



Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder

Voor een luchtvaart die ons past

https://www.beschermingtegenvliegtuighinder.nl/wp-content/uploads/Zienswijze-RBV-LVB-2026_final.docxBetreft: Ontwerpbesluit tot wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) Schiphol en onderliggende documenten
Zienswijze
Datum: 28-feb-2026

Inleiding

Stichting RBV maakt gebruik van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen op het ontwerpbesluit tot wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) Schiphol (hierna: LVB 2026).

Lang verhaal kort

Dit LVB 2026 is oude wijn ('eerst de belangen van luchtvaart borgen, als er dan nog beleidsruimte resteert zijn mens, natuur en milieu en klimaat aan de beurt') in een bekende zak.

Wat de rechter van deze invulling van het luchtvaartbeleid vindt, mag genoegzaam bekend worden verondersteld¹. Zoveel is duidelijk: de dubbel-demissionaire minister en zijn adviseurs hebben bij het opstellen van dit LVB 2026 aan dat gerechtelijk oordeel geen boodschap gehad.

Vanwege alle hieronder vermelde verzuimen en gebreken, afzonderlijk en in samenhang bezien, concluderen wij dat dit LVB 2026 in strijd komt met het Europees Verdrag voor de rechten van de Mens (EVRM), de wet Luchtvaart (Wlv) en het vonnis in de RBV.zaak. En om die redenen niet kan/mag worden vastgesteld.

Het is te hopen dat de nieuwe minister er wel voor kiest om luchtvaartbeleid te voeren op rechtsstatelijke grondslag.

1 Strijd met EVRM en Wlv

1.1 Geen 'fair balance' (strijd met art. 8 EVRM)

Het vonnis in de RBV.zaak laat er geen misverstand over bestaan: de Staat '*handelt onrechtmatig door niet de juiste door artikel 8 EVRM vereiste belangenafweging te maken tussen de belangen van hen die gebaat zijn bij het luchtverkeer van en naar Schiphol, en de belangen van hen die daarvan ernstige hinder en slaapverstoring ondervinden*'.

Bij het opstellen van het LVB 2026 is desondanks wederom niet voldaan aan deze eis van een '*fair balance*' tussen, zakelijk weergegeven, de belangen van de omwonenden en de belangen van de sector. Een kenbare en navolgbare belangenafweging, in termen van de *noodzakelijkheid* en de *proportionaliteit* van de inmenging zoals art. 8 EVRM die vereist, ontbreekt.

Dat verzuim springt t meest in t oog met betrekking tot de totstandkoming en invulling van (de plafonds² van) het *groeimodel* (art. 4.2.3b), de bepaling van het plafond voor *general aviation* (art.

¹ Uitspraak Rechtbank Den Haag, 20 maart 2024, ECLI:NL:RBDHA:2024:3734.

² Hangende het beroep tegen de versnelde wijziging van het LVB (besluit van 6 mei 2025) kan onbesproken blijven het ontbreken van een wettelijke grondslag voor het opnemen van plafonds in het LVB.



Recht op Bescherming tegen **Vliegtuighinder** Voor een luchtvaart die ons past

4.2.3c) en de keuze om de vaststelling van Bijlage 2 (grenswaarden Lden) en bijlage 3 (grenswaarden Lnight) te baseren op de uitkomsten van de *balanced approach-procedure Schiphol* (478.000 resp. 27.000 vluchten).

De manier waarop de minister de zogeheten *balanced approach-procedure* voor Schiphol heeft toegepast, is namelijk geen belangenafweging zoals het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens (EVRM) dat vereist. Concreet betekent dit dat er bij het vaststellen van het geluidsdoel (een vermindering van 20%) en bij het vaststellen van het plafond van 478.000 vluchten per jaar geen duidelijke afweging is gemaakt tussen de belangen van de luchtvaartsector en de belangen van omwonenden.

Er is dus geen sprake van een eerlijke balans tussen economische belangen en de leefkwaliteit van mensen die in de omgeving van Schiphol wonen. Daarom kan deze procedure niet worden gebruikt als rechtvaardiging voor de inbreuk op het privéleven van de bewoners door (minstens) 478.000 vliegbewegingen per jaar.

