

Input vanuit milieuorganisaties voor Technische briefing LVB Schiphol

Met deze brief leveren Natuur & Milieu, Milieudefensie, Greenpeace en de Natuur & Milieufederatie Noord-Holland, input voor de technische briefing over het Luchthavenverkeersbesluit (LVB) Schiphol die gepland staat op de Kameragenda van 15 april aanstaande.

De recente vernietiging van het versnelde LVB door de Raad van State raakt namelijk ook het juridische fundament van de integrale LVB-wijziging, omdat wordt voortgebouwd op een juridisch irrelevante gedoogsituatie en op een maximumaantal vluchten, terwijl de Wet luchtvaart uitgaat van geluidgrenswaarden. Dit verklaart waarom vrijwel alle maatschappelijke partijen het ontwerp-LVB fundamenteel ontoereikend achten voor bescherming van gezondheid en leefomgeving.

Hieronder worden beide (het effect van de RvS uitspraak over het versneld LVB, en de kritiek van maatschappelijke organisaties) verder uitgewerkt en vindt u over beide onderwerpen vragen die u kunt stellen tijdens de technische briefing. Deze vragen hebben wij niet met ander fracties gedeeld.

Implicaties vernietiging versneld LVB door RvS

De vernietiging van het versneld Luchthavenverkeersbesluit (LVB) door de Raad van State (RvS) slaat ook het juridisch fundament weg onder de integrale LVB-wijziging. Dat heeft te maken met de volgende drie kernpunten:

1. De uitspraak van de RvS maakt duidelijk dat de bestaande gedoogsituatie, gebaseerd op Nieuw Normen- en Handhavingstelsel (NNHS), juridisch niet relevant is als referentiekader voor de beoordeling van bescherming en gelijkwaardigheid. Hoewel de Minister zijn antwoorden op vragen van leden Kröger en Kostic¹ aangeeft dat zowel het LVB uit 2008 als het NNHS de als referentiesituatie worden opgevoerd, is de gedoogsituatie duidelijk het primaire referentiepunt. In de samenvatting wordt alleen de vergelijking met de gedoogsituatie besproken. In het 121 pagina's tellende document zijn slechts vijf pagina's geschreven die wel gaan over LVB 2008 als referentiepunt. Maar daarin schuift het ministerie de wettelijke referentie (LVB 2008) terzijde door deze als 'theoretisch' en 'onrealistisch' te kwalificeren. In die vijf pagina's blijkt ook dat het ontwerp LVB geen gelijkwaardige of betere bescherming biedt dan het LVB uit 2008, omdat binnen die grenswaarden slechts 294.000 vluchten mogelijk zouden zijn.
2. De uitspraak van de RvS maakt duidelijk dat het stelsel van de Wet luchtvaart primair is gebaseerd op grenswaarden voor geluidbelasting, niet op het aantal vliegtuigbewegingen. Het vastleggen van een maximumaantal vluchten 478.000 kan dus niet zomaar worden opgevat als hinderreductie.² Hoewel het ontwerp LVB wél nieuwe grenswaarden voor geluid introduceert, zijn deze helemaal gedimensioneerd op de huidige operatie, waaronder het huidige maximumaantal vluchten,

¹ Antwoord op vragen van de leden Kröger en Kostic over het vonnis van de Raad van State op het tussen-LVB Schiphol | Tweede Kamer der Staten-Generaal

² Uitspraak 202502813/1/R1 - Raad van State

preferentieel baangebruik etc.³ Niet op wat qua geluidsbelasting toegestaan is in het LVB uit 2008. Juist dit is door de Raad van State problematisch bevonden.

3. De uitspraak van de Raad van State maakt opnieuw duidelijk dat bij het ontwerp-LVB het belang van omwonenden onvoldoende is meegewogen. Daarbij is opvallend dat de Raad van State nergens het belang van luchtvaartmaatschappijen expliciet benoemt of afweegt, terwijl dat belang in de onderliggende beleidsstukken en motivering van het ontwerp-LVB juist sterk leidend is geweest. Dit bevestigt dat de door de Rechtbank Den Haag in de RBV-uitspraak expliciet opgedragen 'fair balance' tussen luchtvaartbelangen en de bescherming van gezondheid en leefomgeving ook in het huidige ontwerp-LVB nog steeds niet is gerealiseerd, en dat het besluit daarmee opnieuw kwetsbaar is vanuit mensenrechtelijk en bestuursrechtelijk perspectief.

