



> Retouradres Postbus 20904 2500 EX Den Haag

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland
t.a.v. ir. J.C. van Ginkel MCM & mr. A.W. Kolff

Provinciehuis Zuid-Holland
Postbus 90602
2509 LP Den Haag

**Directoraat-Generaal
Luchtvaart en Maritieme
Zaken**

Luchtvaart
POLS

Rijnstraat 8
Den Haag
Postbus 20904
2500 EX Den Haag

Onze referentie
IENW/BSK-2025/53334

Datum 3 juni 2025
Betreft Reactie op uw brief zorgen en aandachtspunten LVB Schiphol

Geachte Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,

Bedankt voor uw brief¹, die ook namens de gemeenten vertegenwoordigd in de bestuurlijke clusters ZuidWest en Groene Hart is opgesteld. U uit daarin een aantal punten van zorg over het handhavingstelsel in ontwikkeling dat onderdeel gaat worden van het gewijzigde Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB). Naast punten van zorg spreekt u uw waardering uit voor de inspanningen om de gedoogsituatie rondom Schiphol te beëindigen en de rechtspositie van omwonenden te herstellen. Ik stel het op prijs dat u dit ook aanmerkt en onderschrijft als een belangrijke stap voorwaarts. Het nieuwe maximumaantal vliegtuigbewegingen voor etmaal (478.000) en nacht (27.000) zijn onlangs in een versneld LVB vastgelegd. Alleen op deze manier kan Schiphol voor november 2025 rekening houden met het nieuwe maximumaantal vliegtuigbewegingen bij de capaciteitsdeclaratie. Dit versneld LVB is op 7 mei jl. gepubliceerd. Dit is een belangrijke stap om de noodzakelijk juridische basis voor Schiphol te leggen. Tegelijkertijd wordt er ook gewerkt aan een algehele wijziging van het LVB waar het nieuwe handhavingstelsel onderdeel van gaat uitmaken. Een besluit hierover wordt naar verwachting in 2026 genomen.

Ik kan u verzekeren dat het kabinet alle betrokken belangen zorgvuldig afweegt. Het is een complexe afweging waarbij het kabinet zoekt naar een balans tussen het economische belang van de luchthaven Schiphol enerzijds en het belang van een goede leefomgevingskwaliteit van omwonenden anderzijds. Schiphol vervult een belangrijke rol voor Nederland. De luchthaven verbindt ons met de wereld, biedt direct en indirect werk aan tienduizenden mensen en is essentieel voor onze economie en het vestigingsklimaat. Maar het kabinet erkent ook dat omwonenden hinder ondervinden van de luchthaven en op dit moment onvoldoende rechtszekerheid hebben. Daar wil het kabinet verbetering in brengen.

U ontvangt deze reactie later dan u van IenW gewend bent. Dit heeft ermee te maken dat wij een gesprek met LVNL wilde afwachten alvorens deze brief te versturen. In deze brief ga ik puntsgewijs in op de door u genoemde zorgpunten.

Nieuwe handhavingstelsel en individuele rechtsbescherming

Locaties handhavingpunten en beschermende werking

U stelt in uw brief dat sommige gebieden niet gedekt worden door

¹ Kenmerk: DOS-2024-0002351 / PZH-2025-67097515

handhavingspunten, bijvoorbeeld regio Nieuwkoop of dat steden net buiten de geluidscontour vallen, zoals de stad Leiden. U vraagt zich af hoe de individuele rechtspositie voor deze bewoonde gebieden precies gaat uitwerken en of er een verminderde bescherming is bij een grotere afstand.