Het SEO rapport 'Economische analyse' uit oktober 2025³ dat aan het LVB ten grondslag is gelegd, maakt dat niet anders. Het kwalificeert op geen enkele wijze als onderbouwing van de *noodzakelijkheid* voor de Nederlandse economie van de in het LVB 2026 vastgelegde plafonds voor vliegverkeer en evenmin voor de plafonds die zijn gebruikt om de grenswaarden op te baseren. Wat dit (beperkte) onderzoek wel indiceert is dat - in termen van (netto) kosten en baten - een reductie naar 460.000 vluchten Nederland een positief resultaat oplevert, en groei naar 500.000 vluchten een negatief resultaat⁴.

Het SEO rapport kwalificeert overigens evenmin als MKBA⁵. Meest in het oog springend is de uiterst beperkte looptijd (2030), als gevolg waarvan de (positieve) langetermijneffecten onvoldoende in de resultaten van de analyse tot uitdrukking komen. Daarbij is het positieve effect ook nog eens conservatief gewaardeerd⁶. Bovendien is de beperkte opzet ten koste gegaan van de analyse van aantrekkelijke varianten, zoals de beleids optie om de schaarstewinsten van buitenlandse luchtvaartmaatschappijen af te romen, waardoor de welvaart verder stijgt.

1.2 Geen deugdelijke gelijkwaardigheidstoets (strijd met art. 8.17, Wlv)

Het wettelijk vereiste van gelijkwaardige bescherming vergt een toets van het beschermingsniveau van een voorgenomen LVB tegen het beschermingsniveau van het eerste LVB (art.8,17, 7^e lid Wlv). Ten behoeve van deze gelijkwaardigheidstoets is het beschermingsniveau van het LVB geoperationaliseerd in gelijkwaardigheidscriteria voor geluid, gevaar en uitstoot (GWC⁷).

³ Deze analyse dateert van na de besluitvorming over de invoering van het plafond van 478.000 vluchten, en kan dus in elk geval niet ten grondslag hebben gelegen aan de besluitvorming.

⁴ SEO, Tabel 6.2

⁵ De onderzoekers spreken zelf van een MKBA-light.

⁶ Zo is er bijvoorbeeld geen rekening gehouden met de mogelijkheden voor (meer) woningbouw.

⁷ Voor geluid: woningen, ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden.



Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder

Voor een luchtvaart die ons past

Als uitwerking van het beschermingsniveau geboden door het eerste LVB, fungeren de GWC van het eerste LVB⁸ als wettelijke waarborg⁹ voor de omgeving. De *beschermende werking* van deze GWC bestaat erin dat ze (voor eens en voor altijd) *getalsmatig* de negatieve effecten begrenzen vanwege welk navolgend LVB dan ook.

Voor het opstellen van het LVB 2026 heeft de minister de wijze van berekening van de GWC aangepast aan nieuwe inzichten¹⁰.

Vervolgens echter heeft de minister de aangepaste berekeningswijze ook gebruikt om de GWC van het eerste LVB¹¹ opnieuw te berekenen (te 'actualiseren'). De facto heeft de minister daarmee het beschermingsniveau van het eerste LVB *met terugwerkende kracht* aangepast.

Intermezzo

Door de nieuwe inzichten in beide beschermingsniveaus te verwerken, en daar de gelijkwaardigheidstoets mee uit te voeren, wordt de hinder van een LVB vergeleken met de hinder die volgens de nieuwe inzichten samenhangt met het grenswaardenscenario (507.700 vtb) van het eerste LVB. Het gevolg daarvan is dat de negatieve effecten van die nieuwe inzichten (voor geluid: meer zwaarbelaste woningen, meer ernstig gehinderden en/of slaapverstoorden) nooit leiden tot minder vliegverkeer en dus altijd worden afgewenteld op de omgeving.

Vanwege die herberekening komt aan de *geactualiseerde* GWC van het eerste LVB de beschermende werking te ontvallen. Met als gevolg dat de vergelijking van de GWC van het LVB 2026 met de *geactualiseerde* GWC van het eerste LVB niet kan dienen als invulling van de vereiste gelijkwaardigheidstoets.

Pas als getoetst wordt aan de *oorspronkelijke* GWC van het eerste LVB, kan op een betekenisvolle manier beoordeeld worden of het beschermingsniveau van het LVB 2026 gelijk of beter is dan het beschermingsniveau van het eerste LVB geacht werd te zijn. Dat heeft de minister echter niet gedaan. Zodat er aan het LVB 2026 geen deugdelijke gelijkwaardigheidstoets ten grondslag ligt.

