



Leden der Vaste Kamercommissie Infrastructuur en Waterstaat
der Staten-Generaal
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Uithoorn, 14 mei 2026

Betreft: Zienswijze op Ontwerp Luchthavenverkeerbesluit Schiphol 2026

Geachte leden van de Vaste Kamercommissie,

De bewoners van de Zuidoosthoek, via de Stichting PUSH (Platform Uithoorn Schiphol Hinderbeperking), vragen uw dringende aandacht voor de desastreuze gevolgen van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) dat op uw vergaderagenda staat op 19 mei 2026.

Inwoners van Uithoorn, De Kwakel en Aalsmeer worden al ruim een decennium ernstig gehinderd door groei van het vliegverkeer op de Aalsmeerbaan. Wij hebben geen enkele rechtsbescherming tegen de constante overschrijdingen van de grenswaarden voor geluid die ons zouden moeten beschermen. Voor ons betekent de huidige praktijk van het “anticiperend” handhaven maar één ding: *niet* handhaven. Wij zijn al ruim een decennium vogelvrij.

Het voornemen van de minister om aan deze situatie een einde te maken en rechtsbescherming voor omwonenden te herstellen ondersteunen wij, maar de gekozen oplossingen in dit ontwerp-LVB steunen wij niet. Integendeel. **Dit LVB legaliseert de illegale situatie in ons gebied en biedt ook nog eens ruimte voor verdere verslechtering in de toekomst. Het holt onze rechtsbescherming uit door 2 “trucs” toe te passen: het enige handhavingspunt in de wijk De Legmeer (Uithoorn) verdwijnt en de grenswaarde in een vervangend handhavingspunt dat veel verder gelegen is wordt fors verhoogd.** De belangen van de luchthaven worden opnieuw vooropgesteld, ten koste van het belang van onze omgeving. Daarom is dit LVB voor ons gebied in strijd met algemene beginselen van behoorlijk bestuur en de mensenrechten.

1. Dit LVB legaliseert de jarenlange onrechtmatige (gedoogde) overschrijdingen.

De geluidgrenswaarde bij handhavingspunt 25 (Uithoorn) wordt sinds 2015 ieder jaar overschreden (zie Tabel 1 hieronder). Ook bij lagere aantallen dan de 478.000 vliegbewegingen per jaar die in dit LVB zijn opgenomen wordt de grenswaarde overschreden. Zo rapporteerde de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) in 2023¹ en 2024² dat de grenswaarden met resp. 19 en 22 procent werden overschreden bij resp. 430.842 en 470.416 vliegbewegingen. **Handhavingspunt 25 is het meest overschreden van alle handhavingspunten rond Schiphol.**

¹ <https://www.ilent.nl/documenten/luchtvaart/luchthavens/rapporten/handhavingsrapportage-schiphol-2023>

² <https://www.ilent.nl/documenten/luchtvaart/luchthavens/rapporten/handhavingsrapportage-schiphol-2024>

Tabel 1: Overschrijdingen handhavingspunten tussen 2012 tot en met 2024 (gegevens groot onderhoud vanaf 2020 beschikbaar).

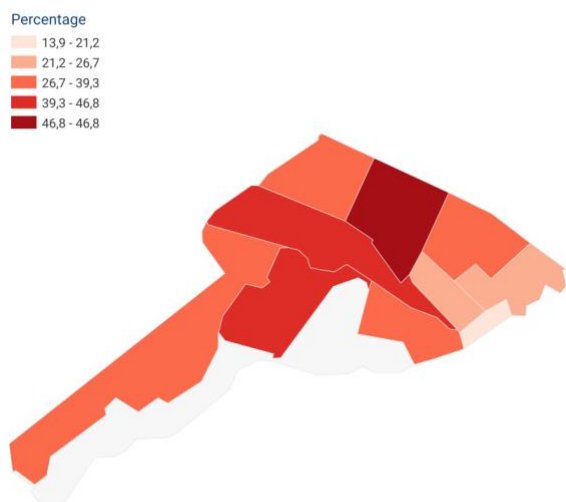
Bijbehorende banen	handha- vingspunt	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Buitenveldert	19						1	1	1			✗		1
Buitenveldert	20					1	1	1	1		1	✗		1
Zwanenburgbaan	23												✗	
Aalsmeerbaan	24					1	1		1			✗		
Aalsmeerbaan	25				1	1	1	1	1			✗	1	1
Zwanenburgbaan	30							1	1					
Tussen Zwanenburg en Kaag	32	1											✗	
Kaagbaan	33	1		1	1	1								✗