In de algehele wijziging van het LVB wordt het aantal handhavingspunten voor geluid uitgebreid. Hiermee wordt mede uitvoering gegeven aan het oordeel van de rechtbank in de RBV-zaak dat de rechtspositie van omwonenden, ook van degenen die verder af van Schiphol wonen, verbeterd moet worden. Door het opnemen van extra handhavingspunten kunnen meer mensen een beroep doen op de normen die samenhangen met deze handhavingspunten als deze worden overschreden. De ligging van de handhavingspunten wordt bepaald door woonlocaties. Het startpunt is dat iedere woonplaats die geheel of gedeeltelijk binnen de 45 L_{den} -contour ligt een handhavingspunt krijgt. Vervolgens heeft verdere verfijning plaatsgevonden aan de hand van een aantal aanvullende criteria. Tot slot is gecontroleerd of de ligging van de resulterende set aan handhavingspunten tot een voldoende dekkend stelsel leidt. Hiervoor is onder andere gekeken naar de ligging van de handhavingspunten ten opzichte van de vertrek- en aanvliegroutes van en naar Schiphol. Deze controle heeft geleid tot het opnemen van vier additionele punten. Vanwege de ligging ten opzichte van de routes is een extra handhavingspunt opgenomen bij Assendelft en bij Badhoevedorp. Voor de precieze locatie is gekozen om de huidige handhavingspunten (uit het LVB 2008) op die plekken te behouden. Het ministerie hanteert geen 2.000 meter-norm voor 'dekking per handhavingspunt'. Het ministerie heeft gekeken wat in het nieuwe stelsel de gemiddelde en maximale afstand is tussen omwonenden en handhavingspunten binnen de contour. Hieruit blijkt dat de gemiddelde (en maximale) afstand tot een handhavingspunt in het nieuwe stelsel sterk afneemt. In het huidige stelsel is de gemiddelde afstand meer dan vier kilometer. Door de extra handhavingspunten wordt dit ruim minder dan 1.000 meter. Dit betekent niet dat alle woonlocaties binnen twee kilometer van een handhavingspunt zullen liggen in het nieuwe stelsel. De kaart van de verdeling van de handhavingspunten (met 2.000 meter straal ingetekend) is gebruikt als onderdeel van de hiervoor beschreven analyse om de spreiding van handhavingspunten en woonlocaties te visualiseren en te controleren. In de regio Nieuwkoop zijn – naar aanleiding van deze analyse – twee extra handhavingspunten toegevoegd om ook daar passende lokale bescherming te bieden.

Borging van rechtsbescherming buiten de 45 L_{den} -contour

U vraagt hoe in het nieuwe systeem de rechtsbescherming geborgd gaat worden en beschikbaar kan zijn, ook wanneer het gebied buiten de geluidcontouren van het nieuwe handhavingsstelsel valt. U geeft aan dat ook daar sprake kan zijn van overlast.

Het ministerie is zich er bewust van dat ook mensen op grotere afstand van de luchthaven hinder van geluid kunnen ervaren. Hinder is subjectief en is per individu verschillend. Het ministerie sluit voor het nieuwe stelsel van handhavingspunten aan bij de advieswaarde uit de WHO-richtlijnen voor omgevingsgeluid. De advieswaarde is 45 L_{den} . In het nieuwe stelsel worden in alle

woonplaatsen die geheel of gedeeltelijk binnen de 45 L_{den} -contour liggen handhavingspunten geplaatst. Dit betekent dat handhavingspunten straks veel verder van de luchthaven komen te liggen dan in het huidige stelsel. Door de grote toename van het aantal handhavingspunten liggen de handhavingspunten straks ook dichterbij de woonlocaties binnen de contour. Voor het gebied buiten de 45 L_{den} -contour geldt dat de jaargemiddelde geluidbelasting lager is dan 45 L_{den} .

Handhaving en individuele rechtsbescherming gedurende het gebruiksjaar

U vraagt zich af of handhaving door de ILT-Luchtvaartautoriteit in het nieuwe handhavingsstelsel achteraf (aan het eind van het gebruiksjaar) ook zo zal blijven, en hoe in dat geval de individuele rechtsbescherming voldoende wordt geborgd. U vraagt naar de mogelijkheden of er gedurende het gebruiksjaar handhavend kan worden opgetreden.