2. Strijd met de bevelen van de rechtbank

Bij het opstellen van het LVB 2026 zou dit bevel van de rechtbank leidend moeten zijn:

- b. *een vorm van praktische en effectieve rechtsbescherming in het leven te roepen die toegankelijk is voor alle ernstig gehinderden en slaapverstoorden — dus ook voor hen die buiten de huidige vastgestelde geluidscontouren wonen — waarin bovendien de belangen van het individu voldoende geïndividualiseerd en gemotiveerd worden meegewogen.*

2.1 Rechtsbescherming niet deugdelijk vormgegeven

⁸ Vastgesteld in het MER bij het eerste LVB adhv het grenswaardenscenario (507.700 vliegtuigbewegingen).

⁹ Art. 8.17, 7^e lid Wlv.

¹⁰ Het betreft onder meer wijzigingen in de rekenmethode (Doc.29), het prognosemodel (Daisy 2.0) en het woningbestand.

¹¹ Bij de herberekeningen geldt het grenswaardenscenario voor het eerste LVB steeds als constante; zowel naar aard (vlootsamenstelling) als omvang (507.700 vliegtuigbewegingen).



Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder

Voor een luchtvaart die ons past

Of er met het LVB 2026 voor zekere omwonende op zekere locatie sprake is van een deugdelijke, voldoende individuele rechtsbescherming wordt in hoofdzaak bepaald door (a) de hoogte van de grenswaarde in dat handhavingspunt, (b) de afstand van de locatie tot het maatgevende handhavingspunt, en (c) de wijze van handhaving van die (normatieve) grenswaarde. Op elk van deze drie punten schiet de aanpak van de minister ernstig tekort, en wel hierom.

2.1.a Hoogte van de grenswaarden niet getoetst aan gezondheidseffecten van hinder

De minister heeft een set grenswaarden vastgesteld, waarbinnen volgens hem onder 'normale' omstandigheden en volgens de regels voor het preferent baangebruik 478.000 vluchten handelsverkeer (waarvan 27.000 in de nacht) kunnen worden afgehandeld.

De minister heeft evenwel verzuimd die set grenswaarden te beoordelen op de gezondheidseffecten van het daarmee toegelaten luchtvaartlawaai. Dat hij moeten doen, op twee niveaus: *globaal*: met het oog op de volksgezondheid in de wijde omgeving van Schiphol, en *lokaal*: met het oog op de gezondheid van omwonenden in de omgeving van de handhavingspunten. Dat de minister dat heeft nagelaten komt in strijd met het EVRM, resp. het vonnis van de rechtbank. Wij lichten dat hierna toe.

2.1.a.1 Strijd met het EVRM: geen 'fair balance'

De minister heeft een set grenswaarden vastgesteld, met als enige maatstaf dat - met inachtneming van die grenswaarden – 478.000 vluchten (waarvan 27.000 in de nacht) kunnen worden afgehandeld binnen de regels van het preferent baangebruik. Kennelijk meent de minister dat hij gelet op art.4.2.3a van het vigerende LVB¹² gehouden is om de daarin opgenomen maximum aantallen ook te accommoderen.

Dat is niet het geval. De minister zal eerst aan de hand van de door het EVRM (art. 8) voorgeschreven belangenafweging kenbaar en navolgbaar moeten vaststellen welk aantal vluchten op Schiphol kán worden vergund en toegelaten. Immers, die belangenafweging heeft niet plaatsgevonden bij de totstandkoming van art.4.2.3a, zodat ze alsnog dient te gebeuren voordat een set grenswaarden kan worden vastgesteld. Temeer omdat de minister in de Hoofdlijnenbrief in juni 2022 nog vaststelde dat er niet meer dan 400.000-440.000 vliegtuigbewegingen noodzakelijk zijn voor de Nederlandse economie. Voor de gezondheidseffecten van de grofweg 38.000 tot 78.000 vluchten die met dit LVB boven die bandbreedte worden toegestaan, is in ieder geval geen noodzaak aannemelijk gemaakt.

