

Ontwerpwijziging LVB Schiphol 2026

9 februari 2026

Voor zienswijzen is vrijgegeven de Ontwerpwijziging LVB Schiphol 2026 (ontwerp-LVB 2026). Dit ontwerp is in het kader van een voorhangprocedure voor een reactie ook toegestuurd aan de Eerste- en Tweede Kamer. De Commissie MER en de Raad van State brengen nog advies uit en na vaststelling staat bestuursrechtelijk beroep open.

Het ontwerp-LVB 2026 wijzigt het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol. De Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) bereidt een zienswijze voor.

Aan de slag Bouwen aan een beter Nederland Coalitieakkoord 2026-2030 D66, VVD en CDA

Reactie:

Het huidige LVB (artikel 4.2.3a) kent de volgende begrenzing: "Op de luchthaven Schiphol vinden per gebruiksjaar maximaal 478.000 vliegtuigbewegingen met handelsverkeer plaats. Van dit aantal vinden maximaal 27.000 vliegtuigbewegingen plaats in de periode van 23.00 uur tot 7.00 uur."

Het coalitieakkoord consolideert het aantal vliegbewegingen op 478.000, maar verruimt mogelijkheden 's nachts te vliegen of lijkt deze te verruimen. Gesproken wordt over een nachtsluiting tussen 00.00 uur- en 05.00 uur. Een nieuwe Balanced Approach procedure legt vast dat "Schiphol tussen 23.00 en 7.00 uur 50% stiller wordt."

Als dit doorgaat, dan is het belangrijk dat helder is dat de beoogde geluidsreductie wordt begrensd in de geluidgrenswaarden van het LVB2026 en ook daadwerkelijk gerealiseerd kan worden.

Bovendien moeten de gezondheidseffecten in kaart worden gebracht en zorgvuldig worden afgewogen.

Toelichting:

Het volgende is in dit coalitieakkoord opgenomen:

"Voor Schiphol wordt een omvang van 478.000 vliegbewegingen vastgelegd in het luchthavenverkeersbesluit. Om geluidsoverlast voor de omgeving terug te dringen komt er een nieuwe Balanced Approach procedure waarin we vastleggen dat Schiphol in 2030 tussen 23.00 en 7.00 uur 50% stiller wordt, ten opzichte van 2024. Daar wordt een nachtsluiting tussen 00.00u – 05.00u in meegenomen. Schiphol investeert 50 miljoen in een omgevingsfonds om woningen te isoleren. De totale CO2 uitstoot van de burgerluchtvaart op Schiphol en Lelystad Airport moet in 2030 lager zijn dan in 2024 op Schiphol." ['Aan de slag. Bouwen aan een beter Nederland'.](#)

[Coalitieakkoord 2026-2030 D66, VVD en CDA | Tweede Kamer der Staten-Generaal](#)

Actieplan omgevingslawaai Schiphol Periode 2024 – 2029

Reactie: Is de aansluiting van het ontwerp-LVB2026 op dit actieplan geborgd. Bevat het ontwerp-LVB2026 een lager of hoger beschermingsniveau dan in dit actieplan uitgewerkt?

Toelichting: Voor luchthavens met meer dan 50.000 bewegingen handelsverkeer per jaar moet op basis van EU richtlijn 2002/49/EC inzake de evaluatie en beheersing van omgevingslawaai elke 5 jaar een actieplan worden opgesteld. Bron: [Wettelijke bescherming tegen luchtvaartgeluid | RIVM](#)

[Annex+IV+-+Actieplan+omgevingslawaai+Schiphol+2024-2029.pdf](#)

In dit actieplan is het o.a. het volgende opgenomen:

Doelstelling planperiode 2024 – 2029

- Binnen de planperiode wordt de gehele geluiddoelstelling uit de aanvulling van het actieplan uit de vorige planperiode gerealiseerd.
- Binnen de planperiode moet het aantal bewoners met een hoge mate van slaapverstoring afnemen.
- Gedurende de planperiode moet de geluidbelasting steeds verder afnemen (krimpcontouren). De afname is als gevolg van onder andere weersomstandigheden en het daaruit volgende baan- en routegebruik verschillen per locatie. De afname van de geluidbelasting moet plaatsvinden zowel binnen als buiten de huidige 48 dB Lden contour van Schiphol.