Vrijwel alle maatschappelijke organisaties zijn negatief over het ontwerp LVB

- MOB, die samen met een bewonersgroepen en begeleid door een juridisch adviesbureau een zienswijze heeft ingediend is uitgesproken negatief. Er is grote (juridische) kritiek op de leidende referentiesituatie, op het groeiverdienmodel, op een onvolledige passende beoordeling en op verslechtering van bescherming van burgers tegen schadelijke stoffen. [108253255_11373086_20260227_Zienswijze_ontwerpwijziging_LVB_MOB_PVRC\(1\).pdf - Google Drive](#)
- GGD is ook overwegend negatief. Ook zij hebben kritiek op de leidende referentiesituatie, de verslechterde bescherming tegen luchtverontreiniging en het groeiverdienmodel. Maar ook benadrukken zij dat onduidelijk is of de gekozen grenswaarden voor geluidbelasting voor een verbetering zorgen en dat het LVB niet in lijn is met het luchthavenindulingsbesluit (LIB). De GGD 'en constateren dat in het ontwerp-LVB het belang van een gezonde leefomgeving voor omwonenden onvoldoende tot zijn recht komt. [20260226_Zienswijze-LVB-Schiphol.pdf](#)
- Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) constateren dat het voorliggende besluit onvoldoende zekerheid biedt dat de verbetering van de leefomgeving wordt gerealiseerd. Ze twijfelt of het voorstel in zijn huidige vorm maatschappelijk uitlegbaar en bestuurlijk robuust is, o.a. omdat het lb. niet in lijn is met het LIB, er onvoldoende geborgd wordt dat uitstoot van schadelijke stoffen afneemt, dat een per saldo benadering van geluid onvoldoende recht doet aan de ervaren hinder, die ook wordt bepaald door frequentie, piekbelasting en tijdstip van overvliegen. Ook is ze kritisch op het groeiverdienmodel en de hoogte van de nieuwe grenswaarden. [BRS-zienswijze Luchthavenverkeerbesluit LVB-1.pdf](#)
- Gemeenten. Hun kernpunt is dat het ontwerp-LVB voor inwoners geen merkbare verbetering van leefbaarheid oplevert, bestaande en lokaal geconcentreerde hinder juridisch bestendigt via jaargemiddelden en systeemplafonds, scheefgroei in baangebruik niet corrigeert, bewoners geen effectief handavings- of rechtsmiddel biedt bij aanhoudende overlast, en gemeenten opzadelt met onuitvoerbare verantwoordelijkheden voor gezondheid en woningbouw zonder betrouwbare, beschermende randvoorwaarden. (o.a. Uithoorn, Aalsmeer, Nieuwkoop, Amstelveen)
- Milieuorganisaties G11, waaronder Natuur & Milieu: vinden het onverkoopbaar dat dit LVB vastlegt wat er nu in de praktijk gebeurt, en dat de nieuwe grenswaarden voor geluid daarop gedimensioneerd zijn. Door ook nog in te zetten op het groeiverdienmodel wordt het economisch belang van de luchtvaart opnieuw leidend gemaakt boven gezondheid, leefomgeving, natuur en

³ [202610698.12 Grenswaardenscenario LVB Schiphol 2026.pdf](#) Zie hoofdstuk 2.

klimaat. Ook zetten we uiteen dat de bescherming tegen uitstoot van schadelijke stoffen zeer ondermaats is en vinden we dat voor zowel stikstof als voor geluid de verkeerde referentiesituaties zijn gekozen. https://milieudefensie.nl/actueel/lobbybrieven/zienswijze-lvb-besluit-voor-schiphol/@@download/file/108258445_11374557_Zienswijze_inzake_de_integrale_herziening_Luchthavenverkeerbesluit_Schiphol_Def.pdf

- Bewonersgroepen stellen dat het ontwerp-LVB structurele en onrechtmatig ontstane hinder juridisch legaliseert, fundamentele rechten op gezondheid en ongestoord wonen onvoldoende herstelt, werkt met fictieve systeemindicatoren die lokale bescherming uitsluiten, en daarom faalt als beschermingsinstrument, ongeacht bestuurlijke intenties of toekomstige beloften. O.a. <https://schipholwatch.nl/2026/02/07/zwaard-van-damocles-hangt-boven-schiphol-dankzij-ijzersterk-betoog-rbv/> en <https://stichting-s4r.nl/wp-content/uploads/2026/02/Voorbeeld-zienswijze-LVB-Schiphol-VD.docx>

Het ontwerp LVB bevat uitsluitend relatieve emissie-eisen (per kilo vliegtuig) voor Vluchtige Organische Stoffen, Zwaveloxiden, Stikstofoxiden en Fijnstof. Dat zijn géén absolute maxima. Naarmate vliegtuigen groter worden, wordt de toegestane uitstoot groter. Het systeem stuurt daarmee niet op vermindering van de totale emissies, maar slechts op technische prestaties per toestel. In de HUF-reactie op RMI en aanvullende LVB-onderwerpen geef het ILT aan dat zij denkrichtingen voor absolute grenzen voor uitstoot hebben aangedragen aan I&W.

- Waarom zijn de door ILT aangereikte denkrichtingen niet verwerkt in het ontwerp-LVB, ondanks herhaalde waarschuwingen van zowel de ILT als de expertgroep luchtkwaliteit dat het huidige instrumentarium onvoldoende is om lokale luchtkwaliteit en gezondheid effectief te beschermen?
- In de zienswijzen van de GGD en verschillende gemeenten wordt erop gewezen dat het ontwerp-LVB sterk leunt op modelmatige berekeningen van geluid en luchtverontreiniging, terwijl ervaren hinder, gezondheidseffecten en lokale piekbelasting daarin slechts beperkt tot uitdrukking komen; kunt u toelichten hoe het ministerie heeft beoordeeld of deze modellen de feitelijke blootstelling en gezondheidseffecten voor omwonenden voldoende representatief weergeven?