2.1.a.2 Strijd met het vonnis in de RBV.zaak: belangen van omwonenden niet 'voldoende geïndividualiseerd en gemotiveerd meegewogen'

Als gezegd: de minister heeft een set grenswaarden vastgesteld, met als enige maatstaf dat - met inachtneming van die grenswaarden – 478.000 vluchten (waarvan 27.000 in de nacht) kunnen worden afgehandeld binnen de regels van het preferent baangebruik.

¹² Art. 4.2.3a LVB: 'Op de luchthaven Schiphol vinden per gebruiksjaar maximaal 478.000 vliegtuigbewegingen met handelsverkeer plaats. Van dit aantal vinden maximaal 27.000 vliegtuigbewegingen plaats in de periode van 23.00 uur tot 7.00 uur.'



Recht op Bescherming tegen **Vliegtuighinder** Voor een luchtvaart die ons past

Nog afgezien van het feit dat aan die plafonds niet een door het EVRM voorgeschreven *noodzakelijkheidstoets* ten grondslag ligt (zie hiervoor), heeft de minister zich evenmin rekenschap gegeven van de *aanvaardbaarheid* van de gezondheidseffecten voor omwonenden in het invloedsgebied van een handhavingspunt.

Immers van een beoordeling naar aard (piekbelasting en rustperioden) en omvang (frequentie en hoogte) van de hinder van het vliegtuiglawaai die omwonenden ter plekke van een handhavingspunt maar hebben te dulden, is geen sprake.

Dat had hij (i) gelet op het bevel van de rechtbank om de belangen van de omwonenden voldoende geïndividualiseerd en gemotiveerd mee te wegen, en (ii) met het oog op de WHO-richtlijnen voor toelaatbaar vliegtuiglawaai, die voor zeker 1,5 miljoen mensen (aanzienlijk) worden overschreden, wel kenbaar en navolgbaar moeten doen.

2.1.b Handhavingspunten geplaatst zonder acht te slaan op voorzienbaarheid

Eén van de (cumulatieve) voorwaarden voor een deugdelijke rechtsbescherming tegen een inmenging in de persoonlijke leefomgeving is, dat die inmenging voorzienbaar is (art.8 EVRM). Ten aanzien van de inmenging die gepaard gaat met vliegtuiglawaai geldt dat naarmate een locatie verder van een zeker handhavingspunt (hierna: HHP) is verwijderd, het verschil tussen de gerealiseerde geluidsbelasting op die locatie en die in het HHP toeneemt¹³. Anders gezegd: met de afstand tot het HHP neemt de voorzienbaarheid van de geluidsbelasting en derhalve van de inmenging af. Bij de plaatsing van de HHPn heeft *voorzienbaarheid van de inmenging* kennelijk, maar ten onrechte niet als ontwerpcriterium gefungeerd.

Intermezzo

Voor het zwaarbelaste binnengebied geldt dat overigens in nog ernstiger mate. Het ontwerp impliceert dat de inwoners van het binnengebied (> 58 Lden: 7.900 woningen resp. > 48 Lnight: 6.600 woningen) hun rechtsbescherming moeten ontlenen aan niet meer dan 7 resp. 8 handhavingspunten.

De geboden rechtsbescherming schiet qua voorzienbaarheid tekort. Waarbij aangetekend zij dat wij er vanzelfsprekend niet op uit zijn om voor elke individuele woning in een handhavingspunt te voorzien.

Terzijde

Voor de goede orde merken wij nog op dat het summiere onderzoek van To70 naar de beschermende werking¹⁴ van het plan met HHPn onze deelconclusie niet anders maakt. To70 stelt vast dat de gekozen invulling van het plan de verdeling van het geluid over de omgeving (lees: op ruime(re) afstand van de HHPn) voldoende fixeert.

Dat is wellicht goed nieuws, maar dat zegt in elk geval niets over de voorzienbaarheid van het luchtvaatlawaai op ruime(re) afstand van het HHP.

¹³ Uit de recente nadeelcompensatiepraktijk vanwege het anticiperend handhaven is bekend dat bijvoorbeeld op een locatie op ca. 1.300 m van een handhavingspunt in de richting van de vliegroute(s), tot 9 dB Lden meer geluidsbelasting kan neerslaan dan op het handhavingspunt zelf. Bovendien is er op dergelijke locaties geen vaste verhouding tussen de maximale geluidsbelasting aldaar en die in het dichtstbijzijnde handhavingspunt.

