



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme zaken

Bescherming persoonlijke levenssfeer

Postbus 20901
2500EX Den Haag

Postbus 75200
1117 ZT Schiphol
Nederland

T +31(0) 20 40 62 000
F +31(0) 20 64 84 999

Schiphol
15-10-2025

Onderwerp
Aanbiedingsbrief bij uitvoeringstoets Conceptontwerp LVB

Ons kenmerk
BSEC-2142124932-11440

Status
Definitief

Bijlage(n)
Uitvoeringstoets

Contactpersoon
Bescherming persoonlijke levenssfeer

E-mail contactpersoon
Bescherming persoonlijke levenssfeer

Telefoonnummer
Bescherming persoonlijke levenssfeer

Geachte [Bescherming persoonlijke levenssfeer](#)

De afgelopen periode heeft LVNL een uitvoeringstoets uitgevoerd op het Conceptontwerp Luchthavenverkeersbesluit Schiphol en Ontwerpwijziging Regeling Milieuinformatie Luchthaven Schiphol (hierna: 'Conceptontwerp LVB'). Dit is met zorg gebeurd op basis van de door u aangeleverde stukken en aan de hand van het met u gedeelde toetsingskader. Wij onderschrijven 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 worden geborgd. Bij de analyse van het dossier is geconstateerd dat het ontwerp op een aantal essentiële onderdelen nog niet volledig is uitgewerkt. Met name de uitwerking van de combinatie van toepassing van regels voor handhavingspunten én regels voor preferentieel baangebruik ontbreken, alsmede de daarmee verbonden belegging van verantwoordelijkheden en bevoegdheden op het gebied van monitoring, handhaving en het initiëren van stuurmaatregelen. Om die reden kan de volledige impact van het Conceptontwerp LVB op de toekomstige operatie nog niet worden beoordeeld. Deze notitie alsmede de conclusies in bijgaande uitvoeringstoets zijn voor wat betreft de nog ontbrekende onderdelen dan ook een voorlopige reactie.

De kerntaak van LVNL is het veilig afhandelen van het vliegverkeer in Nederland. U kunt erop rekenen dat wij daarvoor zorg zullen blijven dragen, ook bij de invoering van het nieuwe wetgevende kader. Omdat het nieuwe stelsel mogelijk zal gaan vragen actief te sturen op handhavingspunten zal in voorkomend geval het vertrouwde en stabiele concept van strikt preferentieel baangebruik al dan niet tijdelijk verlaten moeten worden. Hierdoor zal het nieuwe stelsel de complexiteit van onze operatie en organisatie verhogen, met een effect op veiligheid. Omdat er bij de vaststelling van maximale geluidsniveaus bovendien sprake is van een model dat is gebaseerd op aannames is het niet mogelijk garanties af te geven dat geluidsniveaus in de praktijk niet tóch overschreden gaan worden. De ruimte om in de operatie te sturen op geluidsbelasting in met name de buitengebieden is uiterst klein en zal zich in de praktijk waarschijnlijk beperken tot alternatief baangebruik,

met onvoorspelbare neveneffecten op handhavingspunten elders. Er is bij LVNL overigens wel enige ervaring met de inzet van niet-evidente baancombinaties (bv bij extreem weer of grote events zoals de NAVO-top). In veel gevallen leiden die tot capaciteitsbepalende maatregelen. Dat zou kunnen betekenen dat de beoogde jaarvolumes zoals genoemd in de Balanced Approach niet (helemaal) gerealiseerd kunnen worden. In het kort: de veiligheid zal steeds het uitgangspunt blijven, in voorkomend geval reduceert de capaciteit om de veiligheid te kunnen blijven waarborgen.

Een punt van aandacht vormt de toekomstbestendigheid van het stelsel. Mocht LVNL in de toekomst de 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, óók als dit consequenties zou hebben voor de grenswaarden van de handhavingspunten. Alleen dan kan de operatie veilig worden gehouden binnen een veranderende omgeving.

Mocht er in de toekomst noodzaak zijn af te wijken van strikt preferentieel baangebruik, dan leidt dit ontegenzeggelijk tot het verplaatsen van geluid en tot geluidshinder voor meer omwonenden. Een dergelijke situatie kan uiteenlopende belangen raken en aanleiding geven tot discussies met omwonenden en sectorpartijen. Ernstiger wordt het als dit tot juridische procedures en/of tot een afname van het publieke vertrouwen in LVNL zou leiden. Dit noodzaakt tot het helder beleggen van verantwoordelijkheden die voortkomen uit dit voorgestelde stelsel. Daarnaast brengt dit nieuwe stelsel hogere werklust en kosten met zich mee. Over deze aspecten zouden we graag nader met u van gedachten wisselen.

Tenslotte, de introductie van een nieuw stelsel is voor verkeersleiders een ingrijpende aangelegenheid, met name omdat het thans in gebruik zijnde stelsel de noodzakelijke stabiliteit met zich meebrengt. Daarnaast is het aspect van modellering dat is gebruikt bij de totstandkoming van het nieuwe stelsel een onzekere factor. In veiligheidsorganisaties worden nieuwe concepten doorgaans met simulaties gevalideerd. Daarin is niet voorzien. Dat maakt dat het stelsel feitelijk slechts kan worden beoordeeld nadat het is ingevoerd en er ervaring mee is opgedaan. Daar komt bij dat in de voorgenomen periode van implementatie van het stelsel een aantal andere grote projecten, te weten de luchtruimherziening en de overgang naar iCAS, zullen worden geïmplementeerd. Het is daarom dat ik andermaal bepleit een meerjarige experimenteerregeling in te zetten. Daarmee kunnen we gezamenlijk en gecontroleerd ervaring opdoen, en waar nodig bijsturen.

Wij werken graag mee aan de verdere uitwerking van het LVB en met name de wijze waarop de in deze brief genoemde onderwerpen worden geïmplementeerd.

Wij zien graag uw reactie tegemoet.

Met vriendelijke groeten,

Bescherming persoonlijke levenssfeer

