Minister V.P.G. Karremans

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Betreft: Brandbrief: het concept-Luchthavenverkeerbesluit krijgt van de Raad van State zijn derde waarschuwing. Wat doet u?

Datum: 18 september 2026

Geachte minister Karremans,

Als omwonenden rondom Schiphol en milieuorganisaties richten wij ons tot u naar aanleiding van het advies van de Afdeling Advisering van de Raad van State (RvS) van 14 september 2026 over het ontwerp-Luchthavenverkeerbesluit (LVB) en de eerdere beoordelingen door de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r) en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Ieder vanuit hun eigen rol wijzen zij op wezenlijke tekortkomingen in het besluit dat het kabinet aan u voorlegt. Wij vragen u **dringend** deze signalen serieus te nemen en het besluit niet vast te stellen voordat de geconstateerde gebreken zijn hersteld. Er is nog steeds geen sprake van een eerlijke belangenafweging. Terwijl de uitspraak van de rechter in de RBV zaak juist glashelder oordeelt dat de Staat daartoe verplicht is.

De RvS adviseert om een nadere toelichting te geven op cruciale onderdelen van het besluit en deze zo nodig aan te passen. Impliciet zegt de RvS hiermee dat het onzeker is of de vier doelstellingen van het LVB worden gehaald. Het is immers niet duidelijk of dit concept-LVB:

1. De juridische basis biedt die de gedoogsituatie moet beëindigen.
2. Opvolging geeft aan de bevelen uit het vonnis van de Haagse rechtbank in de RBV-zaak, waaronder effectieve rechtsbescherming van de omwonenden van Schiphol.
3. De geluidsbelasting op de omgeving en de ernstige hinder en slaapverstoring vermindert.
4. Zekerheid biedt dat met het voorgestelde handhavingsstelsel grenswaarden wél worden nageleefd.

In minder dan een half jaar is dit de derde keer dat de kabinetsplannen tegen fundamentele bezwaren aanlopen. In maart vernietigde de Afdeling

Bestuursrechtspraak van de Raad van State de vorige versie van het LVB, in mei oordeelde de Commissie voor de m.e.r. dat de milieuonderzoeken ontoereikend waren. Daaruit sprak zeer zware kritiek. De Commissie concludeerde dat het MER geen goede basis is voor een besluit over het LVB 2026. Desondanks is het MER niet aangepast op geconstateerde fundamentele gebreken, zoals ook de RvS nu in zijn advies opmerkt. De RvS heeft nog meer kritiekpunten en adviseert tot nadere toelichting, aanvulling en zo nodig aanpassing van cruciale onderdelen van het LVB, zoals het voorgestelde handhavingsstelsel en het groeiverdienmodel.
De vraag is ook of lessen uit het verleden zijn meegenomen gezien de zeer kritische recente beleidsevaluatie van het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel (NNHS).

In de basis geen FAIR balance
De rechter heeft in de RBV zaak vastgesteld dat er geen sprake is van een FAIR balance als het gaat om de afweging van de belangen van omwonenden met betrekking tot de luchtvaart. Een cruciaal probleem is dat er 478.000 vluchten (waarvan 27.000 in de nacht) worden vastgesteld zonder dat er een transparante belangenafweging is gemaakt tussen gezondheidsschade en economisch nut.

Ook de doelen “20% minder ernstig geluidgehinderden” en “15% minder ernstig slaapverstoorden in de nacht ten opzichte van 1 november 2024” zijn niet onderbouwd. Blijkbaar accepteert de Staat dat er 85% ernstig slaapverstoorden en 80% ernstig geluidgehinderden ten opzichte van 2024 overblijven. Hieraan ligt geen transparante belangenafweging ten grondslag. Noch zijn de WHO advieswaarden over geluid leidend geweest.

Tot slot is het onduidelijk wat de referentie is op 1 november 2024: de illegale gedoogsituatie met 500.000 vluchten (waarvan 32.000 in de nacht), de legale situatie volgens het LVB 2008, óf de werkelijke situatie op dat moment. De Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State oordeelde op 11 maart dit jaar dat de gedoogsituatie met anticiperend handhaven immers geen wettelijke basis heeft, maar dat het LVB 2008 vigeerde.