¹⁴ Deelrapport Ligging handhavingspunten en grenswaarden, p.23 e.v.



Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder

Voor een luchtvaart die ons past

2.1.c Handhaving van de grenswaarde is niet effectief

De kern van praktische en effectieve rechtsbescherming is dat (dreigende) overschrijdingen van de norm tijdig en effectief, desnoods in rechte kunnen worden aangekaart. Wij stellen vast dat handhaving van de maatgevende grenswaarde op een zekere locatie – zelfs als die handhaving succesvol is – nog steeds uitsluitend tot gevolg heeft dat niet eerder dan in het *daaropvolgende* jaar een maatregel wordt opgelegd.

De introductie van een extra handhavinginstrument voor de ILT, de last onder dwangsom (LOD) maakt dat niet anders; wij delen de kritische beoordeling van de ILT van het nut van de LOD.

Onze conclusie is dat de geboden rechtsbescherming qua handhaving tekort schiet.

3 Stelselmatige achterstelling belangen omwonenden (strijd met art. 8 EVRM)

3.1 Groeimodel (art. 4.2.3b)

Hiervoor (1.1) lichtten wij al toe dat de totstandkoming en de invulling van de plafonds van het groeimodel in strijd zijn met het verdragsrechtelijke vereiste van de ‘fair balance’.

Maar ook om een andere reden is het groeimodel onrechtmatig: de belangen van omwonenden zijn bij het ontwerp ervan willens en wetens genegeerd. Dat wordt op ondubbelzinnige wijze duidelijk uit bijgevoegd fragment uit het ‘Eindverslag van de formateur’, betreffende de beantwoording door lenW van ‘Formatievragen inzake Schiphol’:

‘De systematiek (van het groeimodel; toevoeging RBV) zoals opgenomen In het LVB zorgt weliswaar voor een dalende geluidsbelasting, maar met stijgende aantallen vliegtuigbewegingen ook voor meer ervaren hinder.’¹⁵

In het volle besef dat groei van het vliegverkeer – zelfs als die plaats vindt met minder lawaaiige vliegtuigen - gepaard gaat met een toename van de hinder¹⁶, besluit de minister zonder nadere belangenafweging dat dat negatieve effect maar voor rekening van de omwonenden moet blijven. Dat is in strijd met art8. EVRM dat zo’n belangenafweging vereist.

Hoewel de minister met deze wijziging beoogt ‘de geluidsoverlast rondom de luchthaven terug te dringen’¹⁷, vindt hij het kennelijk voldoende dat de geluidsoverlast alleen op papier afneemt, in de wetenschap dat de hinder in de praktijk zal toenemen¹⁸. Ook dat is in strijd met art. 8 EVRM: de bescherming van de daarin gewaarborgde rechten moet practical en effective zijn, niet theoretical and illusory.

Bovendien is het beweerdelijke belang van de sector bij ‘perspectief op terugkeer naar 500.000 vliegtuigbewegingen’ überhaupt op geen enkele manier afgewogen tegen het evidente belang dat

¹⁵ <https://www.tweedekamer.nl/downloads/document?id=2026D04529>, p.2.

¹⁶ Bekend als de Aldersparadox.

¹⁷ Nota van Toelichting, prgrf 2.2.

¹⁸ <https://www.tweedekamer.nl/downloads/document?id=2026D04529>, p.2.



Recht op Bescherming tegen **Vliegtuighinder** Voor een luchtvaart die ons past

omwonenden vanuit oogpunt van gezondheid hebben om de geluidsbelasting zo spoedig mogelijk te laten dalen richting de WHO-advieswaarden voor vliegtuiglawaai: 45 Lden resp. 40 Lnight.

3.2 Beschermende werking van grenswaarden voor geluid: nihil

De minister heeft de methode voor het bepalen van de grenswaarden voor geluid ingrijpend gewijzigd. Voor *elk handhavingspunt* heeft hij twee stappen doorlopen:

- 1 uitvoeren van een gevoeligheidsanalyse, met als doel een grenswaarde vast te stellen waarbinnen zelfs de 'worst-case' van 25.000 (!) scenario's¹⁹ kan worden afgehandeld;
- 2 toepassen van een statistische methode om die 'worst-case' grenswaarde nog met *een extra marge te verhogen*.