Voorafgaand aan het gebruiksjaar wordt aan de hand van de gebruiksprognose van de luchthavenexploitant gezien of het verwachte gebruik van de luchthaven voldoet aan de regels en normen. Na afloop van het gebruiksjaar wordt vastgesteld of alle normen en regels zijn nageleefd. Mocht dit niet het geval zijn kan de ILT-Luchtvaartautoriteit handhavend optreden. Ter versterking van het handhavingsinstrumentarium van de ILT-Luchtvaartautoriteit wordt het in het nieuwe stelsel mogelijk voor de inspectie om Schiphol te verplichten om een beheersplan op te stellen wanneer een overschrijding van een grenswaarde in een handhavingspunt verwacht wordt gezien de zich ontwikkelende geluidbelasting gedurende een gebruiksjaar. Dit is een uitbreiding van het handhavingsinstrumentarium van de ILT-Luchtvaartautoriteit en biedt een middel om al gedurende het jaar handhavend op te treden. Voor de langere termijn wordt op dit moment verkend op welke wijze het instrumentarium nog verder versterkt kan worden. Dit vereist een wijziging van de Wet luchtvaart en zal daarom een langer lopend traject zijn.

Grenswaarde en relatie gezondheidsaspecten

U vraagt hoe en op basis van welke criteria de gezondheidsbelangen van omwonenden worden meegewogen in de bepaling van de maximaal- en minimaal acceptabele grenswaarden. Ook vraagt u hoe daarin de expertises en beschikbare rapportages van GGD en RIVM meegenomen.

Voor het doorlopen van de mer-procedure ter voorbereiding op de wijziging van het LVB is binnen het ministerie een ambtelijke functiescheiding aangebracht. Dit is een functiescheiding tussen de rol van initiatiefnemer voor het MER (ingevuld door DG Luchtvaart en Maritiem) en de rol van bevoegd gezag voor de mer-procedure (ingevuld door DG Milieu en Internationaal (DGMI)).

Voor het LVB wordt een milieueffectrapport (MER) opgesteld door de initiatiefnemer. Het MER biedt inzicht in de milieueffecten van de voorgenomen activiteit en bevat daarom noodzakelijke beslisinformatie voor het vaststellen van een LVB. Er wordt in het MER specifiek ingegaan op de gezondheidseffecten van de voorgenomen activiteit. Om een gezondheidkundige beoordeling van de milieukwaliteit te kunnen bepalen wordt gebruik gemaakt van de Milieu

Gezondheids Risico (MGR) indicator. DGMI toetst het MER en bijbehorende stukken voordat deze gepubliceerd worden. In deze toets wordt de expertise van het RIVM betrokken.

*Algemene voorwaarden indien
van toepassing*

Controle van de geluidsberekeningen met behulp van metingen

Validatie van DOC 29 boven Zuid-Holland

U vraagt op welke wijze het ministerie in de contourgebieden beneden de 50 L_{den} -contour wil zorgen voor betrouwbaarheid tussen gemeten en berekende waarden en in hoeverre dit een uitbreiding van de validatie-meetposten in de Provincie Zuid-Holland betekent. Ook vraagt u op welke wijze wordt voorzien in transparantie van gemeten data en of regionale en lokale overheden daarin een rol kunnen spelen.

In de Kamerbrief over de PAMV² is toegelicht dat op basis van validatie het beeld is dat het model betrouwbaar toepasbaar is vanaf 50 L_{den} (en hoger). Het ministerie actualiseert momenteel het rekenmodel voor Schiphol. Vanuit de periodieke validatie van dit geactualiseerde rekenmodel volgt of het toepassingsbereik kan worden bijgesteld. In de nieuwe validatie wil het ministerie inzicht geven in hoe groot het verschil tussen meten en rekenen is vanaf 45 L_{den} . Hiermee kan het toepassingsgebied worden vastgesteld en wordt tegelijkertijd duidelijk hoe ernstig de betrouwbaarheid van het rekenmodel dan in het geding is (indien buiten het toepassingsgebied wordt gerekend). De locaties van meetposten worden voorafgaand aan de validatie beoordeeld. Uit deze beoordeling kan volgen dat meetposten (tijdelijk) worden bijgeplaatst. De validatie van het rekenmodel is een verantwoordelijkheid van het Rijk. Op dit moment is geen rol voorzien voor provincie en gemeenten.

