

Zienswijze op de ontwerpwijziging Luchthavenverkeerbesluit (LVB) Schiphol

Namens: Werkgroep Geluidshinder Kaag en Braassem, [REDACTED], [REDACTED],
[REDACTED]

Correspondentieadres: [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED]@gmail.com

Datum: 2 maart 2026

Inleiding

De Werkgroep Geluidshinder Kaag en Braassem is een bewonersorganisatie in de gemeente Kaag en Braassem. Wij ijveren voor een reductie van de door bewoners ondervonden hinder van Schiphol, waarbij overigens de naamgeving de lading niet volledig dekt: ook andere vormen van hinder zoals luchtverontreiniging en beperkingen in woningbouw hebben onze aandacht. Deze zienswijze wordt ingediend, zowel namens de bewonersorganisatie als op persoonlijke titel, door de drie leden die de bewonersorganisatie publiek vertegenwoordigen: [REDACTED], [REDACTED] en [REDACTED]

Wij zijn diep teleurgesteld over de ontwerpwijziging van het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) Schiphol. Wij steunen op zich de beëindiging van het jarenlange gedoogbeleid en het herstel van rechtsbescherming voor omwonenden. Een evenwichtige belangenafweging — conform de rechterlijke uitspraak van 20 maart 2024 in de RBV-zaak — is daarbij echter essentieel. Die evenwichtigheid ontbreekt volledig in dit ontwerpvoorstel.

Het voorliggende LVB lijkt geen ander doel te dienen dan het legaliseren van de huidige overlastsituatie. De balanced approach procedure leidde tot een zeer hoog maximaal aantal vluchten, zonder onderbouwing hoe daarbij een fair balance is gezocht tussen de belangen van de luchtvaartsector en de leefbaarheid van omwonenden. Het spoed-LVB van 2025 wekte de verwachting dat in een volwaardig LVB deze onderbouwing alsnog zou volgen. Die verwachting is niet waargemaakt. Wij vragen het ministerie daarom een volledig nieuw LVB op te stellen, inclusief een complete milieueffectrapportage (MER), waarin concrete maatregelen staan die wel bijdragen aan leefbaarheid en rechtsbescherming.

1. Grenswaarden voor handhavingspunten zijn gezondheidkundig onaanvaardbaar hoog

De huidige operatie op Schiphol is leidend geweest bij het vaststellen van de grenswaarden. In plaats van te vertrekken vanuit gezondheidkundige normen, zijn de grenzen afgestemd op de geluidsruimte die Schiphol nodig heeft voor het beoogde aantal vliegbewegingen. Het resultaat: grenswaarden die op vele locaties de WHO-maxima fors overschrijden en omwonenden blootstellen aan ernstige gezondheidsschade.¹²

Het is stuitend dat bij het hanteren van de marges voor de grenswaarden uitvoerig en uitputtend aandacht uitgaat naar economische aspecten. Er is niet eens een poging gedaan om ook naar het belang van omwonenden te kijken, een inventarisatie te maken van factoren die hierbij statisch en dynamisch zijn, een reeks van scenario's te beschouwen, of een afweging te maken tussen de (vermeende) economische belangen en de belangen van omwonenden.

Bij sommige handhavingspunten zijn de grenswaarden zelfs verhoogd ten opzichte van voorheen, zonder dat de maatschappelijke noodzaak daarvoor is aangetoond. Handhavingspunt Leimuiderbrug is daar een pregnant voorbeeld van: de toegestane marge is hier vrijwel volledig benut, zonder ruimte voor toekomstige variatie. Analyses van variatie zouden juist moeten leiden tot lagere grenswaarden, niet tot uitputting van marges.³

Bovendien ontbreekt transparantie in de belangenafweging. De grenswaarden zijn berekend met modellen die — ondanks herhaaldelijke Woo-verzoeken — niet openbaar zijn gemaakt en dus niet onafhankelijk te verifiëren zijn. Het is een publiek geheim dat modeluitkomsten op gespannen voet staan met de werkelijk ervaren geluidsbelasting. Validatie middels een meetnetwerk rond de handhavingspunten ontbreekt in dit voorstel volledig.⁴

Ondanks het gebrek aan transparantie is het wel duidelijk dat er totaal geen aandacht is uitgegaan naar het snel toenemende bewijs dat een kleinere Schiphol ook in economische zin aanvaardbaar of zelfs wenselijk kan zijn voor Nederland. Dergelijke scenario's zijn niet meegenomen in de MER.

Ook is het op basis van de verstrekte informatie duidelijk dat de berekeningen van de grenswaarden op sommige onderdelen foutief of misleidend zijn. Illustratief is de verwerking van de impact van zogeheten innovatieve opstijgprocedures. Uit document nr. 12 'Grenswaardenscenario', tabel 23, blijkt dat voor al het startende verkeer een NADP2-procedure wordt verondersteld, terwijl in de praktijk voor circa 10% van de startprocedures NADP1 wordt gebruikt. Dit leidt tot een misleidende en voor omwonenden nadelige representatie van de geluidsproductie.

