

Minister van Infrastructuur en Waterstaat  
t.a.v. de heer V.P.G. Karremans  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

**GS Brief**

**Provinciehuis**  
Postbus 90602  
2509 LP Den Haag  
T 070 - 441 66 11  
[www.zuid-holland.nl](http://www.zuid-holland.nl)

**Datum**

Zie verzenddatum linksonder.

**Ons kenmerk**

PZH-2026-887198281  
DOS-2007-0008481

**Bijlagen**

0

**Onderwerp:**

Zienswijze provincie Zuid-Holland op het ontwerpbesluit tot wijziging van het LVB Schiphol.

Uwe excellentie,

Bij deze maakt de provincie Zuid-Holland dankbaar gebruik van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen op het ontwerpbesluit tot wijziging van het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol (LVB). Met deze brief en bijbehorende Annex, dienen wij onze zienswijze in.

De provincie Zuid-Holland erkent het grote maatschappelijke en economische belang van de luchtvaart en de hub-functie van Schiphol voor Nederland. Een sterke internationale luchthaven is van wezenlijk belang voor onze economie, ons vestigingsklimaat en onze bereikbaarheid. Het voorliggende ontwerpbesluit bevestigt het eerder vastgestelde maximum van 478.000 vliegtuigbewegingen, waarvan 27.000 in de nacht, waarmee veel hinder wordt teruggebracht. Daarnaast zien we dat ook de sector stappen zet via innovaties en vlootvernieuwing om hinder en overlast te verminderen.

Juist deze ontwikkelingen benadrukken het belang van een heldere publieke rol en bestuurlijke verantwoordelijkheid. Als er iets de afgelopen tien jaar onduidelijk was, dan was het wel dat de afspraken niet helder waren, wat leidt tot wantrouwen van omwonenden en het gevoel dat regels rekbaar waren in plaats van beschermend. Het is aan de bevoegde instanties om ervoor te zorgen dat de noodzakelijke balans voor omwonenden en bestuurders niet alleen een rekenkundige modelwerkelijkheid betreft, maar juist in de praktijk leidt tot concrete en heldere waarborgen. In het bijzonder voor aspecten die raken aan gezondheid, leefomgeving en rechtspositie.

In het noordelijk deel van Zuid-Holland is de impact voor omwonenden onder de aanvliegroutes van Kaagbaan en Aalsmeerbaan direct voelbaar. Voor deze omwonenden in de Schipholregio is het dus niet alleen belangrijk dat afspraken helder, uitlegbaar en toetsbaar kunnen zijn, maar ook dat ze tot verbetering van het wooncomfort gaan leiden. We vinden het daarom positief dat het ontwerpbesluit verder gaat dan het vastleggen van de bestaande situatie in regelgeving: het moet ook verbeterde bescherming kunnen bieden, zodanig dat men dit ook kan merken.

Daarom ondersteunen we in onze zienswijze deze ambities van dit ontwerpbesluit dat juist op deze onderdelen belangrijke stappen maakt naar verbetering, herstel, en duidelijkheid. Hinderbeperking zien we daarom graag gekoppeld aan innovatie en verbetering. Leefbaarheid en economische kracht hoeven geen tegenstellingen te zijn. We vullen graag aan op die onderdelen waar we denken dat dit het ontwerpbesluit verrijkt en versterkt.

In de zienswijze van de provincie Zuid-Holland pleiten we daarom voor een eerlijkere verdeling van geluid, minder nachtvluchten, betere rechtsbescherming voor bewoners, het gebruik van actuele gegevens over gezondheid en milieu en een daadkrachtig en effectief handhavingstelsel.

Onze zienswijze is in lijn met de zienswijze van de BRS, en aanvullend op punten waar we regionale belangen aandacht willen geven.

We brengen onze zienswijze, - geformuleerd in de Annex -, langs vier hoofdlijnen naar voren:

#### **Vermindering van hinder en eerlijke verdeling van de geluidsbelasting:**

Preferent baangebruik heeft als oorspronkelijk doel om het aantal gehinderden onder de aanvliegroutes te minimaliseren, maar we realiseren ons dat we ondertussen ook 15 jaar verder zijn, en het goed is dit opnieuw te toetsen. Voor Zuid-Holland is niet alleen van belang dát hinder in de Schipholregio als geheel afneemt (vier provincies), maar ook waar en voor wie deze afname plaatsvindt. We verzoeken graag wat dit betekent voor onze inwoners. Aanvullend zijn we ook benieuwd naar hoe de gelijkwaardigheid in het beschermingsniveau voor onze inwoners uitpakt in relatie tot Artikel 8.17 lid 7 van de Wet Luchtvaart.

