

Leden der Vaste Cie IenW/VRO van de Eerste Kamer  
der Staten-Generaal

Uithoorn, 19 april 2026

**Betreft: Position paper t.b.v. Vaste Cie IenW/VRO inzake ontwerp-LVB Schiphol**

Geachte leden van de Eerste Kamer,

Als inwoners van Uithoorn<sup>1</sup> – **ervaringsdeskundigen bij uitstek** – stellen wij het op prijs u hierbij schriftelijk te informeren ten behoeve van de deskundigenbijeenkomst op 21 april 2026. Uithoorn is, zoals ook prof. Bröring in zijn position paper<sup>2</sup> aangeeft, het gebied dat er **zeer slecht vanaf komt** in dit ontwerp-LVB. Wij hebben daarom in de consultatieprocedure een uitgebreide zienswijze ingediend<sup>3</sup> tegen dit ontwerp-LVB. Ook hebben wij tegen het vorige LVB 2025 met succes beroep ingesteld bij de Raad van State<sup>4</sup>.

De 60.000 inwoners van Uithoorn (en De Kwakel) en Aalsmeer worden al ruim een decennium ernstig gehinderd door de explosieve groei (+ 70 procent) van het vliegverkeer op de Aalsmeerbaan. De enige rechtsbescherming voor omwonenden, **de geluidgrenswaarde bij handhavingspunt 25 (Uithoorn), wordt sinds 2015 ieder jaar overschreden**, ook in de jaren dat er minder gevlogen wordt dan de 478.000 vliegbewegingen die nu in het ontwerp-LVB wordt opgenomen. In 2023<sup>5</sup>, 2024<sup>6</sup> en 2025<sup>7</sup> bedroegen de overschrijdingen resp. 19, 22 en 3 procent bij resp. 430.842, 470.416 en 477.000 vliegbewegingen. Hiertegen is nooit opgetreden door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) vanwege de aanwijzing van de minister om “anticiperend” (d.w.z. niet) te handhaven. **Wij zijn al een decennium vogelvrij**<sup>8</sup>.

Uithoorn is een zeer dichtbevolkt gebied<sup>9</sup> waar veel kinderen wonen jonger dan 15 jaar. Uit de uitgevoerde analyse<sup>10</sup> van Sensornet-meetpunten<sup>11</sup> in 2025 kwam een schokkende conclusie voor onze jeugd: **“op elke schoolavond is er 80% kans op een vlucht die leidt tot een zekere ontwakingsreactie”**. Onderzoek toont aan dat langdurige blootstelling aan hoge geluidsniveaus tot ernstige gezondheidsrisico's<sup>12</sup> bij volwassenen leidt, zoals stress, hoge bloeddruk en coronaire hartziekten, en lees- en leerachterstanden bij kinderen<sup>13</sup>. En dat de situatie in Uithoorn ernstig is blijkt

<sup>1</sup> Stichting Platform Uithoorn Schiphol Hinderbeperking (PUSH) is een onafhankelijke bewonersorganisatie met vrijwilligers, die zich inzetten voor verbetering van hun leefomgeving; KvK nr. 80216846; website: <https://www.pushuithoorn.nl>

<sup>2</sup> Position paper, pagina 2, voetnoot 8: citaat: “Met het ontwerp-LVB komt Uithoorn er zeer slecht vanaf”.

<sup>3</sup> [https://www.pushuithoorn.nl/files/ugd/015e58\\_3e7cbda3d22c4d88b85f8467f47df402.pdf](https://www.pushuithoorn.nl/files/ugd/015e58_3e7cbda3d22c4d88b85f8467f47df402.pdf)

<sup>4</sup> [ABRvS 11 maart 2026, ECLI:NL:RVS:2026:1400](https://www.ilent.nl/documenten/luchtvaart/luchthavens/rapporten/handhavingsrapportage-schiphol-2023)

<sup>5</sup> <https://www.ilent.nl/documenten/luchtvaart/luchthavens/rapporten/handhavingsrapportage-schiphol-2023>

<sup>6</sup> <https://www.ilent.nl/documenten/luchtvaart/luchthavens/rapporten/handhavingsrapportage-schiphol-2024>