Wij stellen vast dat de grenswaarden dermate ruim zijn vastgesteld, dat zelfs in *extreem onwaarschijnlijke onvoorziene omstandigheden* het vliegverkeer binnen de grenswaarden kan worden afgehandeld. De beschermende werking van deze set grenswaarden is daarmee *nihil*. Dat komt in strijd met art. 8 EVRM dat – als fundamenteel recht – steeds verlangt dat de daarin gewaarborgde rechten *daadwerkelijk en effectief worden beschermd*.

Bovendien impliceert de opvatting van de minister dat de grenswaarden 'passend' mogen worden gemaakt voor 'alle' voorziene en onvoorziene - maar niet nadere gespecificeerde - omstandigheden, dat voor al die omstandigheden zou gelden dat de gevolgen daarvan voor rekening van de omgeving moeten komen. Dat is zonder nadere analyse – en die ontbreekt - niets meer en niets minder dan het *vooropstellen van de belangen van de luchtvaart*. Ook dat levert strijd op met art. 8 EVRM.

Daarbij stellen wij vast dat de door de minister gebruikte statistische methode (de IQR-methode) niet is ontworpen voor het doel waarvoor de minister deze toepast. Kort gezegd: de IQR-methode is een methode om *binnen* een set van i.c. 25.000 *gerealiseerde* (grens)waarden de *extreme* waarden ('outliers') te identificeren. De minister daarentegen gebruikt deze methode om *buiten* deze set *extreme* waarden te voorspellen. En dat dan onder de *onbewezen aanname dat die extreme waarden ook kunnen optreden*.

Dat de staatsadviseur voor luchtvaartzaken zich op een domein buiten zijn expertise begeeft, ontslaat de minister niet van de verantwoordelijkheid om terzake van deze bijzonder creatieve toepassing van de IQR-methode een gezaghebbend nader advies in te winnen. Dat heeft de minister niet, althans niet kenbaar en navolgbaar gedaan. Daarmee ontvalt aan de verhoging van de 'worst-case' grenswaarde met een extra marge ook de wetenschappelijke grondslag.

3.3 Beperkingen in het baangebruik gedurende de nacht afgezwakt

Nachtvluchten op Schiphol zijn een enorm probleem. Ze veroorzaken zware geluidsoverlast en (ernstige) slaapverstoring bij tienduizenden omwonenden. Niet voor niets pleiten zestien gemeenten met het oog op de gezondheid (waaronder: ongestoorde nachtrust) van hun ca. 1,8 miljoen inwoners, voor een nachtsluiting van Schiphol tussen 23:00 en 07:00 uur.

¹⁹ Variaties in vlootsamenstelling, bestemmingen, startprocedures, gebruik tweede baan, routespreiding, nachtgime en de invloed van 40 meteorjaren.



Recht op Bescherming tegen **Vliegtuighinder** Voor een luchtvaart die ons past

Het feit dat in het recente coalitieakkoord een (ontoereikende) invulling van de nachtsluiting is opgenomen (00:00 tot 05:00) weerhoudt de minister er niet van om met dit LVB 2026 de bestaande beperkingen in het baangebruik gedurende de nacht juist te versoepelen ten behoeve van het jaarlijks regulier onderhoud (art.3.1.5a)

De voorgenomen versoepelingen legitimeren afwijkend baangebruik dat vanwege het naar aard en omvang ongewone en onvoorzienbare karakter ervan met extra slaapverstoring gepaard gaat. Zonder gedegen subsidiariteits²⁰- en proportionaliteitstoets – die beide ontbreken – kwalificeren dergelijke ingrijpende inbreuken op de nachtrust als vooropstelling van de belangen van de luchtvaart en derhalve als onrechtmatig.

Voor zover versoepelingen noodzakelijk én evenredig zouden blijken, dient de toepassing ervan steeds op dezelfde voet geclausuleerd te worden: 'voor zover geen van de andere banen beschikbaar of bruikbaar is'.

3.4 Luchtkwaliteit: geen sturing op vermindering uitstoot

3.4.1 Zeer zorgwekkende stoffen (ZZS) niet aangepakt

ZZS behoren tot de meest gevaarlijke stoffen voor mens en milieu. Omdat ze de voortplanting belemmeren, kankerverwekkend zijn of zich in de voedselketen ophopen. De overheid pakt ZZS dan ook met voorrang aan. Behalve in het luchtvaartbeleid.