#### **Perspectief voor omwonenden**

Herstel van rechtsbescherming vraagt om begrijpelijke en afdwingbare normen. Voor onze inwoners moet vanuit het rechtszekerheidsbeginsel helder zijn welke regels gelden, en bij overschrijding: welke rechtsgevolgen daaraan zijn verbonden. Bij groei willen we weten hoe hinder als gevolg van de overvliegfrequentie wordt aangepakt. En ook de samenhang met andere luchtvaartprogramma's die worden uitgerold heeft onze belangstelling – zeker in combinatie met onze nieuwbouwopgaven.

#### **Gezondheid en Fair Balance**

Gezondheid moet centraler worden in de belangenafweging. Het moet een expliciet en toetsbaar onderdeel worden. Het is belangrijk dat indicatoren en modellen zo goed mogelijk aansluiten bij de realiteit, en dat ze voldoen aan de Fair Balance zoals deze ook is bedoeld in de rechtszaak van 20 maart 2024 (RBV v. de Staat). Wij vinden het van belang dat de afweging op het aspect gezondheid expliciet wordt gemaakt, en dat helder wordt gemaakt welke impact acceptabel wordt geacht.

#### **Daadkrachtig en effectief handhavingstelsel**

We delen de zorgen van ILT, LVNL en de BRS op gebied van uitvoerbaarheid en effectiviteit van handhaving. Wij zien graag dat handhavers, zoals de Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT) in een sterkere rol kan worden gebracht en sneller, effectiever en daadkrachtiger kan worden opgetreden gedurende het gebruiksjaar. Grenswaarden moeten hun belangrijke doel behouden om gezondheid te beschermen en we zien veel waarde aan het benutten van (burger) meetnetwerken.

#### **Tot slot**

Excellentie, Zuid-Holland kiest voor een evenwichtige balans en steunt de ambities van het voorliggende ontwerpbesluit. Met onze zienswijze willen we bijdragen aan een LVB dat niet alleen

een eind maakt aan een gedoogsituatie, maar ook daadwerkelijk leidt tot een verbeterde situatie, een verbeterde balans tussen de luchtvaart, de belangen van leefomgeving en opgaven van woningbouw, en herstel van vertrouwen van omwonenden en de omgeving.

We zijn belangstellend naar uw reactie op onze zienswijze, die in de Annex nader is uitgewerkt.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,

voorzitter,

secretaris,

mr A.W. Kolff

drs. M.J.A. van Bijnen MBA

Wij verzoeken u in uw correspondentie altijd het DOS-nummer (DOS-2025-0003082) te vermelden.  
Meer informatie [www.zuid-holland.nl/contact](http://www.zuid-holland.nl/contact)

## Annex zienswijze op ontwerpbesluit luchthavenverkeersbesluit Schiphol

Deze Annex beschrijft de inhoudelijke uitwerking van de zienswijze van de provincie Zuid-Holland op het ontwerpbesluit tot wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB). In navolging van de hoofdbrief, beschrijft de Annex de concrete vragen, aandachtspunten en verzoeken en vormt daarmee de kern van de zienswijze.

Onze inzet is dat het gewijzigde LVB niet alleen de huidige situatie vastlegt, maar ook tot merkbare verbetering leidt voor omwonenden in Zuid-Holland. Op die punten willen we daarom graag het ontwerpbesluit versterken en aanscherpen op punten van nadere onderbouwing, transparantie en toetsbaarheid op de onderdelen die raken aan hinderverdeling, rechtsbescherming, gezondheid en handhaving.

Langs vier hoofdlijnen lichten wij hieronder onze zienswijze nader toe.