* Corona
✗ Groot onderhoud aan baan

Bron: ILT - Staat van de luchtvaart 2025

In de wijk De Legmeer (donkerst gekleurd, hieronder) ervaart bijna de helft van de inwoners structureel ernstige geluidhinder. **Dit behoort tot de hoogste percentages ernstig gehinderden door vliegverkeer in heel Nederland!**

Ernstige geluidhinder vliegverkeer in Uithoorn, 2024



Bron: GGD Gezondheidsmonitor, Buurtatlas, 2024; <https://buurtatlas.vzinfo.nl/>

In 2018, 2019, 2023 en 2024 was de overlast volgens het ministerie zo groot dat inwoners nadeelcompensatie kregen toegekend omdat "het woongenot niet meer in verhouding staat tot de gemaakte woonlasten"³. Inwoners ervaren dit verlies aan woongenot als diepingrijpend. Tijdens de door ons georganiseerde bewonersavonden geven inwoners aan geen financiële compensatie te wensen, die zij vanaf 2018 hebben ontvangen, maar terugkeer van de rust waar zij bij het betrekken van hun woning op mochten rekenen.

³ [Nadeelcompensatieregeling Schiphol](#); deze is van toepassing vanwege overschrijdingen van de geluidsnormen in Uithoorn in 2018, 2019, 2023 en 2024.

De lokale situatie is schrijnend. Het grootste deel van de startende vliegtuigen van de Aalsmeerbaan komt in een bocht (op een gemiddelde hoogte van ca. 500 meter) over De Legmeer, een zeer dichtbevolkt gebied (1.772 inwoners per km², terwijl het gemiddelde in Nederland 536 inwoners per km² is). Zoals inmiddels aangetoond door onderzoek leidt langdurige blootstelling aan hoge geluidsniveaus tot ernstige gezondheidsrisico's⁴ bij volwassenen, zoals stress, hoge bloeddruk en coronaire hartziekten, en tot lees- en leerachterstanden bij kinderen⁵.

Bovendien is het een gebied waar veel kinderen wonen; 44 procent bestaat uit meerpersoonshuishouden met inwonende kinderen (ver boven het Nederlandse gemiddelde). Zo'n twintig procent van de inwoners in De Legmeer is jonger dan 15 jaar. Omdat de Aalsmeerbaan vooral in de late avond ("kinderbedtijd", tussen 20:00 en 22:30 u) en vroege ochtend wordt ingezet worden met name kinderen zwaar getroffen. Uit de door de gemeente uitgevoerde analyse⁶ van de Sensornet-metpunten⁷ in 2025 is inmiddels gebleken dat onze jeugd zwaar wordt getroffen: **op elke schoolavond is er 80% kans op een vlucht die leidt tot een zekere ontwakingsreactie.**

- In dit LVB wordt met 2 "slimme trucs" – het schrappen van het huidige handhavingspunt en het verhogen van de geluidgrens in het vergelijkbare nieuwe punt – de geluidbelasting in de meest getroffen buurten van Nederland substantieel verhoogd.**

Het handhavingspunt 25 in De Legmeer (Brunel) wordt geschrapt. De wijk met de meeste ernstig gehinderden door vliegverkeer in Nederland heeft dus straks geen eigen handhavingspunt meer. Wel worden er een aantal nieuwe punten vastgesteld aan de verderafgelegen Irislaan, Thorbeckelaan, Eems en Herman Gorterhof. Het laatste punt 114 ligt nog het dichtste bij de wijk De Legmeer, maar wel veel verder van de route waar de vliegtuigen afbuigen naar het oosten. Het punt wordt in feite verlegd van de wijk De Legmeer (Brunel), waar 46,8% van de inwoners ernstig gehinderd is, naar de wijk Zijdelwaard (Herman Gorterhof), waar het percentage ernstig gehinderden iets lager, namelijk 33,3 % is.

