

Stand van Zaken Schipholdossier

Datum: 26 juni 2026



**Omgevingsdienst
West-Holland**

Inleiding

De ontwikkeling van Schiphol heeft directe invloed op de leefomgeving en ruimtelijke ontwikkeling van gemeenten in de regio. Het beleid rondom Schiphol bestaat uit meerdere samenhangende trajecten, waaronder regelgeving voor vliegverkeer, luchtruimindeling, milieunormen en vergunningverlening. Met de [Hoofdpijnenbrief Schiphol \(2022\)](#) heeft het Rijk een duidelijke koerswijziging ingezet, gericht op het herstellen van de balans tussen de luchtvaartsector en de leefomgeving. Deze brief vormt de basis voor de actualisatie van de luchtvaartregelgeving, die lange tijd onder druk stond. De uitwerking van deze koers krijgt vorm via de drie sporen waar men nu aan werkt:

1. *Experimenteerregeling*, betreft het beëindigen van anticiperend handhaven via aanpassing van het Luchthavenverkeerbesluit (LVB);
2. *Geluidsreductie via de Balanced Approach-procedure*, inclusief beperking van het aantal vluchten en nachtvluchten;
3. *Ontwikkeling van een nieuw stelsel voor vliegtuiggeluid*, gericht op betere bescherming van omwonenden.

Leeswijzer

Twee keer per jaar verzorgt de ODWH een update over de stand van zaken rond de relevante dossiers. Deze update bouwt voort op het vorige stand-van-zakenbericht (februari 2026) en richt zich op de belangrijkste actuele ontwikkelingen in 2026, met nadruk op het LVB, de luchtruimherziening en juridische ontwikkelingen. In deze update worden de volgende onderwerpen behandeld:

1. Kort nieuws tweede halfjaar 2026
 - A. Nieuw kabinet
 - B. Commissiedebat Luchtvaart
 - C. Eerste monitoring Balanced Approach maatregelenpakket
2. Luchthavenverkeerbesluit (LVB) Schiphol
 - A. Versnelde wijziging
 - B. Algehele wijziging
3. Luchtruimherziening
 - A. Nieuwe indeling van het luchtruim
 - B. Hoger Naderen
4. Luchthavenindelingbesluit (LIB) Schiphol
5. Nieuw Stelsel voor Vliegtuiggeluid
6. Natuurvergunning
7. Cumulatie van geluid
8. NOVEX Schipholregio
9. Verder lezen: hier staan sites met relevante informatie.

Dit document bevat hyperlinks naar onderliggende stukken en relevante bronnen. Lezers kunnen via deze links eenvoudig doorklikken voor meer achtergrondinformatie per onderwerp. In het verdere bericht zal met nummering worden verwezen naar bovenstaande indeling.

1. Kort nieuws tweede halfjaar 2026

A. Nieuw kabinet

In 2026 is het kabinet-Jetten aangetreden, gevormd door D66, VVD en CDA na de Tweede Kamerverkiezingen van oktober 2025. Het kabinet is op 23 februari 2026 beëdigd en betreft een minderheidskabinet dat afhankelijk is van steun van andere partijen. Dit maakt het waarschijnlijk dat besluitvorming over Schiphol gevoeliger wordt voor politieke onderhandelingen, wat kan leiden tot vertraging of aanpassing van voorgenomen maatregelen. Binnen dit kabinet is [REDACTED] (VVD) benoemd tot minister van Infrastructuur en Waterstaat. Hij is sinds 23 februari 2026 verantwoordelijk voor onder andere luchtvaartbeleid en het Schipholdossier.

B. Commissiedebat Luchtvaart

Tijdens het commissiedebat luchtvaart ([19 mei 2026](#) en [tweede termijn op 26 mei](#)) werd zichtbaar dat de Tweede Kamer sterk verdeeld is over de toekomst van Schiphol en het LVB. De discussie richtte zich in hoofdzaak op de kwaliteit en volledigheid van het milieueffectrapport (MER) dat ten grondslag ligt aan het LVB. Waar een deel van de Kamer aandringt op fundamentele herziening en zwaardere weging van gezondheids- en leefomgevingsbelangen, benadrukken andere partijen juist het belang van juridische duidelijkheid en het behoud van de internationale concurrentiepositie van Schiphol. Deze tegenstelling maakt duidelijk dat er nog geen breed politiek draagvlak bestaat voor de huidige uitwerking van het LVB. De inhoudelijke discussie over het MER en de juridische houdbaarheid wordt nader toegelicht onder het kopje Luchthavenverkeerbesluit.