Standpunt: Grenswaarden moeten worden afgeleid van gezondheidkundige normen, niet van operationele wensen. Er dienen afnemende grenswaarden te worden vastgelegd die op termijn leiden tot volledige naleving van WHO-richtlijnen. Ruimte door minder lawaaiige toestellen dient volledig aangewend te worden — zowel met terugwerkende kracht vanaf 2008 als voor de toekomst.

2. Lden en Lnight zijn ontoereikende maatstaven voor ervaren overlast

De voor dit LVB gebruikte systematiek baseert zich uitsluitend op de gemiddelde geluidsbelasting (Lden en Lnight). Het is wetenschappelijk onderbouwd dat overlast voor omwonenden niet alleen in deze gemiddelden kan worden uitgedrukt, maar moet worden beschouwd aan de hand van andere factoren zoals:

- De frequentie van de verstoringen;
- De aanwezigheid van rustperiodes;
- Pieklawaai (maximale geluidsniveaus bij individuele passages).

Deze wetenschap wordt in het LVB volledig genegeerd.⁵ Lden middelt kortdurende hoge pieken weg, terwijl juist die pieken bepalend zijn voor de ervaren hinder. Er wordt ook geen rekening gehouden met de zogeheten 'Alders-paradox'. Bovendien houdt het LVB geen rekening met cumulatieve geluidsbelasting als gevolg van andere bronnen (wegverkeer, industrie) zoals voorgeschreven in de Omgevingswet.⁶

Standpunt: Naast Lden en Lnight moeten aanvullende maatstaven worden gehanteerd, waaronder frequentie van overvluchten, piekgeluid en cumulatieve geluidsbelasting. Handhaving moet plaatsvinden op basis van objectieve metingen, niet uitsluitend op theoretische modellen.

3. Een effectief handhavingstelsel ontbreekt

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) heeft expliciet aangegeven **niet in staat te zijn** succesvol te handhaven onder de voorwaarden van dit LVB.⁷ Uiterst kritische opinies en adviezen van de ILT zijn niet meegepubliceerd bij het voorliggende LVB of zijn zonder onderbouwing genegeerd. Een procedurele 'lik-op-stuk'-benadering ontbreekt. Er is geen objectief meetsysteem om geluidshinder te valideren; er wordt uitsluitend met theoretische modellen gewerkt.

Allerlei correcties voor operationele afwijkingen (zoals groot onderhoud aan banen, weersomstandigheden, vlootvervanging) werken systematisch in het voordeel van Schiphol.⁸ Het ondernemersrisico wordt daarmee afgewenteld op omwonenden. Eerdere aanbevelingen om grenswaarden tijdig te kunnen aanpassen bij veranderingen in de vlootsamenstelling zijn niet overgenomen.⁹

Standpunt: *De ILT moet worden uitgerust met voldoende mensen en middelen om daadwerkelijk te kunnen handhaven. Een objectief en openbaar meetsysteem voor geluidsbelasting moet worden geïmplementeerd. Correcties voor operationele variatie mogen niet leiden tot structurele verhoging van grenswaarden ten laste van omwonenden.*

4. Het preferentiële banenstelsel is discriminerend en gebaseerd op onjuistheden

Het in dit LVB voor het eerst formeel vastgelegde preferentiële banenstelsel (met Kaagbaan en Polderbaan als primaire banen) berust op de onjuiste aanname dat onder de vliegroutes voor deze banen minder mensen wonen dan onder die van de secundaire banen. Recente analyses tonen aan dat er **meer** mensen onder de vliegroutes van de primaire banen wonen dan onder die van de secundaire banen.¹⁰ Kaagbaan en Polderbaan worden bovendien voor nagenoeg alle nachtvluchten gebruikt, waardoor ook 's nachts de overlast geconcentreerd wordt bij deze routes.

Het preferentiële banenstelsel is **discriminerend** en daarmee in strijd met artikel 1 van de Grondwet. Bewoners onder de primaire banen worden onevenredig zwaar belast, terwijl andere gebieden worden ontzien zonder gezondheidskundige rechtvaardiging. Dit veroorzaakt polarisatie tussen bewonersgroepen en verhindert een gelijkwaardige verdeling van hinder.

Standpunt: Het preferentiële banenstelsel moet worden afgeschaft. Een eerlijke verdeling van hinder over alle vliegroutes is vereist, waarbij grenswaarden worden gebaseerd op gezondheidskundige normen en rekening wordt gehouden met pieklawaai, frequentie en rustperiodes.