Doel van het overheidsbeleid is om de ZZS zoveel mogelijk uit de leefomgeving te weren. Dat komt tot uitdrukking in de 'minimalisatieverplichting'²¹: iedereen die een milieubelastende activiteit uitvoert die het milieu kan schaden (bijvoorbeeld een bedrijf) moet alle maatregelen nemen om nadelige gevolgen te voorkomen, te beperken of ongedaan te maken, *ongeacht* het niveau van de uitstoot.

Zo niet het vliegverkeer. De vooropstelling van de belangen van de luchtvaart doet zich ook hier gelden. Tot op heden weigert de minister de minimalisatieverplichting aan de luchtvaart op te leggen, onder tal van valse²² en vergezochte argumenten. Zelfs een taakstellende, *absolute* begrenzing van de VOS (vluchtige, organische stoffen) en de daarin begrepen aan het vliegverkeer te relateren ZZS zoals benzeen en formaldehyde (beide kankerverwekkend) ontbreekt in dit LVB 2026.

Maar ook langs andere weg negeert de minister de noodzaak om de ZZS te weren. De directe relatie tussen de toename van de uitstoot van ZZS vanwege de luchtvaart en de groei van het vliegverkeer had de minister er tenminste toe moeten bewegen om binnen het plafond van 478.000 vluchten af te

²⁰ Er is geen enkele voor de omgeving minder ingrijpende oplossing onderzocht; zoals daar zijn: ontheffingen door de ILT, operationele beperkingen doorvoeren in de capaciteitsdeclaratie voor de nacht, ...

²¹ Besluit activiteiten leefomgeving (Bal; art.2.11).

²² Bijvoorbeeld: de stelling van de minister als zou de luchtvaart beperkt bijdragen aan de luchtvervuiling rondom Schiphol doet er met betrekking tot de minimalisatieverplichting volstrekt niet toe (Kamerbrief IENW/BSK-2023/374897).



Recht op Bescherming tegen **Vliegtuighinder** Voor een luchtvaart die ons past

wegen hoeveel vliegtuigbewegingen noodzakelijk zijn vanuit economisch welzijn voor Nederland en evenredig vanuit volksgezondheid in de wijde omgeving van Schiphol. Dat heeft hij niet, althans niet kenbaar en navolgbaar gedaan.

Wij stellen vast dat (ook) in het beleid van de minister met betrekking tot de uitstoot van ZZS het gebrek aan 'fair balance' en de (onrechtmatige) vooropstelling van de belangen van de luchtvaart pijnlijk zichtbaar zijn.

3.4.2 *Normen voor luchtkwaliteit afgezwakt (art.4.3.1)*

3.4.2.a *Grenswaarden voor uitstoot VOS met 10% verhoogd*

De minister is voornemens om de *relatieve* begrenzing van de VOS (vluchtige, organische stoffen) en de daarin begrepen aan het vliegverkeer te relateren ZZS zoals benzeen en formaldehyde (beide kankerverwekkend) te versoepelen, en wel met 10%.

De (onrechtmatige) vooropstelling van de belangen van de luchtvaart door de minister neemt groteske vormen aan. Niet alleen maakt de minister geen werk van het weren van de ZZS uit de leefomgeving, hij is zelfs bereid toename van de ZZS vanwege vliegverkeer te faciliteren.

3.4.2.b *Grenswaarden voor uitstoot SO₂ bijna verdrievoudigd*

Fossiele kerosine bevat onder meer zwavel. Die zwavel is een belangrijke bron van het ontstaan van ultrafijn stof die bij de verbranding van kerosine wordt uitgestoten. Ontzwavelen van kerosine zou daarom de emissie van ultrafijn stof vanwege zwaveldioxide kunnen verminderen. Al in 2019 heeft de Tweede Kamer een motie aangenomen²³, waarin zij de regering verzoekt om van zwavelvrije kerosine de norm te maken.

In de periode 2017-2022 heeft het RIVM onderzocht welke effecten ultrafijn stof (van vliegtuigen) kan hebben op de gezondheid van mensen die in de wijde omgeving van Schiphol wonen. Daarbij is gebleken dat blootstelling aan ultrafijn stof van vliegtuigen rond Schiphol mogelijk nadelige effecten kan hebben op het hart- en vaatstelsel. En dat een korte hogere blootstelling bestaande klachten aan de luchtwegen (met name bij kinderen) tijdelijk kan verergeren.

