



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
t.a.v. minister V. Karremans
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Uithoorn, 1 maart 2026

Betreft: Zienswijze Luchthavenverkeerbesluit Schiphol

Geachte minister Karremans,

De Stichting PUSH (Platform Uithoorn Schiphol Hinderbeperking) dient hierbij namens omwonenden een zienswijze in op de ontwerpwijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB).¹

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

Uw voornemen om aan deze situatie een einde te maken ondersteunen wij, maar de gekozen oplossingen in dit LVB steunen wij niet. 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 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.

Hieronder lichten wij dit verder toe.

1. Dit LVB legaliseert de jarenlange onrechtmatige 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 2023² en 2024³ 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.platformparticipatie.nl/luchthavenverkeerbesluitschiphol/planning-luchthavenverkeerbesluitschiphol/3201622.aspx>

² <https://www.ilent.nl/documenten/luchtvaart/luchthavens/rapporten/handhavingsrapportage-schiphol-2023>

³ <https://www.ilent.nl/documenten/luchtvaart/luchthavens/rapporten/handhavingsrapportage-schiphol-2024>

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

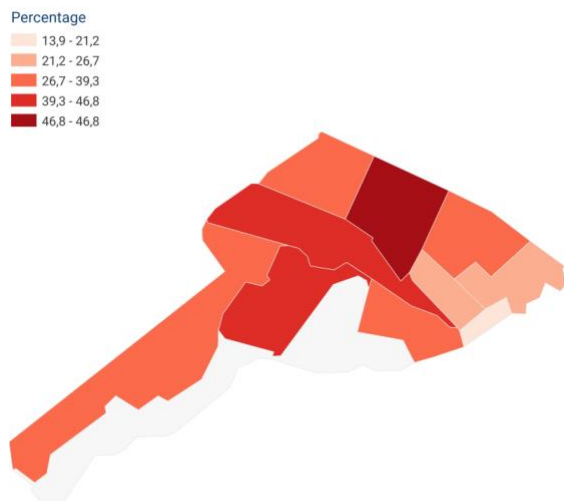
Bijbehorende banen	handhavingspunt	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020*	2021*	2022	2023	2024
Buitenveldert	19						1	1	1			✗		1
Buitenveldert	20					1	1	1	1		1	✗		1
Zwanenburgbaan	23												✗	
Aalsmeerbaan	24					1	1		1			✗		
Aalsmeerbaan	25				1	1	1	1	1			✗	1	1
Zwanenburgbaan	30							1	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 is het hoogste percentage ernstig gehinderden door vliegverkeer in heel Nederland!** Een verantwoordelijke overheid neemt dan maatregelen die hen beschermen, en dat doet dit LVB niet.

Ernstige geluidhinder vliegverkeer in Uithoorn, 2024



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

In 2018, 2019, 2023 en 2024 was de overlast volgens uw ministerie zo groot dat “het woongenot niet meer in verhouding staat tot de gemaakte woonlasten”⁴. 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.

⁴ [Nadeelcompensatieregeling Schiphol](#); deze is van toepassing vanwege overschrijdingen van de geluidsnormen in Uithoorn in 2018, 2019, 2023 en 2024.

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). Bovendien is dit 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. Uit de door de gemeente uitgevoerde analyse⁵ van de Sensor-net-meetpunten⁶ in 2025 blijkt dat **op elke schoolavond er 80% (!) kans is op een vlucht die leidt tot een zekere ontwakingsreactie.**

Zoals inmiddels aangetoond door onderzoek leidt langdurige blootstelling aan hoge geluidsniveaus tot ernstige gezondheidsrisico's⁷ bij volwassenen, zoals stress, hoge bloeddruk en coronaire hartziekten, en tot lees- en leerachterstanden bij kinderen⁸. 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. In het LVB en de daarin opgenomen baangebruiksregels wordt geen rekening gehouden met deze specifieke factoren. Wij roepen u op om deze feiten mee te nemen in uw afwegingen.

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

Het opgenomen groeimodel 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 Sensor-net, NOMOS en eigen meetapparatuur van citizen science. 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 te versterken.

⁵ <https://uithoorn.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Document/df6a750d-14b8-4cee-9bed-6182caeed6eb?documentId=8eae8288-30a4-4155-a775-1bee1fd6f09b>

⁶ <https://project.sensor-net.nl/project/uithoorn>

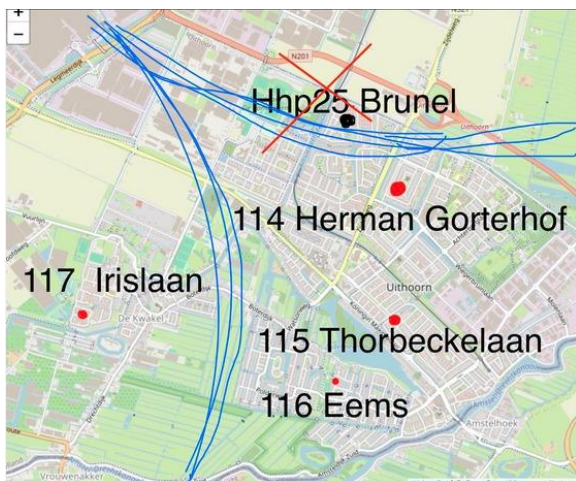
⁷ RIVM – Gezondheidseffecten van geluid; Hypertension and Exposure to Noise near Airports: the HYENA Study, March 2008, in Environmental Health Perspectives 116(3):329-333: <https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC2265027/>

⁸ [Aircraft and road traffic noise and children's cognition and health: a cross-national study](#), Lancet 2005 Jun; 364(9475):1942-9;

3. In dit LVB wordt met 2 “slimme trucs” – *het schrappen van het huidige handhavingspunt en het verhogen van de geluidgrens in het nieuwe punt* – de geluidbelasting in de meest getroffen wijk van Nederland substantieel verhoogd.