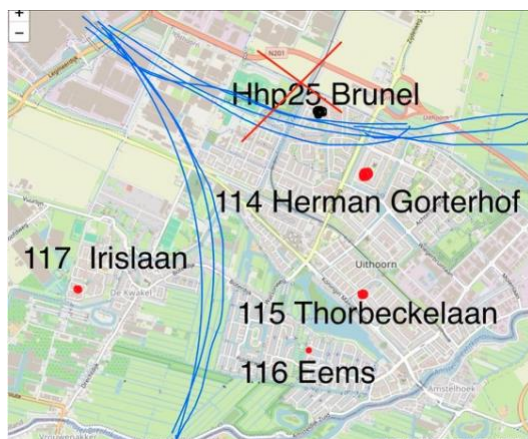
Duidelijk is dat het uitgangspunt van deze systeemwijziging van het lokaliseren van handhavingspunten (centrum van de stad als uitgangspunt) in dit LVB zeer nadelig uitpakt voor inwoners van De Legmeer. Maar mitigerende maatregelen blijven uit.

⁴ RIVM – Gezondheidseffecten van geluid; Hypertension and Exposure to Noise near Airports: the HYENA Study, March 2008, in Environmental Health Perspectives 116(3):329-333: <https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC2265027/>

⁵ Aircraft and road traffic noise and children's cognition and health: a cross-national study, Lancet 2005 Jun; 364(9475):1942-9;

⁶ <https://uithoorn.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Document/df6a750d-14b8-4cee-9bed-6182caeed6eb?documentId=8eae8288-30a4-4155-a775-1bee1fd6f09b>

⁷ <https://project.sensornet.nl/project/uithoorn>



Plaatje: blauwe strepen geven indicatie van de vliegroutes vanaf de Aalsmeerbaan, naar het zuiden en zuidoosten; zwarte punt is huidige handhavingspunt 25, rode punten zijn de voorgestelde nieuwe handhavingspunten.

Dit nieuwe punt 114 ligt precies op de contour van de nadeelcompensatieregelingen van de afgelopen jaren. Inwoners die in het verleden wel nadeelcompensatie kregen, krijgen dat straks niet meer omdat de grenswaarde in punt 114 verhoogd is. Terwijl hun overlast even groot is en blijft. Dat is onuitlegbaar en onrechtvaardig.

Uit de vergelijking die door To70 is gemaakt tussen de oude en nieuwe situatie (zie hieronder in figuur 5 bij D25) is af te leiden **dat de (vergelijkbare) grenswaarde in Uithoorn wordt verhoogd met zo'n 1,7 dB** waardoor de sinds 2015 geconstateerde overschrijdingen in de praktijk worden gelegaliseerd. Bij de andere handhavingspunten (met uitzondering van punt D20 bij de secundaire Buitenveldertbaan) bij de primaire banen vinden - soms zelfs zeer forse - verlagingen plaats.



Figuur 5 Verschil in grenswaarden voor de etmaalperiode tussen vigerend LVB en ontwerp LVB 2025, op basis van Doc29 en bepaald in de vigerende LVB-handhavingspunten.

Bron: Bijlage 20 – Vergelijking grenswaarden ontwerp LVB 2025 met vigerend LVB⁸, To70

⁸ <https://www.platformparticipatie.nl/luchthavenverkeerbesluitschiphof/lvb-documenten/default.aspx>

Het is inmiddels ruimschoots bewezen dat binnen de huidige grenswaarden van het huidige LVB maximaal 400.000 – 410.000 vliegbewegingen per jaar kunnen worden afgewikkeld volgens het systeem van preferentieel baangebruik⁹. Dit systeem zou de dichtstbijgelegen en dichtstbevolkte gebieden, zoals de Zwanenburg-, Buitenveldert- en Aalsmeerbaan, beschermen. Maar dit LVB gaat daar ver overheen door het oprekken van de geluidgrenzen in juist de kwetsbare, dichtstbevolkte gebieden. Terwijl er geen maatschappelijke noodzaak is om meer vluchten toe te staan. **De bereikbaarheid van Nederland is al gewaarborgd bij een substantieel lager aantal vluchten dan met dit LVB wordt bewerkstelligd, is meerdere malen gebleken, ook uit eigen onderzoek van het ministerie.**

De verhoging van de geluidsnormen in Uithoorn ten opzichte van de vigerende wetgeving (LVB 2008) worden in de Toelichting nodig verklaard om Schiphol voldoende ruimte te geven om het nieuwe maximumaantal vliegbewegingen binnen de normen te kunnen afwikkelen. De Schiphol operatie staat dus voorop in dit LVB, ook al zorgt dat voor ernstige verslechtering van de situatie in Uithoorn ten opzichte van de huidige wetgeving. **Onterecht is nu de luchthavenoperatie het uitgangspunt voor bepaling van de hoogte van de grenswaarden terwijl de gezondheid van deze omwonenden het uitgangspunt zou moeten zijn.**

Daarmee is het LVB voor ons gebied in strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur en heeft de verplichte evenwichtige belangenafweging van het EVRM niet zorgvuldig plaatsgevonden voor dit gebied.