Maatregelen planperiode 2024 – 2029

De invulling van de doelstelling voor de planperiode wordt gedaan met een aantal maatregelen waarvoor het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aan zet is.

Dit betreft de maatregelen die onderdeel uitmaken van de op 1 september jl gestarte notificatie in het kader van balanced approach procedure. Een belangrijk instrument daarnaast is de ontwikkeling van een nieuw stelsel voor het reguleren van vliegtuiggeluid en de invulling hiervan voor Schiphol. Dit is aangekondigd in de Hoofdlijnenbrief Schiphol. Met dit stelsel en de invulling voor Schiphol moet de individuele (rechts)bescherming van omwonenden beter worden geborgd en zijn er duidelijke grenswaarden voor geluid. Ook moet het perspectief voor de sector bieden. Met het stelsel én de invulling voor luchthaven Schiphol kan worden gestuurd op een voortdurende vermindering van de geluidbelasting in de omgeving van de luchthaven. Andere maatregelen in deze planperiode zijn gericht op de handhaving en toezicht, op de ruimtelijke ontwikkelingen in de regio (NOVEX) en isolatie van woningen. Een onderzoek naar de impact van een (gedeeltelijke) nachtsluiting van de luchthaven is gestart. Op basis van de uitkomsten van deze studie zal worden besloten, gelet op het kwalitatieve geluidsdoel, of deze maatregel daadwerkelijk wordt ingezet. Ten slotte geldt dat de luchthaven Schiphol en Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) gezamenlijke werken aan het verminderen van geluidhinder voor omwonenden via het programma 'Minder hinder'.

Samenhang ontwerp-LVB2026 – Luchthavenindelingsbesluit, doorwerking omgevingsplannen en gelijkwaardigheid

Reactie:

Terecht stelt de zienswijze dat er een samenhang moet zijn met het Luchthavenindelingsbesluit. Ook in het belang van rechtszekerheid. De grenswaarden die in het LVB2026 worden opgenomen zijn van grote invloed op omgevingsplannen. Het Luchthavenindelingsbesluit wijst in ieder geval locaties aan waar woningen of andere in dit besluit aangewezen gebouwen niet zijn toegelaten. Het LVB2026 zal grenswaarden bevatten voor o.a. externe veiligheid en geluidbelasting. Deze grenswaarden beïnvloeden de fysieke leefomgeving en gezondheid. De samenhang wordt duidelijk in de Wet luchtvaart. Artikel 8.7 vierde lid een heldere instructie voor gelijkwaardigheid: Elk besluit, volgend op het eerste Luchthavenindelingsbesluit, biedt een beschermingsniveau ten aanzien van externe veiligheid en geluidbelasting, dat voor ieder van deze aspecten, gemiddeld op

jaarbasis vastgesteld, per saldo gelijkwaardig is aan of beter is dan het niveau zoals dat geboden werd door het eerste besluit.

Bij de vaststelling van een omgevingsplan voor een gebied dat is gelegen binnen het luchthavengebied of het beperkingengebied, wordt het luchthavenindelingbesluit in acht genomen. Ook bij de verlening van een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit als bedoeld in de Omgevingswet wordt het luchthavenindelingbesluit in acht genomen.

Toelichting: Grondslag van het Luchthavenindelingsbesluit is de Wet luchtvaart, § 8.2.1. Het Luchthavenindelingbesluit. In het Luchthavenindelingbesluit worden het luchthavengebied en het beperkingengebied vastgesteld (artikel 8.5)

Als beperkingengebied wordt het gebied vastgesteld waar in verband met de nabijheid van de luchthaven met het oog op de veiligheid en de geluidbelasting beperkingen noodzakelijk zijn ten aanzien van de functie of het gebruik van de locatie.

Artikel 8.7:

1 Het luchthavenindelingbesluit bevat voor het beperkingengebied regels waarbij beperkingen zijn gesteld ten aanzien van de functie en het gebruik van de locatie voor zover die beperkingen noodzakelijk zijn met het oog op de veiligheid en de geluidbelasting in verband met de nabijheid van de luchthaven.

2 Het besluit bevat in ieder geval regels omtrent beperking van:

- a. de functie en het gebruik van de locatie in verband met het externe-veiligheidsrisico vanwege het luchthavenluchtverkeer;
- b. de functie en het gebruik van de locatie in verband met de geluidbelasting vanwege het luchthavenluchtverkeer;
- c. de maximale hoogte van objecten op of boven de locatie, in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer;
- d. een functie die, of van een gebruik dat, vogels aantrekt, in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer.