Wij stellen echter vast dat de minister voornemens is om de grenswaarde voor de uitstoot van zwaveldioxide bijna te verdrievoudigen, zonder zich daarbij rekenschap te geven van de eventuele gevolgen voor de natuur en de volksgezondheid. Dat gaat niet alleen in tegen de breed gedragen wens van de Tweede Kamer, maar is bovendien - gelet op de bevindingen van het RIVM - uit oogpunt van (lokale) volksgezondheid onverantwoord.

3.4.3 *Sturing op maximale uitstoot van het vliegverkeer ontbreekt (art.4.3.1)*

Met relatieve grenswaarden (per ton startgewicht) is geen sturing mogelijk op de maximale uitstoot van NO_x, VOS, SO₂ en PM₁₀. Op deze wijze wordt de totale uitstoot ook niet beperkt. Om tot een verbetering van de leefomgeving te komen moet de minister ertoe overgaan om absolute

²³ TK 31936, nr. 609.



Recht op Bescherming tegen **Vliegtuighinder** Voor een luchtvaart die ons past

grenswaarden te stellen aan de uitstoot en sowieso om die absolute uitstoot op te nemen in de rapportageverplichtingen van de luchthaven.

3.5 CO₂-impact van het vliegverkeer van Schiphol genegeerd

Ten aanzien van het al niet bepaald ambitieuze klimaatdoel voor 2030 uit de Luchtvaartnota en het Akkoord Duurzame Luchtvaart (dat in 2030 de uitstoot van vertrekkende internationale vluchten niet hoger mag zijn dan in 2005), heeft CE Delft (november 2025) geconcludeerd dat dit hoogstwaarschijnlijk niet wordt gehaald. En een studie van SEO (februari 2025) wijst bovendien uit dat dit klimaatdoel zeker niet wordt gehaald als in 2030 de vigerende maximumcapaciteit (478.000 vluchten) daadwerkelijk wordt benut.

De Nederlandse Staat heeft zich weliswaar klimaatdoelen gesteld, maar inmiddels is duidelijk dat het eerstkomende luchtvaartdoel (dat voor 2030) niet zal worden behaald²⁴. Daarmee wordt ook het behalen van de lange termijn doelen steeds onwaarschijnlijker.

Op grond van het EVRM (*Klimasenorinnen*) en het internationaal gewoonterecht (*Urgenda*) is de minister verplicht *nu* (aanvullende) beleidsmaatregelen vast te stellen om broeikasgasemissies te reduceren en ernstige klimaatschade te voorkomen.

Dat heeft de minister niet gedaan. In plaats daarvan heeft de minister klakkeloos de bij het LVB 2026 vergunde 'geluidsruimte' gedimensioneerd op het plafond van 478.000 vluchten, en bovendien 'geluidsruimte' toegezegd voor maximaal 500.000 vluchten, *zonder de CO₂-impact* van die 'geluidsruimte' zichtbaar in zijn belangenafweging mee te wegen.

Wij stellen vast dat het beleid van de minister met betrekking tot de klimaateffecten van het vliegverkeer van Schiphol wordt gekenmerkt door het gebrek aan 'fair balance' en de (onrechtmatige) vooropstelling van de belangen van de luchtvaart.

4 Veeg hoofdstuk

4.1 Snelheid vs zorgvuldigheid

Wij stellen zonder nadere bespreking vast dat de minister tot (minstens) twee keer toe kiest voor snelheid (ten faveure van de sector) in plaats van zorgvuldigheid (ten faveure van de omgeving). In weerwil van het betoog van de ILT houdt de minister vast aan:

- a de last onder dwangsom (LOD) omdat voor een bestuurlijke boete de Wlv moet worden aangepast, en
- b het 'Totaal Volume Geluid' (TVG) als grondslag van het groeimodel want voor andere hinderindicatoren ontbreekt de wettelijke basis'.

²⁴ Overigens is ook het behalen van het wettelijk klimaatdoel van 55% reductie in 2030 ten opzichte van 1990 'heel erg onwaarschijnlijk' volgens het PBL (kans minder dan 5 procent; september 2025).