3. Dit LVB leidt tot het faciliteren van toekomstige groei in aantallen vluchten, en daarmee tot nog meer geluidhinder in ons gebied.

Het in het ontwerp-LVB opgenomen “groeimodel” naar 500.000 vliegbewegingen per jaar is een papieren exercitie om meer vliegbewegingen mogelijk te maken ten koste van de leefomgeving. Voor het menselijk oor onhoorbaar kleine verschillen in vliegtuigpassages (enkele decibellen minder) zorgen rekenkundig voor groei van het toegestane aantal vliegbewegingen. Maar inwoners ervaren geen gemiddelde (Lden) geluidbelasting maar de dagelijkse verstoring van de rust en beperking van hun activiteiten in huis en in de tuin en buiten bij het recreëren.

Omdat de Aalsmeerbaan op zeer geringe afstand (ca. 350 meter) van de bebouwing ligt, worden regelmatig gevaarlijk hoge piekgeluiden (tot meer dan 90 decibel) bij starts gemeten op Sensornet, NOMOS, eigen meetapparatuur en citizen science van RIVM. Het LVB biedt daarvoor ten onrechte geen bescherming, terwijl de instrumenten daarvoor beschikbaar zijn. Zoals opname van een LA max (maximale geluidsniveau per gebeurtenis), met een duidelijke geluidsnorm (zoals 70 decibel). Dat is een gemiste kans om de rechtsbescherming van omwonenden dichtbij de secundaire banen daadwerkelijk te versterken.

⁹ <https://www.luchtvaartindetekomst.nl/documenten/2023/02/16/index>

4. Tenslotte is de onderbouwing voor dit LVB gebrekkig en juridisch niet solide. Wij wijzen op de volgende punten.

- Uit de aanpassingen van de maatregelenpakketten onder de Balanced Approach procedure (de basis voor het vastleggen van het maximumaantal van 478.000 bewegingen) is gebleken dat het beleidsvoornemen om de secundaire banen te ontlasten keer op keer is gesneuveld, ten gunste van de operatie op Schiphol. In de BA-procedure in 2023 werd “vermindering van het gebruik van de secundaire banen” als doelstelling opgenomen in 2 pakketten maatregelen (B en C)¹⁰, evenals in het aan de Europese Commissie genotificeerde pakket¹¹ en in het aanvullende pakket maatregelen¹². Maar in het definitieve pakket dat nu aan de basis ligt van het LVB 2025 zijn deze maatregelen geheel geschrapt. In juli 2025 erkende de minister nog in de Tweede Kamer dat de Aalsmeerbaan structureel overbelast is¹³, en herhaalde dat de in 2021 uitgevoerde Quikscan¹⁴ vier oplossingsrichtingen benoemde, waaronder het ontlasten van de Aalsmeerbaan. Deze handelwijze is strijdig met de beginselen van behoorlijk bestuur. **Inwoners moeten erop kunnen vertrouwen dat beleidsvoornemens, die over vele jaren herhaald worden, worden geïmplementeerd, maar Uithoorners worden juist nog zwaarder belast in dit LVB.**
- De baangebruiksregels van het NNHS – die nu zouden worden vastgelegd – zijn meerdere malen aangepast ten nadele van het gebruik van de Aalsmeerbaan (o.a. bij lagere staartwindniveaus wordt de Aalsmeerbaan gebruikt in plaats van Kaagbaan; vaker gebruik van Aalsmeerbaan vanwege routeverlegging door de oorlog in Oekraïne; oprekking van het maximumaantal vliegbewegingen (per dag) op de Aalsmeerbaan als secundaire baan). Dit zijn medeoorzaken¹⁵ voor de disproportionele groei sinds 2015¹⁶. Voordat deze regels nu worden vastgelegd in het LVB moeten zij opnieuw in overeenstemming gebracht worden met het principe van preferent vliegen zodat wordt uitgesloten dat er in de toekomst bijvoorbeeld weer meer starts van de Aalsmeer- dan van de Polderbaan kunnen gaan zoals in 2024¹⁷. **De Aalsmeerbaan dient weer een secundaire, en niet primaire, baan te zijn.**
- De baanregels in het LVB zouden moeten worden aangevuld met het verbod op vliegen van intersecties. Inmiddels gaat 40 procent van de starts van de Aalsmeerbaan van een intersectie¹⁸. Bij intersectiestarts wordt onnodig extra hinder veroorzaakt omdat de vliegtuigen later van de baan loskomen en dus lager over de bebouwing vliegen dan nodig