3 Bij de regels, bedoeld in het tweede lid, onderdelen a en b, worden in ieder geval locaties aangewezen waar woningen of andere in het besluit aangewezen gebouwen niet zijn toegelaten.

4 Elk besluit, volgend op het eerste luchthavenindelingbesluit, biedt een beschermingsniveau ten aanzien van externe veiligheid en geluidbelasting, dat voor ieder van deze aspecten, gemiddeld op jaarbasis vastgesteld, per saldo gelijkwaardig is aan of beter is dan het niveau zoals dat geboden werd door het eerste besluit.

Overige regels in de Wet luchtvaart:

Bij de vaststelling van een omgevingsplan voor een gebied dat is gelegen binnen het luchthavengebied of het beperkingengebied, wordt het luchthavenindelingbesluit in acht genomen. Bij de verlening van een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit als bedoeld in de Omgevingswet wordt het luchthavenindelingbesluit in acht genomen.

Voor zover het ontwerp van een omgevingsplan zijn grondslag vindt in de uitvoering van het luchthavenindelingbesluit kunnen zienswijzen geen betrekking hebben op dat deel van het ontwerpplan.

Gezondheid

Reactie:

Gebleken is dat milieueffecten op het aspect gezondheid lokaal buiten de bandbreedte van het MER kunnen vallen. Vervolgonderzoek waarbij lokale niveau's worden beschouwd is belangrijk om een verantwoord niveau in grenswaarden te borgen in lijn met o.a. WHO-advieswaarden en Europese ZERO-emissiedoelen. Dit ook gezien de uiteindelijke verplichte doorwerking in de omgevingsplannen en het verlenen van omgevingsvergunningen.

De tijd ontbrak om te beoordelen of aan de zorgen van de Expertgroep is tegemoetgekomen.

[Rapportage expertgroep effecten luchtvaartemissies op lokale luchtkwaliteit | Tweede Kamer der Staten-Generaal](#)

Toelichting: Adecs heeft beoordeeld of milieueffecten binnen de bandbreedte van het MER vallen. "In het MER wordt de Milieu Gezondheids Risico Indicator (MGR) beoordeeld, op basis van de resultaten van geluid en luchtkwaliteit. De beoordeling van gezondheid in dit onderzoek vindt daarom kwalitatief plaats op basis van de resultaten uit de beoordeling van geluid en luchtkwaliteit. De belangrijkste gegevens zijn de Lden- en Lnight-waarde in de handhavingspunten en de luchtkwaliteitsresultaten van NOx en PM10." Lokaal kunnen zich voor gezondheid effecten voordoen buiten de in het MER onderzochte bandbreedte (tabel 4.1, pag. 21). [Ontwerpwijziging LVB Schiphol. Grenswaardenscenario | Tweede Kamer der Staten-Generaal](#)

Dit bureau schrijft het volgende: "De lokale afwijkingen voor de milieuaspecten gezondheid, natuur en ruimtelijke ordening zijn een direct gevolg van de afwijkingen voor de aspecten geluid, externe veiligheid en luchtkwaliteit. Onderzoek hoe de resultaten uit bovenstaande aanbevelingen voor geluid, externe veiligheid en luchtkwaliteit doorwerken op gezondheid, natuur en ruimtelijke ordening.

De beoordeling van gezondheid vindt plaats op basis van de gegevens uit paragraaf 3.2 (geluid) en 3.4 (luchtkwaliteit). Voor de nachtelijk geluidbelasting (Lnight) is het aannemelijk dat de milieueffecten binnen de bandbreedte van het MER vallen. Voor de etmaal geluidbelasting (Lden) en luchtkwaliteit (NOx en fijnstof) is het aannemelijk dat de totale milieu-impact binnen de bandbreedte van het MER valt, al zijn lokale afwijkingen ten opzichte van de bandbreedte niet volledig uit te sluiten. De absolute grootte van afwijkingen is klein. Het is daarom aannemelijk dat het LVB-scenario voor het aspect gezondheid binnen de bandbreedte van het MER blijft, maar lokale afwijkingen zijn niet uit te sluiten als gevolg van de geluidbelasting en luchtkwaliteit."