Aanvullende normen/indicatoren

U vraagt of ik voornemens ben om meerdere indicatoren, zoals piekbelasting en overvliegfrequentie, op te nemen in het nieuwe handhavingstelsel. Ook vraagt u of dat er op dit moment wordt gewerkt aan een andere wijze om de ervaren hinder verbeterd in kaart te brengen en te toetsen aan de werkelijk ervaren hinder.

Momenteel werkt het ministerie aan de ontwikkeling van een nieuw stelsel voor de regulering van vliegtuiggeluid dat voor luchthaven Schiphol en de regionale luchthavens van nationale betekenis moet gaan gelden. Met de uitwerking van dit stelsel bekijken we nadrukkelijk ook de mogelijkheden om naast de bekende jaargemiddelde geluidmaten (L_{den} en L_{night}), een aanvullende hinderindicator op te nemen. Daarbij valt bijvoorbeeld te denken aan maximale geluidniveaus, frequentie of rustmomenten. Wij verwachten in de eerste helft van dit jaar over de tweede (ambtelijke) uitwerking van dit stelsel met stakeholders, waaronder ook een afvaardiging van de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS), in gesprek te gaan in de voor dit beleidstraject opgerichte Nationale Klankbordgroep.

Burgermeetnetsystemen

² [Kamerbrief over voortgang meten en rekenen luchtverkeersgeluid | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl](#) (21 mei 2024)

U geeft aan geïnteresseerd te zijn naar de mogelijkheden om bestaande meetsystemen te benutten en vraagt waar het ministerie ziet waarin het Rijk en Provincie elkaar kunnen ondersteunen. Ook vraagt u waar het Rijk lokale overheden kan ondersteunen bij het opzetten van nieuwe initiatieven.

In het Commissiedebat Luchtvaart van 24 oktober 2024 is door mij een toezegging gedaan aan het Kamerlid De Groot (VVD) dat de Kamer voor zomer 2025 een eerste uitwerking ontvangt van de wijze waarop het proces van het meten van vliegtuiggeluid concreet zal worden vormgegeven. In dit kader bekijkt het ministerie of er mogelijkheden zijn die toegevoegde waarde bieden, die haalbaar en realistisch zijn, en welke rol hiervoor bij het Rijk kan liggen. Hiertoe is op 19 maart jl. overleg geweest tussen vertegenwoordigers van mijn ministerie, de Omgevingsdienst West-Holland en de provincie Zuid-Holland. De opbrengst van dit gesprek betrek ik bij mijn afwegingen om genoemde toezegging gestand te doen. Als op dit punt meer duidelijkheid is, neemt het ministerie via de BRS hierover contact op met de betrokken provincies rond Schiphol. Ik hecht eraan te benadrukken dat het op dit moment nog niet duidelijk is of er een rol voor het Rijk op gebied voor burgermeetnetwerken ligt en dat regionale overheden het beste kunnen oordelen op welke plekken behoefte is aan meten voor informatievoorziening. Het Rijk ziet en waardeert dat uw provincie bij Rotterdam The Hague Airport hier invulling aan geeft op de wijze die daar goed bij aansluit.

Uitnodiging werkbezoek

Bedankt voor uw uitnodiging om op werkbezoek te komen in de gemeente Nieuwkoop om mij nader inzicht te geven in de praktijkervaringen, zorgen en verwachtingen die leven in uw provincie. Via de ambtelijke contacten heb ik begrepen dat een aangevuld verzoek door uw provincie en de gemeente Nieuwkoop in voorbereiding is. Dat zie ik graag tegemoet. Ook via de BRS blijf ik graag met u in gesprek.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Barry Madlener