval over het doorlopen van een m.e.r procedure en het vaststellen van een nieuw LVB, in een veilige situatie kan plaatsvinden.
- Stuurmaatregelen worden alleen in een beheersplan opgenomen als deze veilig uitgevoerd kunnen worden. Dit kan leiden tot een situatie dat als er onvoldoende of geen stuurmaatregelen kunnen worden ingezet daarmee geen effectief beheersplan mogelijk is. LVNL gaat ervan uit dat handhaving door ILT plaatsvindt op de uitvoering van een door ILT goedgekeurde beheersplan, waar door LVNL – samen met de sector – uitvoering aan gegeven wordt.
- In de To70 adviesnota LVB n.a.v. aanpassing RMI zijn voorstellen gedaan om de normen van de regels voor preferent baangebruik aan te passen. In deze voorstellen is onvoldoende rekening gehouden met de marge tussen de norm en de verwachte prestatie die nodig is om rekening te houden met jaarlijkse variaties. Deze marge is nodig om de veiligheid te waarborgen omdat het voorkomt dat er extra baancombinatiewisselingen nodig zijn en dat verkeersleiders te vaak moeten afwijken van de operationele procedures die horen bij preferent baangebruik. LVNL vraagt het ministerie de marge te herstellen.

Naast bovenstaande voorwaarden geeft LVNL ook uitgangspunten mee die van belang zijn voor de operationele uitvoerbaarheid en de uitvoerbaarheid voor de organisatie.

Uitgangspunten voor operationele uitvoerbaarheid

- De normen voor preferent baangebruik zijn geijkt op handhaving op de gemiddelde score over een volledig seizoen en/of gebruiksjaar. Analyses laten zien dat het voldoen aan deze normen gedurende het seizoen erg kan verschillen, vooral in het geval van andere baaninzet vanwege weersomstandigheden. De normen zijn daardoor niet geschikt voor handhaving over korte periodes. Indien sturing op handhavingspunten noodzakelijk is, dient de handhaving alleen op de handhavingspunten plaats te vinden en niet langer op de regels voor preferent baangebruik.
- LVNL vraagt het ministerie de uitkomsten van de expert opinion van Schiphol Group over de grenswaarden in de handhavingspunten te verwerken zodat preferent baangebruik zo veel als mogelijk toegepast kan worden en daarmee de hinder voor de omgeving zoveel als mogelijk kan worden beperkt.
- Het ministerie heeft aangegeven dat met het ontwerp-LVB onze huidige operatie voortgezet kan worden. LVNL merkt hierbij op dat sturen op handhavingspunten voornamelijk in het buitengebied beperkt mogelijk is en de weersomstandigheden zeer bepalend zijn voor het baangebruik.
- Bij het plannen van onderhoud wordt gewerkt van een globale planning naar een concrete planning, waarbij steeds accuratere gegevens worden gebruikt. Accurate gegevens zijn nodig om de benodigde ontheffing goed in te kunnen schatten en om de effecten van hinder mitigerende maatregelen goed in te kunnen schatten. De artikelen over het aanvragen van een ontheffing bij (baan)onderhoud dienen te worden aangepast zodat de tijd tussen de definitieve aanvraag en de aanvang van de werkzaamheden kleiner wordt.
- Door bestaande wet- en regelgeving kan LVNL geen capaciteitsbeperking als stuurmaatregel opvoeren om binnen de grenswaarden voor de maximale geluidsbelasting in de handhavingspunten te blijven.

Bescherming persoonlijke levenssfeer

Uitgangspunten voor de uitvoerbaarheid door de organisatie

- Het ontwerp-LVB leidt door haar complexiteit tot een toename van administratieve en daarmee personele lasten. Het ontwerp-LVB vraagt meer monitoring en analyse dan nu nodig is voor het Nieuwe Normen en Handhavingsstelsel. Ook vraagt het frequenter met ILT afstemmen van beheersplannen. LVNL vraagt het ministerie bewust te zijn van de negatieve gevolgen voor het door de Europese Commissie opgelegde Cost Efficiency target.
- LVNL vraagt het ministerie zich bewust te zijn dat stuurmaatregelen effect kunnen hebben op de Europese doelstellingen op de prestatie indicatoren voor vlucht efficiëntie en capaciteit en van de mogelijkheid dat de Europese Commissie de Nederlandse staat hierop aanspreekt.
- De rapportagetermijnen voor preferent baangebruik uit het ontwerp-LVB bieden onvoldoende tijd om de toetsing op de regels goed uit te voeren. LVNL vraagt deze gelijk te trekken aan de rapportagetermijnen die gelden voor route- en baangebruik, namelijk drie weken na afloop van het tijdvak.

Naast bovengenoemde voorwaarden en uitgangspunten benadrukken wij dat niet alle punten uit onze voorlopige uitvoeringstoets zijn verwerkt en verzoeken u hier met ons het gesprek over te voeren om dit daar waar nog steeds relevant alsnog te doen. Bovendien zijn in het ontwerp-LVB en de ontwerp-RMI nieuwe punten aangetroffen die naar mening van LVNL een aanpassing behoeven. LVNL zal deze als bijlage met u delen en gaat ook hierover graag met uw ministerie in gesprek om deze punten te bespreken en te verduidelijken.

Tot slot merken wij, net als in onze voorlopige uitvoeringstoets, op dat het ontwerp-LVB veel nieuwe elementen bevat waardoor in de praktijk onvoorziene en onbedoelde effecten kunnen optreden. LVNL benadrukt nogmaals het belang van een meerjarig experiment zodat het LVB kan worden aangepast mocht dat in de praktijk nodig blijken.

Ik heb er vertrouwen in dat met het indienen van deze definitieve uitvoeringstoets, en de daarin aangedragen oplossingsrichtingen, LVNL bijdraagt aan het vastleggen van een duidelijk, handhaafbaar en uitvoerbaar nieuw LVB.

Bescherming persoonlijke levenssfeer