[Documenten Luchthavenverkeerbesluit Schiphol | Platform Participatie](#)

[Rapportage expertgroep effecten luchtvaartemissies op lokale luchtkwaliteit | Tweede Kamer der Staten-Generaal](#)

Ontwerpwijziging LVB Schiphol 2026

Reactie/vragen:

Als er groot onderhoud plaats gaat vinden, kan een vrijstelling slechts worden verleend voor een bepaalde in de vrijstelling vast te stellen termijn van ten hoogste een jaar. Zie artikel 8.23 tweede lid Wet luchtvaart.

- T.a.v. artikel 3.15b tweede lid onder g en 3.15b vijfde lid onder c: Voorstel is de tekst aan te passen: de inschatting van de hinder voor de omgeving concreet te omschrijven door aan dit artikel berekeningen toe te voegen met effecten op de naleving van de *vigerende* in

het LVB2026 gestelde grenswaarden en handhavingpunten. De formulering van artikel 3.15b vijfde lid onder c bevat onvoldoende waarborgen omdat dit een keuzemogelijkheid bevat door het woordje "of". Artikel 3.1.5b vijfde lid onder c is onvoldoende omdat dit dan sec is gerelateerd aan de in de vrijstelling gestelde grenswaarden. Een optie is "of" te vervangen door "en". Aanpassing geeft eveneens een vollediger beeld.

- T.a.v. artikel 3.1.5b vijfde lid Wet luchtvaart: Dit is nog niet in werking getreden.
- T.a.v. artikel 3.1.6 tweede lid: Het eerste lid luidt als volgt: Het luchthavenluchtverkeer wordt afgehandeld met toepassing van de regels voor het preferentieel baangebruik door handelsverkeer, zoals opgenomen in bijlage 4 bij dit besluit. Het voorgestelde tweede lid maakt het mogelijk van dit eerste lid af te wijken 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. Voorstel is de tekst van dit tweede lid aan te passen: "om de naleving van de in het LVB2026 gestelde grenswaarden te borgen".
- T.a.v. artikel 4.2.1 derde lid en artikel 4.2.2: Het maatschappelijk verkeer is uitgezonderd. Conform het voorgestelde artikel 4.2.3c tweede lid gaat het om 7000 vliegbewegingen. Wat zijn de consequenties van deze uitzondering op de mogelijkheden een minimumbeschermingsniveau te handhaven en hoe wordt geborgd dat er geen toename van de ondervonden hinder en verslechtering van de fysieke leefomgeving plaats zal vinden? Voorstel is ook voor maatschappelijk verkeer handhaafbare grenswaarden te formuleren.
- T.a.v. artikel 4.3.1: In tegenstelling tot de in het huidige besluit opgenomen omgevingswaarden, ontbreekt een handhaafbare omgevingswaarde voor CO i.v.m. een veronderstelde verwaarloosbare bijdrage. Het ontbreken van een omgevingswaarde betekent dat gehandhaafd zou moeten worden op zorgplichtbepalingen voortvloeiend uit de Omgevingswet en hierop gebaseerde regelgeving. Dit legt een bewijslast bij het bevoegd gezag en bijdragen zijn niet toetsbaar te monitoren en worden gedoogd. Wat is het vangnet voor grenswaarden voor deze stof?
- T.a.v. 4.3.1: In de toelichting is het volgende opgenomen: "De grenswaarde voor SO₂ 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." Vraag: Is emissiereductie mogelijk en zo ja, hoe wordt dit geborgd?
- T.a.v. artikel 4A.1 onder e: In de voorgestelde tekst zijn geen criteria geformuleerd en afhankelijk gemaakt van een nader te omschrijven brief. Vraag is of dit rechtsonzeker is. Het is niet mogelijk een goede zienswijze te formuleren en een eventuele reactie lijkt dan te moeten worden doorgeschoven naar de beroepsfase. Bij herstel van de Varkens in nood-jurisprudentie kunnen dan misschien risico's ontstaan voor de rechtsbescherming.