¹⁰ [Annex I – Consultatiedocument Balanced approach Schiphol](#), maart 2023; zie tabel 6.8 op pagina 42.

¹¹ [Annex II – Notificatiedocument Balanced Approach Schiphol](#) – September 2023; zie tabel 8.1 op pagina 41.

¹² [Annex III- Aanvullende raadpleging Balanced Approach Schiphol](#); zie tabel (niet genummerd) op pagina 11.

¹³ [Brief regering inzake Gebruik secundaire banen op Schiphol, 4-7-2025](#), pag. 4.

¹⁴ [Rapport quickscan zuidoosthoek Schiphol](#); pagina 136.

¹⁵ Ook de verlegging van het waypoint naar het zuiden heeft ervoor gezorgd dat vliegtuigen meer over bewoond gebied vliegen in plaats van over de weilanden die ten noorden van de wijk De Legmeer liggen. Dat is ook onnodige hinder.

¹⁶ Van 2008 tot 2024 nam het aantal starts op de Aalsmeerbaan toe met ruim 68% (van 38.239 naar 64.472), terwijl het totaal aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol in diezelfde periode slechts met ca. 4% groeide (van 450.974 in 2008 naar 470.416 in 2024 met een piek van bijna 500.000 in 2019).

¹⁷ <https://bezoekbas.nl/wp-content/uploads/2025/09/Baangetuigen-gebruiksjaar-2024-1.pdf> : in 2024 bedroeg het aantal starts van de Polderbaan 46.102 en van de Aalsmeerbaan 64.472 (30 % meer).

¹⁸ <https://www.ilent.nl/documenten/luchtvaart/geluidsoverlast-luchtvaart/rapporten/feitenonderzoek-intersectiestarts-schiphol-aviation-consultants-to70>

voor de veiligheid. Deze maatregel hebben wij al vaak in onze zienswijzen naar voren gebracht, en is onterecht niet meegenomen in de BA-procedure of dit LVB.

- De geluidgrenzen worden nu zodanig opgerekt dat de vluchten ook in de *worst case scenario's* binnen de grenzen kunnen worden afgehandeld. Hier wordt de luchthaven alle ruimte geboden ten koste van de omgeving.
- De aangepaste procedure voor de ontheffingsaanvraag voor het jaarlijks baanonderhoud leidt tot zoveel extra ruimte in de grenswaarden dat afwijkend baangebruik veel sneller gelegitimeerd zal zijn. Ook dat gaat ten koste van de omgeving.
- In het Mer wordt ten onrechte uitgegaan van de referentiesituatie met het anticiperend handhaven (REFahh), dat juridisch niet houdbaar is. De enig juiste vergelijking, met het geldende LVB, wordt niet gemaakt. De Mer geeft daarom geen realistisch beeld van de effecten op de omgeving.

Dit LVB verbetert de rechtsbescherming voor de inwoners van Uithoorn niet, maar verslechtert deze. Dat is in tegenspraak met de bedoeling van het LVB, namelijk om de rechtsbescherming van alle omwonenden te herstellen. Het kan niet zo zijn dat dit deze doelstelling niet zou gelden voor het nu al meest getroffen gebied. Deze vorm van ongelijke behandeling in het licht van bewezen, feitelijke geluidhinder, is onrechtvaardig en in strijd met de mensenrechten.

Wij roepen u daarom op om dit LVB niet aan te nemen maar recht te doen aan de scheefgegroeide situatie die al zo lang in Uithoorn bestaat.

Met vriendelijke groeten,
Namens Stichting PUSH
Mw M. Visser, voorzitter bestuur,
www.pushuithoorn.nl
pushuithoorn@gmail.com