<sup>7</sup> <https://www.ilent.nl/documenten/luchtvaart/luchthavens/rapporten/handhavingsrapportage-schiphol-2025>

<sup>8</sup> zie ook het artikel in Trouw d.d. 11 april 2026:

[https://www.pushuithoorn.nl/files/ugd/015e58\\_43ea0ac7b3c240bcaaf90589f0a07da2.pdf](https://www.pushuithoorn.nl/files/ugd/015e58_43ea0ac7b3c240bcaaf90589f0a07da2.pdf) en

[https://www.pushuithoorn.nl/files/ugd/015e58\\_1bab88a5faee42f3a7fb88541da3155c.pdf](https://www.pushuithoorn.nl/files/ugd/015e58_1bab88a5faee42f3a7fb88541da3155c.pdf)

<sup>9</sup> 1.772 inwoners per km<sup>2</sup>, tegen het gemiddelde in Nederland van 536 inwoners per km<sup>2</sup>

<sup>10</sup> <https://uithoorn.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Document/df6a750d-14b8-4cee-9bed-6182caeed6eb?documentId=8eae8288-30a4-4155-a775-1bee1fd6f09b>

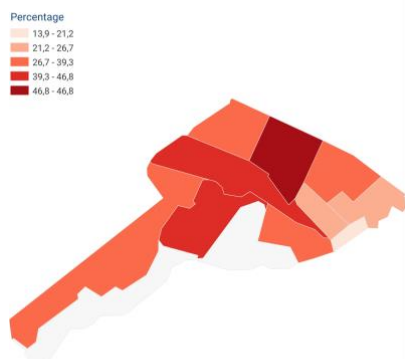
<sup>11</sup> <https://project.sensornet.nl/project/uithoorn>

<sup>12</sup> [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://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC2265027/>](https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC2265027/)

<sup>13</sup> [Aircraft and road traffic noise and children’s cognition and health: a cross-national study, Lancet 2005 Jun; 364\(9475\):1942-9](https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC1494299/)

ook uit diverse andere onderzoeken. Uit de GGD Gezondheidsmonitor<sup>14</sup> (plaatje hieronder, links) blijkt dat nu **bijna de helft van de inwoners (47%) in de wijk De Legmeer structureel ernstige geluidhinder ondervindt**. Dit behoort tot het hoogste percentage ernstig gehinderden door vliegverkeer in heel Nederland.

Ernstige geluidhinder vliegverkeer in Uithoorn, 2024



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

## Dit ontwerp-LVB zou de lokale situatie moeten verbeteren, maar maakt het nog erger.

- Ten eerste wordt de lokale grenswaarde substantieel verhoogd.** De (vergelijkbare) grenswaarde (plaatje hierboven rechts, handhavingspunt D25)<sup>15</sup> wordt verhoogd met ca. 1,7 dB waardoor de sinds 2015 geconstateerde overschrijdingen worden vastgelegd en daarmee gelegaliseerd. Bovendien wordt het handhavingspunt verlegd naar een virtueel verder van de baan gelegen punt, waar minder wordt gevlogen en waardoor de rechtsbescherming afneemt.

Deze handelwijze is volkomen in tegenspraak met de eigen vaststelling van het ministerie dat **binnen de huidige grenswaarden maximaal 400.000 – 410.000 vliegbewegingen per jaar kunnen worden afgewikkeld volgens het systeem van preferentieel baangebruik**<sup>16</sup>. Dit systeem zou de dichtstbijgelegen en dichtstbevolkte gebieden beschermen. Het tegendeel is gebeurd getuige de constante overschrijdingen. In plaats van verlaging van het maximumaantal vliegbewegingen worden nu de geluidsnormen in Uithoorn opgerekt om Schiphol voldoende ruimte te geven om het nieuwe maximumaantal vliegbewegingen binnen de normen te kunnen afwikkelen (Nota van Toelichting). 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.