C. Eerste monitoring Balanced Approach maatregelenpakket

In april 2026 zijn de resultaten van de [eerste monitoring van het Balanced Approach-maatregelenpakket](#) gepubliceerd, dat is gericht op het verminderen van geluidshinder rond luchthavens via een samenhangend pakket aan maatregelen. Deze eerste meting betreft nadrukkelijk een prognose op basis van beschikbare gegevens, waarin wordt ingeschat of de geluidsdoelen aan het einde van het gebruiksjaar zullen worden gehaald. Uit het rapport van To70 blijkt dat de doelstelling voor de nacht waarschijnlijk wordt gehaald, terwijl de totale geluidsreductie van 15% voor het etmaal naar verwachting nog niet wordt bereikt. Dit betekent dat aanvullende maatregelen of aanscherping van het beleid nodig kunnen zijn.

Dit hangt samen met onder meer vertragingen in vlootvernieuwing en het achterblijven van enkele maatregelen. De definitieve beoordeling volgt na afloop van het volledige gebruiksjaar in 2026, op basis van daadwerkelijke meetgegevens.

2. Luchthavenverkeerbesluit (LVB) Schiphol

Het LVB vormt het juridische kader voor Schiphol en bevat regels over vliegtuigbewegingen, baangebruik en milieunormen. Aanpassing is noodzakelijk om de rechtspositie van omwonenden te verbeteren en het huidige gedoogbeleid te beëindigen.

A. Versnelde wijziging

Op 7 mei 2025 is een versnelde wijziging van het LVB vastgesteld, waarin een maximum van 478.000 vliegtuigbewegingen per jaar is opgenomen, inclusief 27.000 nachtvluchten. De Raad van State heeft dit besluit in 2026 echter vernietigd en gesteld dat het LVB uit 2008 opnieuw van toepassing is ([lees hier de uitspraak](#)). Het maximum van 27.000 nachtvluchten blijft wel gelden, aangezien dit voortkomt uit de Europese Balanced Approach-procedure en bijbehorende afspraken. De uitspraak benadrukt de juridische kwetsbaarheid van het huidige voorliggende algehele LVB en vergroot de urgentie voor een nieuw, juridisch houdbaar LVB.

B. Algehele wijziging LVB

Het ministerie van IenW werkt aan een integrale herziening van het LVB ([vindt hier de relevante stukken](#)), met als belangrijkste elementen:

- de huidige praktijk van preferent baangebruik juridisch vast te leggen;
- nieuwe en aangescherpte geluidsnormen en handhavingspunten in te voeren;
- de handhaving te versterken;
- hinder (met name in de nacht) terug te dringen;
- een maximum van 478.000 vliegtuigbewegingen vast te leggen, met een mogelijke groeisystematiek richting 500.000 vluchten.

De zienswijzeprocedure voor deze wijziging is inmiddels afgerond. De [Bestuurlijke Regie Schiphol \(BRS\)](#), de [provincie Zuid-Holland](#) en het [cluster Zuidwest](#) hebben zienswijzen ingediend. Het ministerie verwerkt momenteel de reacties, stelt een hoofdlijnenverslag op, en verwerkt de uitvoeringstoetsen.

De LVB-wijziging wordt onderbouwd met een milieueffectrapport (MER). De Commissie m.e.r. heeft hierover een kritisch [advies](#) uitgebracht. Daarin oordeelt de commissie dat het nieuwe LVB onvoldoende onderbouwt wat de milieugevolgen zijn, met name door tekortkomingen en onzekerheden in de berekeningen van geluidseffecten en de beoordeling van alternatieven. De minister heeft aangegeven het MER op onderdelen te verbeteren en/of aan te vullen, maar geen nieuw MER-traject te starten vanwege tijdsdruk en juridische noodzaak. Hiermee blijft een belangrijk risico bestaan: bij vaststelling van het nieuwe LVB is de kans groot dat opnieuw juridische procedures volgen.

Tijdspad

- 7 mei 2025: Publicatie van het versnelde LVB (vastlegging maximaal aantal vluchten)
- 2 juni 2025: Ingang van de wijziging van de milieuregelgeving ter implementatie van de tijdelijke LVB-bepalingen.
- 7 november 2025: Regiezitting bezwaarprocedure versnelde LVB
- 13 januari 2026: Start zienswijze procedure, en voorhang en publicatie van het concept-LVB algehele wijziging bij de Kamer (Eerste & Tweede)
- 24 februari 2026: afronding zienswijzenprocedure en voorhang in (1e en 2e) Kamer
- Na 24 februari 2026: verwerking zienswijzen en het gewijzigd LVB ter advies aanbieden aan de Raad van State.
- 11 maart 2026: Raad van State vernietigt het versnelde LVB.

- 15 mei 2026: Advies van de Commissie MER.
- 19 mei 2026: parlementaire behandeling (voorhang).
- Zomer 2026: besluitvorming en adviestraject Raad van State.
- November 2026: Implementatie van het gewijzigd LVB.