De onderbouwing van de groei ontbreekt
Een besluit dat groei automatisch mogelijk maakt maar krimp nergens waarborgt, is vooringenomen en onevenwichtig. De RvS vraagt om uitleg over de basis waarop de toekomstige grens van 500.000 vluchten rust, en twijfelt of de voorziene automatische groeistappen zorgvuldig verlopen richting omwonenden. Ook adviseert de RvS om “een nadere motivering te geven van de keuze om de 40 dB(A) Lnight-contour als uitgangspunt te nemen om de handhavingspunten voor de nachtperiode te bepalen”. Hierbij verwijst de RvS naar het vonnis van 20 maart 2024 waarin de Haagse rechtbank

constateert dat “het merendeel van de slaapverstoorden in gebieden woont met een geluidsniveau tussen de 32 en 37 dB(A) Lnight”. Uit het vonnis van de rechtbank volgt dat de door artikel 8 van het EVRM vereiste belangenafweging niet op de juiste wijze kan worden verricht zolang de belangen van aanzienlijke aantallen slaapverstoorden niet zijn meegenomen, aldus de RvS.[1]

Wij zijn van mening dat de onderbouwing om te mogen groeien of te moeten krimpen bovendien niet alleen op de Lden-systematiek gebaseerd mag zijn. Ook de zogeheten Aldersparadox en de onderzoeken naar geluidsbeleving door de GGD's horen daarin te worden meegewogen. Uit onderzoek blijkt dat voor hinder en slaap het aantal vluchten en geluidspieken belangrijker zijn dan gemiddelde geluidsniveaus.

Wij stellen ten slotte voor dat het groeimodel wordt vervangen door een krimpnoodzaakmodel, omdat de geluidshinder en belasting van milieu, natuur en klimaat door Schiphol nu al te hoog zijn, de luchthaven opereert zonder geldige natuurvergunning en uit diverse economische onderzoeken blijkt dat de Nederlandse economie zonder schade met een derde minder vluchten toekan. Het ontwerp-LVB miskent op zijn best die omstandigheden, terwijl ze een wezenlijk onderdeel van de afweging zouden moeten vormen.

De handhaving schiet tekort

Bij dreigende overschrijding van geluidsnormen kan de toezichthouder vluchten alleen verplaatsen naar andere routes en banen. Dus niet schrappen, maar verplaatsen naar een andere groep omwonenden. De RvS vraagt expliciet of en hoe het aantal vluchten óók omlaag kan als blijkt dat grenswaarden worden overschreden. Een vraag die tot nu toe onbeantwoord blijft. Daarbij plaatsen wij nog een principiële kanttekening: de nieuwe grenswaarden lijken eerder afgestemd op de gewenste omvang van het luchtverkeer dan op de bescherming van omwonenden. In bepaalde gebieden (o.a. de Aalsmeerbaan en Buitenveldertbaan) worden de al hoge grenswaarden verder verhoogd in het LVB om binnen de kaders te blijven.
Ook de Commissie voor de m.e.r. oordeelt in haar advies dat het nieuwe stelsel van grenswaarden en het Totaal Volume Geluid uit het LVB 2026 veel ruimte geeft aan de luchtvaart. Zo past zelfs het bovengrensalternatief (500.000 vliegtuigbewegingen, zonder geluidmaatregelen) binnen dit stelsel.

De ILT heeft daarnaast eerder aangegeven dat het “handhavingsinstrumentarium” niet effectief is: ingrijpen tijdens het gebruiksjaar is niet mogelijk en de werking van het beheersplan is niet uitgewerkt. Dat betekent dat overlast opnieuw pas achteraf wordt vastgesteld, wanneer ingrijpen te laat is. Bovendien kondigde de ILT in haar Jaarplan

[1] (citaat H. 3 advies RvS)

2027 aan dat ze “nieuwe taken waarvoor geen financiële dekking is ontvangen in principe niet uitvoeren”. Voor het LVB is vooralsnog geen financiële dekking.

Het milieueffectrapport is nog steeds ontoereikend
De Commissie voor de m.e.r. stelde vast dat het milieueffectrapport geen goede basis biedt voor een besluit: redelijke alternatieven, zoals minder of geen nachtvluchten en anders vliegen, zijn niet onderzocht, en de milieugevolgen zijn vergeleken met een fictieve voortzetting van de gedoogsituatie, waardoor ze structureel worden onderschat. Deze kritiek is nog niet verwerkt, waarmee de analyse op los zand berust.[2]

Wat dit betekent voor omwonenden
Deze tekortkomingen zijn geen abstracte juridische kwesties. Volgens het RIVM ondervonden in 2022 al landelijk 840.000 Nederlanders ernstige hinder. En 220.000 mensen ondervonden ernstige slaapverstoring door vliegverkeer. De WHO en het RIVM adviseren een aanmerkelijk lagere maximale geluidbelasting.[3]

Lokale voorbeelden ondersteunen dit. Het kwartaalrapport uit Gooise Meren over het tweede kwartaal 2026 laat opnieuw het directe verband zien tussen het aantal vliegbewegingen en de ervaren overlast. Waar het aantal vluchten daalde, halveerde het aantal hindermeldingen vrijwel. Waar het steeg, in Muiden met 13%, steeg de hinder met 57%, en de hindermeldingen over de nacht zelfs met 223%. Bewoners melden slaapverstoring en onderbroken nachtrust.