5. De doelstelling van 20% reductie van ernstig gehinderden is arbitrair en ontoereikend

De doelstelling van 20% minder ernstig gehinderden — het uitgangspunt voor de balanced approach procedure en één van de aanleidingen voor dit LVB — is arbitrair en door het ministerie van I&W zelf als zodanig benoemd.¹¹ Er is geen maatschappelijke of parlementaire discussie geweest over welk percentage nagestreefd zou moeten worden. Met 20% reductie blijft 80% van de huidige populatie ernstig gehinderden over. Voor die 80% wordt geen enkele vorm van bescherming overwogen of geboden, hetgeen volledig in strijd is met artikel 8 EVRM.¹²

Het maximum aantal vluchten als uitkomst van de balanced approach is te hoog vastgesteld om de situatie voor omwonenden daadwerkelijk te verbeteren. Er is geen sprake van reductie van overlast ten opzichte van de huidige situatie — enkel van legalisering ervan. Sterker nog: er is zelfs sprake van een gelegaliseerde verergering van de overlast.

Standpunt: *Het nastreven van slechts 20% reductie van het aantal ernstige gehinderden is onvoldoende. Het aantal vliegbewegingen moet worden teruggebracht tot een niveau waarbij de WHO-richtlijnen worden nageleefd en het recht op een gezonde leefomgeving voor alle omwonenden is gewaarborgd.*

Samenvatting en verzoek

Wij concluderen dat de ontwerpwijziging van het LVB Schiphol niet voldoet aan de vereiste evenwichtige belangenafweging. Het voorstel legaliseert de huidige overlastsituatie zonder concrete verbetering voor omwonenden. Wij verzoeken het ministerie:

1. De procedure m.b.t. het voorliggende ontwerp LVB stop te zetten.
2. Het spoed-LVB van 2025 te herroepen, aangezien de daarbij gewekte verwachting van een volwaardig LVB met feitelijke onderbouwing voor de wijzigingen in het aantal vliegbewegingen van en naar Schiphol niet is waargemaakt.
3. De huidige gedoogsituatie voor het vliegverkeer van en naar Schiphol per onmiddellijk te beëindigen en de operatie van Schiphol terug te brengen tot de toegestane grenzen van het vigerende LVB uit 2008, totdat een nieuw LVB in werking treedt.
4. Het preferentiële banenstelsel af te schaffen (niet formeel in te voeren en alle vormen van experimenterend en anticiperend gedogen te beëindigen) teneinde een eerlijke verdeling van hinder over alle vliegroutes te realiseren.
5. De ILT uit te rusten met alle mensen en middelen om actieve handhaving van het vigerende LVB uit 2008 uit te kunnen voeren.
6. Een brede maatschappelijke en een parlementaire discussie te initiëren voor het bepalen en van een echte fair balance tussen de belangen van luchtvaartsector en die van de meer dan 1,3 miljoen omwonenden welke te maken hebben met overlast van Schiphol. Voor de normstelling van de belangenafwegingen dienen alle beschikbare wetenschappelijke bronnen en inzichten door het ministerie op objectieve wijze in kaart te worden gebracht en met alle betrokkenen te worden gedeeld.
7. Vervolgens een volledig nieuw LVB op te stellen, gebaseerd op gezondheidkundige normen en een transparante belangenafweging, inclusief een complete en volwaardige MER. In dit LVB moeten in ieder geval ook de volgende aspecten helder worden vastgelegd:
 - Afnemende grenswaarden die op zo kort mogelijk termijn leiden tot volledige naleving van WHO-richtlijnen.
 - Aanvullende maatstaven voor hinderbeperking naast Lden en Lnight, waaronder frequentie, piekgeluid en cumulatieve geluidsbelasting.
 - Implementatie van een objectief en openbaar meetsysteem voor validatie van de daadwerkelijke (totale) geluidsbelasting op alle handhavingspunten.

Voetnoten

- ¹ WHO, Environmental Noise Guidelines for the European Region
- ² GGD, Gezondheidsmonitor Volwassenen en Ouderen 2024, vzinfo.nl
- ³ NLR, Expert Opinion grenswaarden LVB 2025, Tweede Kamer 2026
- ⁴ Min. I&W, Woo-besluit vier baanregels (NNHS) en geluidbelasting, okt. 2025
- ⁵ RIVM, Relaties vliegtuiggeluid — hinder en slaapverstoring 2020, rapport 2022-0007
- ⁶ Min. IenW / IPO / VNG, Atlas Leefomgeving
- ⁷ ILT adviezen bij ontwerpwijziging LVB Schiphol (niet gepubliceerd)
- ⁸ NLR, Expert Opinion grenswaarden LVB 2025, Tweede Kamer 2026
- ⁹ Idem
- ¹⁰ Harmsen, Bewonersaantallen onder primaire en secundaire banen van Schiphol, 2023
- ¹¹ Min. I&W, Hoofdlijnenbrief Schiphol
- ¹² Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens, artikel 8