3. Luchtruimherziening

Het ministerie van IenW werkt aan een herziening van het Nederlandse luchtruim, met als doel een efficiëntere indeling en vermindering van hinder. Dit [programma](#) bestaat uit twee samenhangende trajecten: (A) de nieuwe indeling van het luchtruim en (B) de ontwikkeling van Hoger Naderen (vaste naderingsroutes met continue daling).

A. Nieuwe indeling van het luchtruim

Voor de nieuwe luchtruimindeling is in 2025 het Schetsontwerp gepubliceerd. Dit is nog geen besluit, maar vormt de basis voor verdere uitwerking. Provincies, waaronder Zuid-Holland, hebben hierop een gebiedsadvies opgesteld, waarin aandacht is gevraagd voor leefomgevingskwaliteit; woningbouw en ruimtelijke opgaven; en betere onderbouwing van effecten. De minister heeft op 20 april 2026 gereageerd op de gebiedsadviezen van de provincies met een brief. In november 2025 heeft een externe adviescommissie ('Uitvoering programma Luchtruimherziening') een onafhankelijk advies uitgebracht over de plannen en de verdere uitwerking. Ook op dit advies heeft de minister op 20 april 2026 een [reactie](#) uitgebracht.

In het Schetsontwerp worden drie hoofddoelstellingen benoemd:

- Toereikende ruimte voor Defensie
- Minder uitstoot voor de leefomgeving en korter vliegen
- Toekomstbestendige basis voor projecten die de leefomgevingskwaliteit rondom luchthavens verbeteren.

In het proces- en ook in de reactie van de externe adviescommissie is duidelijk geworden dat het 2^e en 3^e doel niet in dit stadium worden gerealiseerd (effecten zijn nihil), en verschuift men deze doelstellingen naar de fase van het "Hoger Naderen" waarin deze effecten wel merkbaar moeten worden. Dit betekent dat op korte termijn geen merkbare verbetering in leefomgevingskwaliteit optreedt, terwijl deze doelstelling wel centraal staat in de beleidscommunicatie.

Momenteel werkt het ministerie aan een Voorlopig Ontwerp (VO), waarin het schetsontwerp, de gebiedsadviezen en aanvullende analyses worden verwerkt. Dit VO wordt naar verwachting in het najaar van 2026 gelijktijdig met een uitgebreidere effectenanalyse gepubliceerd. Deze nieuwe effectanalyses moeten ook op regionaal niveau beter inzicht geven in de gevolgen voor geluid, routes en leefomgeving en zijn naar verwachting bepalend voor de verdere bestuurlijke en politieke besluitvorming. Er worden nog nadere afspraken gemaakt over hoe bestuurders worden geïnformeerd en hoe de communicatie hierover zal lopen.

B. Hoger Naderen

Parallel hieraan wordt Hoger Naderen stapsgewijs ontwikkeld via leertrajecten, gestart in 2025 op een leertraject voor de Zwanenburgbaan. Hierbij naderen vliegtuigen de luchthaven over een vaste route vanaf ca. 1.800 m (6.000 voet) met een continue daling en minder motorvermogen om de leefomgevingskwaliteit te verbeteren. De verwachting is dat in een gebied tussen 45 tot 15 km van de luchthaven met deze werkwijze geluidswinst te behalen is. De focus ligt in 2026 op het testen en uitwerken van routes, participatie en evaluatie. Definitieve invoering van Hoger Naderen volgt pas na vaststelling en implementatie van de nieuwe luchtruimindeling (na 2030).

Tijdspad

- Februari 2025: Publicatie Schetsontwerp.

- Eind november 2025: Advies externe commissie.
- Q1 2026: Aanvullende analyses en uitwerking VO.
- Tweede helft 2026: Publicatie VO en voorhang in 1^e en 2^e Kamer en Raad van State.
- Eind 2026: Beoogde besluitvorming over nieuwe luchtruimindeling.
- 2027–2030: Verdere uitwerking, toetsing en implementatie.
- Verwachte invoering: 2031–2032.

4. Luchthavenindelingbesluit (LIB)

Het LIB regelt de ruimtelijke beperkingen rondom Schiphol, zoals bouwhoogtes en gebieden waar woningbouw beperkt is. Momenteel wordt gewerkt aan een actualisatie van het LIB, omdat de huidige regels niet meer goed aansluiten bij de actuele en toekomstige vliegoperatie. De herziening richt zich op zowel geluidscontouren als externe veiligheidscontouren.

- Op ambtelijk niveau vindt overleg plaats tussen ministerie van IenW en betrokken partijen;
- Hierbij wordt gekeken naar vier verschillende varianten van contouren en beperkingengebieden;

Er zijn op dit moment nog geen bestuurlijke keuzes gemaakt.