En de problemen stoppen niet bij de schadelijke geluidsoverlast. De Gezondheidsraad concludeerde in juli 2026 ook dat kerosine-uitstoot "verondersteld kankerverwekkend" is, een signaal dat formeel over platformpersoneel gaat. Maar, gezien de omvang van het vliegverkeer boven bewoond gebied, raakt dit de volksgezondheid van honderdduizenden omwonenden.

Tot slot, naast de gezondheidsschade negeert dit besluit de brede milieu-, natuur- en klimaatimpact van de luchtvaart.

Onze oproep
Wij vragen u met klem recht te doen aan de uitspraak van de rechter in de RBV zaak:

1. Neem de kritiek van 3 onafhankelijke instanties serieus: het is een herhaald signaal dat dit besluit omwonenden onvoldoende beschermt. En neem geen

[2] Op pagina 176 van die m.e.r. staat overigens dat er op basis van de nieuwe BR-relatie niet tussen de 14.700 - 16.600 slaapverstoorden zijn, maar tussen de 27.200 - 30.800. Dat is bijna het dubbele van waar de Staat eerder van uit ging.
[3] Zelfs in die advieswaarden wordt overigens al 10 - 11% ernstig gehinderden aanvaard; het overheidsbeleid gaat daar nog ruim overheen.

besluit voordat alle kritiek serieus in het LVB, de toelichting en de MER zijn verwerkt.
2. Voer eindelijk een transparante belangenafweging uit. Toon aan welke omvang van de luchtvaart nodig is voor Nederland, en welke belasting van omwonenden proportioneel en acceptabel is.
3. Voer een nachtsluiting in van 23.00 tot 7.00 uur zonder de vluchten te verzetten naar (de randen van) de dag. Gerenommeerde gezondheidswetenschappers[4] en GGD-GHOR adviseren dit met klem vanwege de enorme aantasting van de gezondheid door verstoorde nachtrust.
4. Baseer geluidhinder niet alleen op de Lden-systematiek, maar ook op frequentie van vluchten en pieken, en op onderzoeken naar geluidsbeleving door de GGD's.
5. Schrap het groeimodel, want frequentere vluchten en meer piekmomenten leiden altijd tot meer hinder. Afname van geluidhinder dient ook daadwerkelijk te worden gerealiseerd, aldus de RvS.
6. Eis een deugdelijke, herziene milieueffectrapportage die voldoet aan de eisen van de Commissie voor de m.e.r., in plaats van het besluit door te drukken voor 1 november.
7. Laat de gezondheid en het woongenot van honderdduizenden omwonenden zwaarder wegen dan de belangen van een sector.

Dit is het moment waarop u als minister kunt laten zien dat u niet wegkijkt van de feiten, uw verantwoordelijkheid neemt voor de gezondheid van honderdduizenden inwoners van Nederland en een pas op de plaats durft te maken.

Hoogachtend,

1. Beraad Vlieghinder Moet Minder (BVM2)
2. BTV Rotterdam
3. COPD & Astma Huisartsen Advies Groep (CAHAG)
4. Floriande Tegengeluid
5. Greenpeace
6. Natuur en Milieufederatie Noord-Holland
7. Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland
8. Natuur en Milieufederatie Flevoland
9. Platform Vlieghinder Kennemerland
10. Platform Vlieghinder Zaanstreek
11. Platform Vliegoverlast Amsterdam
12. Minder Hinder Gooise Meren

[4] Onder andere Dr. M. van Stralen, hoofddocent Gezondheidswetenschappen VU en prof. dr. E. Scherder hoogleraar neuropsychologie.

13. Stichting Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder (RBV)
14. Stichting Red de Veluwe
15. Stichting Mobilisation for the Environment (MOB)
16. Stichting Omgeving Zonder Vlieghinder voor de Rijn- en Bollenstreek
17. Stichting S4R: voor een luchtvaart die ons past
18. SchipholWatch
19. Vereniging Minder Vliegtuighinder Aalsmeer
20. Vlieghinder Nieuwkoop
21. Werkgroep Vlieglawaai Lisse