Luchtkwaliteit

Reactie/vraag:

In de toelichting is het volgende opgenomen: "Ten opzichte van de referentie LVB leidt de voorgenomen activiteit bij enkele woningen tot een relevante toename van de NO₂ - concentraties

(hoger dan de wettelijke grens voor 'niet in betekenende mate') op locaties waar in 2030 een overschrijding dreigt de aangescherpte Europese grenswaarde, waaraan vanaf 2030 moet worden voldaan." Vraag: Hoe wordt dit knelpunt opgelost? Conform artikel 13 van RICHTLIJN (EU) 2024/2881 zorgen de lidstaten ervoor dat de in afdeling 5, punt B, van bijlage I opgenomen verplichtingen om de gemiddelde blootstelling aan PM_{2,5} en NO₂ te verminderen, worden nageleefd in al hun territoriale eenheden voor gemiddelde blootstelling waar de in afdeling 5, punt C, van bijlage I vastgestelde concentratiedoelstellingen voor gemiddelde blootstelling worden overschreden.

BIJLAGE

Huidige kaders en grondslagen

Internationale regelgeving

Nationale regelgeving

Wet luchtvaart

wetten.nl - Regeling - Wet luchtvaart - BWBR0005555

Artikel 8.15 en 8.17: grondslag en afwegingsruimte

Artikel 8.15 van de Wet luchtvaart voorziet in de bevoegdheid om een luchthavenverkeerbesluit vast te stellen. Artikel 8.17 van de Wet luchtvaart bevat uiteenlopende onderdelen, waaronder grondslagen voor onderwerpen die in ieder geval in het luchthavenverkeerbesluit *moeten* worden geregeld, en grondslagen voor onderwerpen waarvoor daarin een regeling *kan* worden getroffen. Bron: [Wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol in verband met de invoering van een maximumaantal vliegtuigbewegingen. - Raad van State](#)

*Artikel 8.17 lid 4 Wet luchtvaart: veiligheid, geluid en lokale luchtverontreiniging **gelijkwaardigheid?***

De regels bevorderen het realiseren van een beschermingsniveau, waarbij de in het besluit beschreven grenswaarden met betrekking tot de door het luchthavenluchtverkeer veroorzaakte belasting ten aanzien van veiligheid, geluid en lokale luchtverontreiniging niet worden overschreden.

Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB)

wetten.nl - Regeling - Luchthavenverkeerbesluit Schiphol - BWBR0014330

§ 3.2. Regels ter beperking van de uitstoot van stikstofoxiden en stoffen die geurhinder veroorzaken

Dit gaat over uitstoot op de luchthaven zelf. O.a. het uitschakelen van motoren na landing.

Hoofdstuk 4 LVB

§ 4.1. Grenswaarden voor het externe-veiligheidsrisico: zie het besluit

§ 4.2. Grenswaarden voor de geluidbelasting: zie het besluit

Artikel 4.2.3a: aantal vliegbewegingen handelsverkeer

Op de luchthaven Schiphol vinden per gebruiksjaar maximaal 478.000 vliegtuigbewegingen met handelsverkeer plaats. Van dit aantal vinden maximaal 27.000 vliegtuigbewegingen plaats in de periode van 23.00 uur tot 7.00 uur.

§ 4.3. Grenswaarden voor de uitstoot van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken: zie het besluit

Hoofdstuk 4A. Regels en procedures met betrekking tot de invoering van geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen: zie het besluit

Hoofdstuk 5 LVB: Overgangsbepaling

Dit betreft gebruiks jaren als er geen sprake is van in werkingtreding.

Artikel 7.1 LVB: MER en vergelijking beschermingsniveau

1. Uiterlijk drie jaar na de inwerkingtreding van dit besluit wordt door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat een milieueffectrapport opgesteld.
2. Het rapport is gericht op een vergelijking van het beschermingsniveau, zoals dat wordt geboden door dit besluit, met het beschermingsniveau zoals dat voor de inwerkingtreding van artikel VI van de wet van 27 juni 2002 houdende wijziging van de Wet luchtvaart inzake de inrichting en het gebruik van de luchthaven Schiphol (Stb. 374) ten aanzien van het vijfbanenstelsel is beschreven in de PKB Schiphol en Omgeving. Artikel IX van die wet wordt hierbij in acht genomen.
3. Voor zover uit het rapport blijkt dat bij de vaststelling van dit besluit het bepaalde in de artikelen X tot en met XIII van de wet van 27 juni 2002 houdende wijziging van de Wet luchtvaart inzake de inrichting en het gebruik van de luchthaven Schiphol (Stb. 374) niet in acht is genomen, bevordert Onze Minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer dat zulks alsnog geschiedt.