Het handhavingspunt 25 in De Legmeer (op de Brunel) wordt geschrapt. De wijk met de meeste ernstig gehinderden door vliegverkeer in Nederland heeft dus straks geen 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. Zie het plaatje hieronder.



Dit nieuwe punt 114 is bovendien precies gelegen 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.

Bovendien wordt het punt verlegd van de wijk De Legmeer, waar 46,8% van de inwoners ernstig gehinderd is, naar de wijk Zijdelwaard, waar het percentage ernstig gehinderden iets lager, namelijk 33,3 % is. Dat toont aan dat het uitgangspunt van deze systeemwijziging van handhavingspunten (centrum van de stad als uitgangspunt) in dit LVB zeer nadelig uitpakt voor inwoners van Uithoorn.

Ook worden historische vergelijkingen, zoals in bovenstaande tabel van het ILT-rapport, onmogelijk gemaakt. Inwoners hebben straks geen cijfermatig inzicht meer in de ontwikkelingen terwijl ze meer hinder zullen ervaren. Want uit de vergelijking die 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 LVB⁹

Binnen de huidige grenswaarden van het huidige LVB kunnen maximaal 400.000 – 410.000 vliegbewegingen per jaar kunnen worden afgewikkeld volgens het systeem van preferentieel baangebruik¹⁰. Dit systeem beschermt de dichtstbijgelegen en dichtstbevolkte gebieden, zoals de Zwanenburg-, Buitenveldert- en Aalsmeerbaan. Dit LVB gaat daar ver overheen door het oprekken van de geluidsgrenzen in de kwetsbare, dichtstbevolkte gebieden. Maar er is geen maatschappelijke noodzaak om meer vluchten toe te staan, zo blijkt uit uw eigen onderzoek. **De bereikbaarheid van Nederland is al gewaarborgd bij een substantieel lager aantal vluchten dan met dit LVB wordt bewerkstelligd.**

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.

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

⁹ <https://www.platformparticipatie.nl/luchthavenverkeerbesluitschiphol/lvb-documenten/default.aspx>

¹⁰ <https://www.luchtvaartindetoekomst.nl/documenten/2023/02/16/index>

- 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)¹¹, evenals in het aan de Europese Commissie genotificeerde pakket¹² en in het aanvullende pakket maatregelen¹³. 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 is¹⁴, en herhaalde dat de in 2021 uitgevoerde Quikscan¹⁵ 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 Uithoornars 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 medeoorzaken¹⁶ voor de disproportionele groei sinds 2015¹⁷. 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 2024¹⁸. 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 intersectie¹⁹. Bij intersectiestarts wordt onnodig extra hinder veroorzaakt omdat de vliegtuigen later van de baan loskomen en dus lager over de bebouwing vliegen dan nodig 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.

¹¹ [Annex I – Consultatiedocument Balanced approach Schiphol](#), maart 2023; zie tabel 6.8 op pagina 42.

¹² [Annex II – Notificatiedocument Balanced Approach Schiphol](#) – September 2023; zie tabel 8.1 op pagina 41.

¹³ [Annex III- Aanvullende raadpleging Balanced Approach Schiphol](#); zie tabel (niet genummerd) op pagina 11.

¹⁴ [Brief regering inzake Gebruik secundaire banen op Schiphol, 4-7-2025](#), pag. 4.

¹⁵ [Rapport quickscan zuidoosthoek Schiphol](#); pagina 136.

¹⁶ 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.

¹⁷ 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).

¹⁸ <https://bezoekbas.nl/wp-content/uploads/2025/09/Baangebruikcijfers-gebruiksjaar-2024-1.pdf> : in 2024 bedroeg het aantal starts van de Polderbaan 46.102 en van de Aalsmeerbaan 64.472 (30 % meer).

¹⁹ <https://www.ilent.nl/documenten/luchtvaart/geluidsoverlast-luchtvaart/rapporten/feitenonderzoek-intersectiestarts-schiphol-aviation-consultants-to70>

- 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 gata 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.**
- Bovendien is in het Mer de keuze voor het jaar 2024 arbitrair en ten nadele van de Aalsmeerbaan. Indien was gekozen voor referentiejaar 2025 – het eerste jaar in 10 jaar tijd waarin de grenswaarde voor geluid niet of nauwelijks wordt overschreden volgens de ILT rapportage die binnenkort verschijnt – had de berekende verhoging van de grenswaarde niet 1,7 decibel maar aanzienlijk lager kunnen zijn.
- Het niet opnemen van de ILT brieven d.d. 29 september 2025 over de HUF-toets ontwerp LVB Schiphol (24 pagina's) en d.d. 12 januari 2026 over de HUF reactie op RMI en aanvullende LVB onderwerpen (43 pagina's) op de Documentenlijst is een ernstige tekortkoming. Deze rapporten zijn wel op de ILT-website te vinden, maar niet aan de Documentenlijst toegevoegd en ook niet bij het parlement bekend gemaakt.

Hieruit concluderen wij dat het LVB onvoldoende gemotiveerd is, onvoldoende inzichtelijk maakt welke gevolgen de inwoners in Uithoorn in hun dagelijks leven mogen verwachten en daarmee niet voldoet aan de eisen die burgers aan de kwaliteit van wetgeving en rechtsbescherming mogen stellen.

Wij roepen u daarom op om dit LVB structureel aan te passen om echt 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