

Vergaderjaar 2025–2026

29 665

Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 592

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 1 april 2026

Op 16 maart 2026 is de Kamer geïnformeerd over de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 11 maart 2026 over de versnelde wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) die per 1 november 2025 in werking is getreden.¹ De versnelde wijziging van het LVB legde het maximum aantal vliegtuigbewegingen per jaar vast op 478.000, waarvan 27.000 in de nacht op grond van de doorlopen «balanced approach procedure». In de brief van 16 maart 2026 is toegezegd de Kamer nader te informeren over de uitspraak van de Afdeling. Met deze brief wordt hier gevolg aan gegeven.

Uitspraak

In haar uitspraak van 11 maart heeft de Afdeling de versnelde LVB-wijziging vernietigd. De Afdeling is van oordeel dat onvoldoende is gemotiveerd dat de gestelde maximumaantallen vliegtuigbewegingen (noodzakelijkerwijs) uitpakken als een grenswaarde voor de geluidbelasting vanwege de luchthaven en leiden tot een verbetering van de geluidssituatie ten opzichte van het vigerende juridische regime. Daarnaast heeft de Afdeling geoordeeld dat voor dit besluit geen verplichting bestond tot het maken van een planMER, projectMER-beoordeling en passende beoordeling. Gelet op de geconstateerde gebreken in het besluit zijn de ingestelde beroepen gegrond verklaard en is het besluit vernietigd.

Nadere duiding

Bevoegdheid tot vaststelling LVB

In haar uitspraak stelt de Afdeling voorop dat de Wet luchtvaart voldoende juridische basis biedt om een maximumaantal vliegtuigbewegingen vast

¹ ECLI:NL:RVS:2026:1400, Raad van State, 202502813/1/R1

te stellen. Het stellen van regels in een besluit is immers noodzakelijk met het oog op de geluidbelasting. Volgens de Afdeling laat dit echter onverlet dat in het besluit beter gemotiveerd had moeten zijn dat het opnemen van een maximaal aantal vliegtuigbewegingen per gebruiksjaar in het LVB het stellen van een grenswaarde voor de geluidbelasting omvat. De Afdeling is van oordeel dat een grenswaarde voor geluidbelasting volgens het wettelijk stelsel bedoeld is als een maximum voor de totale milieueffecten (geluid) van alle vluchten samen, niet als een maximum voor het aantal vluchten. Omdat verschillende vliegtuigtypen verschillende geluidsniveaus hebben, kan de totale geluidbelasting bij hetzelfde aantal vluchten fluctueren. Een maximum aantal vliegtuigbewegingen kan een grenswaarde voor de geluidbelasting omvatten, mits complementair aan andere geluidgrenswaarden, zoals grenswaarden in handhavingspunten en het totaal volume geluid (TVG). In de versnelde LVB-wijziging is van een wijziging van deze andere grenswaarden geen sprake. Gelet hierop is onvoldoende gemotiveerd dat een maximaal aantal vliegtuigbewegingen in dit LVB 2025 eigenstandig een grenswaarde voor de geluidbelasting omvat.

Gelijkwaardigheid

De Afdeling is daarnaast van oordeel dat onvoldoende onderbouwd is dat de LVB-wijziging voldoet aan de gelijkwaardigheidscriteria. Hieruit volgt dat elk LVB per saldo een beschermingsniveau moet bieden dat minimaal gelijkwaardig moet zijn aan het beschermingsniveau dat het eerste LVB uit 2004 bood. Meer in het bijzonder kan volgens de Afdeling niet uit (de stukken bij) het versnelde LVB worden afgeleid dat het wettelijk vastgestelde maximaal aantal vliegtuigbewegingen van 478.000 per gebruiksjaar leidt tot een reductie van geluidhinder voor omwonenden van de luchthaven Schiphol die met het LVB 2025 is beoogd.