- Ten tweede faciliteert dit ontwerp-LVB toekomstige groei in aantallen vluchten en daarmee 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 aantal vliegbewegingen.** Deze methode miskent dat inwoners geen gemiddelde (Lden) geluidbelasting ervaren maar de dagelijkse verstoring van de rust en beperking van hun activiteiten in huis, tuin, recreëren en bij het slapen gaan. Omdat de Aalsmeerbaan op zeer geringe afstand (ca. 350 meter)

<sup>14</sup> Bron: Buurtatlas, 2024; <https://buurtatlas.vzinfo.nl/>

<sup>15</sup> Bron: Bijlage 20 – Vergelijking grenswaarden ontwerp LVB 2025 met vigerend LVB:

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

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

van de eerste (geluid geïsoleerde) bebouwing na de sloopzone ligt, worden regelmatig gevaarlijk en beangstigend hoge piekgeluiden (tot meer dan 90 decibel) bij starts gemeten. Het ontwerp-LVB biedt ten onrechte geen enkele bescherming tegen deze piekgeluiden, terwijl instrumenten daarvoor al voorhanden zijn.

**3. Ten derde is het vertrouwen van inwoners in de overheid inmiddels ernstig geschaad als gevolg van het herhaaldelijk niet nakomen van beleidsvoornemens en het bewust nalaten om de inwoners adequaat te beschermen.**

In 2018, 2019, 2023 en 2024 was de overlast volgens het ministerie van IenW zo groot dat **“het woongenot niet meer in verhouding staat tot de gemaakte woonlasten”**<sup>17</sup>. Duizenden inwoners kregen vanwege overschrijding van de grenswaarde financiële compensatie aangeboden terwijl zij alleen maar herstel van rust en een fijne leefomgeving wilden.

**Keer op keer zijn de stellige beleidsvoornemens om de secundaire banen, waaronder de Aalsmeerbaan, minder te belasten gesneuveld** ten gunste van de operatie op Schiphol. In de Balanced Approach-procedure in 2023 was “vermindering van het gebruik van de secundaire banen” een belangrijke doelstelling in 2 van de 3 pakketten maatregelen (B en C)<sup>18</sup>, evenals in het aan de Europese Commissie genotificeerde pakket<sup>19</sup> en in het aanvullende pakket maatregelen<sup>20</sup>. **Maar in het definitieve pakket dat nu aan de basis ligt van dit ontwerp-LVB met 478.000 vliegbewegingen zijn deze maatregelen geheel geschrapt. Dat is voor inwoners onbegrijpelijk en onacceptabel.** Ook omdat in juli 2025 de minister van IenW in de Tweede Kamer nog bevestigde dat de Aalsmeerbaan **structureel overbelast** is<sup>21</sup> en dat het ontlasten van de Aalsmeerbaan moest worden onderzocht<sup>22</sup>.

Deze handelwijze van **meer dan een decennium gedogen, vervolgens verbetering beloven en nu niet leveren terwijl de gezondheidsschade aantoonbaar is**, is strijdig met alle beginselen van behoorlijk bestuur.

**Inwoners moeten erop kunnen vertrouwen dat beleidsvoornemens, die over vele jaren herhaald worden, worden geïmplementeerd. Inwoners moeten erop kunnen vertrouwen dat hun mensenrechten (EVRM) worden gerespecteerd en hun belangen zorgvuldig worden meegewogen. Inwoners moeten erop kunnen vertrouwen dat hun gebrekkige rechtsbescherming eindelijk wordt hersteld. Dit ontwerp-LVB doet het tegenovergestelde.**

**Wij roepen u als volksvertegenwoordigers op om eindelijk naar de getroffen bewoners te luisteren en dit ontwerp-LVB niet aan te nemen.**

<sup>17</sup> [Nadeelcompensatieregeling Schiphol](#) vanwege overschrijdingen geluidsnormen in Uithoorn in 2018, 2019, 2023 en 2024.

<sup>18</sup> [Annex I – Consultatiedocument Balanced approach Schiphol](#), maart 2023; zie tabel 6.8 op pagina 42.

<sup>19</sup> [Annex II – Notificatiedocument Balanced Approach Schiphol](#) – September 2023; zie tabel 8.1 op pagina 41.

<sup>20</sup> [Annex III- Aanvullende raadpleging Balanced Approach Schiphol](#); zie tabel (niet genummerd) op pagina 11.

<sup>21</sup> [Brief regering inzake Gebruik secundaire banen op Schiphol, 4-7-2025](#), pag. 4.

<sup>22</sup> [Rapport quickscan zuidoosthoek Schiphol](#); pagina 136.