5. Nieuw stelsel voor vliegtuiggeluid

Het Rijk werkt aan een nieuw stelsel voor regulering van vliegtuiggeluid, als onderdeel van de Hoofdlijnenbrief (2022). Dit stelsel richt zich op zowel de luchtzijde als de landzijde:

- Luchtzijde: sturen op geluidsnormen in plaats van aantallen, met onder andere geluidsplafonds, jaarquota en betere aansluiting bij ervaren hinder (zoals piekgeluiden);
- Landzijde: herziening van de relatie tussen geluidbelasting en ruimtelijke beperkingen (bijvoorbeeld woningbouw).

Het nieuwe stelsel bevindt zich momenteel in de ontwerpfase en zal naar verwachting niet vóór 2028 in werking treden.

6. Natuurvergunning Schiphol

De [rechtszaak over de natuurvergunning](#) van Schiphol werd aangespannen door onder meer milieuorganisatie Mobilisation for the Environment (MOB) en andere partijen (waaronder gemeente Nieuwkoop) tegen de door de minister verleende vergunning voor Schiphol. De natuurvergunning van Schiphol is op 4 juni 2025 door de rechtbank vernietigd. De rechter oordeelde dat de vergunning onvoldoende zorgvuldig was voorbereid en niet voldeed aan de eisen rondom stikstofcompensatie. Staatssecretaris Rummenie (Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur) heeft eind 2025 een tijdelijk gedoogbesluit afgegeven voor Schiphol. Dit besluit is genomen vanwege de complexiteit van het dossier; de noodzaak voor aanvullend ecologisch onderzoek; en het belang van continuïteit van de luchtvaart. De gevolgen voor andere dossiers zijn op dit moment nog onzeker, maar kunnen juridisch doorwerken. Met name trajecten zoals het LVB en LIB lopen hierdoor risico, omdat vergelijkbare onderbouwingen rond stikstofdepositie ter discussie kunnen worden gesteld.

Vooralsnog zet het ministerie in op voortgang van lopende trajecten, zoals de actualisatie van het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) en aanverwante beleidsprocessen.

7. Cumulatie van geluid

Er wordt gewerkt aan een nieuwe methode om cumulatie van verschillende geluidsbronnen (luchtvaart, weg, spoor en industrie) beter te beoordelen. Uit onderzoek blijkt dat bestaande methoden beperkt toepasbaar zijn in de

praktijk. Momenteel wordt gewerkt aan een verbeterde methodiek die zowel wetenschappelijk onderbouwd als praktisch toepasbaar is, met afronding voorzien voor medio 2026. Een bruikbare methode voor cumulatie is cruciaal, omdat deze bepalend wordt voor de beoordeling van de totale milieudruk en daarmee voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen, zoals woningbouw in de regio.

8. NOVEX Schipholregio

Binnen de NOVEX Schipholregio werken Rijk en regio aan een integrale aanpak van ruimtelijke vraagstukken rond Schiphol. Daarbij staat de samenhang tussen luchtvaart, woningbouw en leefomgeving centraal.

In 2025 is de ontwikkelstrategie vastgesteld. In 2026 wordt deze verder uitgewerkt, in samenhang met trajecten zoals het LVB, LIB en het nieuwe geluidstelsel. NOVEX vormt daarmee een belangrijk kader voor de ruimtelijke doorwerking van het Schipholbeleid. In 2027 zal er een evaluatie van de NOVEX-gebieden plaatsvinden. Naar aanleiding van het nieuwe coalitieakkoord 2026-2030 'aan de slag' wordt gekeken naar de samenwerking binnen NOVEX, en heeft BZK het initiatief genomen tot een aanscherping van NOVEX Schiphol. De uitkomsten van deze aanscherpingen worden besproken in het aankomend BO Leefomgeving in September.

9. Verder lezen

De volgende websites zijn informatief wat betreft de verschillende Schipholdossiers:

https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Luchtvaart/Bestuurlijke_Regie_Schiphol
<https://maatschappelijkeraadschiphol.nl/>
<http://www.bezoekbas.nl/>
<https://www.lvn.nl/omgeving/baangebruik>
<https://www.platformparticipatie.nl/luchtruimherziening>
<https://www.luchtvaartindetoekomst.nl/>
<https://www.luchtvaartindetoekomst.nl/schiphol/novex-regio-schiphol>
<https://levenrondomschiphol.nl/>
<https://minderhinderschiphol.nl/maatregelen/>

Onderstaand vindt u de meest recente tijdlijn (2026) van het Programma Omgeving Luchthaven Schiphol (POLS), opgesteld door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Op weg naar minder geluid, rechtsbescherming voor omwonenden en een nieuwe indeling van het luchtruim