Passende beoordeling, planMER, projectMER-beoordeling

Voor wat betreft de verplichting tot het maken van een passende beoordeling, het maken van een plan milieueffectrapport (planMER) of het verrichten van een projectMER-beoordeling, oordeelt de Afdeling dat geen van deze hoefde te worden gemaakt (verricht) voor dit besluit. Uit de uitspraak wordt verder opgemaakt dat de Afdeling van oordeel is dat de rechtmatigheid en uitvoerbaarheid van een (wijziging van het) LVB los staat van de natuurtoets in het kader van de omgevingsvergunning voor een Natura 2000-activiteit («natuurvergunning Schiphol»). Dit zijn gescheiden trajecten. Voor het aanvragen van een omgevingsvergunning om een Natura 2000-activiteit te verrichten geldt de verplichting tot het opstellen van passende beoordeling. De Afdeling oordeelt dat deze verplichting niet geldt voor een (wijzigings-) LVB.

Gevolg van de uitspraak

Hoewel het maximum aantal vliegtuigbewegingen van 478.000 niet meer wettelijk vastligt, biedt de uitspraak een weg voorwaarts naar de integrale LVB-wijziging en kunnen de motiveringsgebreken met deze integrale wijziging van het LVB hersteld worden. Zo is naar aanleiding van deze uitspraak van de Raad van State komen vast te staan dat de Wet luchtvaart voldoende grondslag biedt voor het opnemen van een maximum aantal vliegtuigbewegingen. In de integrale wijziging van het LVB worden ook de grenswaarden in de handhavingspunten evenals het totaal volume geluid opnieuw vastgelegd. Een maximum aantal vliegtuigbewegingen kan complementair aan deze grenswaarden fungeren.

Het integrale LVB kent daarnaast, anders dan in het versnelde LVB, een eigen gelijkwaardigheidsonderbouwing. Uit deze onderbouwing vloeit voort dat het integrale LVB per saldo een beter beschermingsniveau biedt dan het eerste LVB uit 2004. Hierbij wordt verwezen naar het rapport «Grenswaardenscenario LVB Schiphol 2026» (bijlage 12) als onderdeel van de aan de Kamer toegezonden stukken over de ontwerp-wijziging van het LVB.²

Dat de rechtmatigheid en uitvoerbaarheid van een (wijzigings-) LVB los staat van de natuurtoets in het kader van de omgevingsvergunning voor een Natura 2000-activiteit («natuurvergunning Schiphol»), maakt dat de discussie omtrent de natuurvergunning Schiphol niet de rechtmatigheid van het integraal LVB kan raken. Beide zijn gescheiden trajecten.

Vervolg

Voor het aantal toegestane vliegtuigbewegingen in de nacht heeft de Afdeling in de uitspraak de voorlopige voorziening getroffen dat «op de luchthaven Schiphol maximaal 27.000 vliegtuigbewegingen met handelsverkeer per gebruiksjaar plaatsvinden in de periode van 23.00 uur tot 7.00 uur». Dit wordt overeenkomstig de opdracht van de Afdeling openbaar bekend gemaakt.

Voor het aantal toegestane vliegtuigbewegingen handelsverkeer per gebruiksjaar wordt teruggevallen op de gedoogsituatie van het anticiperend handhaven. De instructie aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) wordt onverkort doorgezet totdat de integrale wijziging van het LVB in werking treedt. Zoals in de brief van 30 oktober 2025 aan de Kamer is gemeld, gaat de huidige aanwijzing aan de ILT uit van maximaal 478.000 vliegtuigbewegingen per gebruiksjaar.³

Slot

De door de Kamer gestelde vragen en aanvullende vragen over de uitspraak worden met een separate brief beantwoord. De uitspraak onderstreept het belang van de integrale wijziging van het LVB, die momenteel in het kader van de voorhangprocedure in ontwerp bij de beide Kamers ligt. Het blijft van groot belang om de juridische basis van Schiphol op orde te brengen.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
V.P.G. Karremans

² Bijlage 12 Grenswaardenscenario LVB Schiphol 2026 | Rapport | Rijksoverheid.nl

³ Kamerstukken II 2025/26, 29 665, nr. 579.