- *Hoofdlijn 1 – Vermindering van hinder en eerlijke verdeling van de geluidsbelasting.*
- *Hoofdlijn 2 – Perspectief voor omwonenden.*
- *Hoofdlijn 3 – Gezondheid en Fair Balance.*
- *Hoofdlijn 4 – Daadkrachtig en effectief handhavingstelsel.*

## Hoofdlijn 1: Vermindering van hinder en eerlijke verdeling van de geluidsbelasting.

### **Preferent baangebruik:**

Het herstel van de rechtsbescherming voor omwonenden is cruciaal. Door de regels van het Nieuwe Normen en Handhaaf systeem (NNHS) in dit LVB vast te leggen beëindigt dit het anticiperend handhaven, en worden geluidsgrenswaarden leidend in plaats van baangebruik. Daarmee wordt het Aldersadvies gevolgd uit 2010: *‘Gebruik het banenstelsel op Schiphol zo dat de banen die het kleinste aantal mensen hinderen optimaal worden gebruikt.’* - een principe dat we steunen.

Echter, dit advies is al meer dan 15 jaar oud. Door bevolkingsgroei onder aanvliegroutes, een toename van het aantal vliegtuigbewegingen en het toepassen van WHO-advieswaarden, wonen tegenwoordig meer mensen binnen de geluidsc contouren en is de druk op de leefomgeving sterk vergroot.

Dit geeft ons aanleiding om te toetsen of het oorspronkelijke principe nog wel wordt gerealiseerd en of het preferent baangebruik in deze tijd het beoogde doel nog daadwerkelijk dient.

Daarom vraagt Zuid-Holland:

- Om een expliciete toetsing of deze wijze van baangebruik inderdaad nog de optimale wijze is waarop het aantal gehinderden en ernstig gehinderden wordt geminimaliseerd.
- In het bijzonder of deze wijze van baangebruik – met name de Kaagbaan en Aalsmeerbaan niet zorgen voor een onevenredige belasting van de provincie Zuid-Holland. En waar dat uit blijkt.
- In het bijzonder dat wanneer er wordt gesproken van een gefaseerde terugkeer naar 500.000 vliegtuigbewegingen, er eerst wordt gekeken of het NNHS nog wel het meest optimale resultaat biedt als het gaat om het minimaliseren van het aantal ernstig gehinderden.

### **Vermindering hinder:**

In het coalitieakkoord van de provincie Zuid-Holland is vastgelegd dat wij de hinder voor omwonenden willen terugdringen. De geluidsdoelen in het voorliggende conceptbesluit zijn gekoppeld aan de uitkomsten van de Balanced Approach en het Actieplan Omgevingslawaaï 2024–2029. Deze doelen zijn geformuleerd als relatieve reducties ten opzichte van de referentiedatum van 1 november 2024 en dienen uiterlijk in 2029 te zijn gerealiseerd. Het gaat onder meer om de volgende doelstellingen:

Indicator	Woningen	Personen
Aantal woningen met een geluidbelasting van 58 dB Lden of hoger	-20%	
Aantal personen dat ernstig wordt gehinderd bij een geluidbelasting van 48 dB Lden of hoger		-20%
Aantal woningen met een geluidbelasting van 48dB Lnight of hoger	-15%	
Aantal personen dat ernstig in de slaap wordt gestoord bij een geluidbelasting van 40 dB Lnight of hoger		-15%

- Hoewel deze geluidsdoelen richtinggevend zijn voor beleid, blijven ze abstract. Voor bestuurders, volksvertegenwoordigers en inwoners is onvoldoende duidelijk wat deze percentages over de gehele Schipholregio nu concreet betekenen voor de inwoners en woonkernen van de provincie Zuid-Holland. Wij vinden helderheid op dit punt belangrijk, zodat duidelijk is wat de concreet beoogde effecten zijn.

- Daarom verzoeken wij u om nadere toelichting hoe u de verhouding ziet tussen de geluidsdoelen en het toenemende aantal inwoners en woningen?

### **Eerlijke verdeling van hinder moet ook rechtvaardig zijn voor de provincie Zuid-Holland**

Voor de provincie Zuid-Holland is niet alleen van belang dat de totale geluidsbelasting binnen het Schipholgebied van 4 provincies en 53 gemeenten netto als geheel afneemt, maar ook waar en voor wie deze reductie wordt gerealiseerd. Daarom willen we twee punten onder de aandacht brengen: het punt ten aanzien van eerlijke verdeling, en het punt ten aanzien van de juridische norm van gelijkwaardige bescherming.

De huidige benadering, waarin de systematiek aanstuurt op een netto afname (per saldo) over de gehele Schipholregio, brengt het risico met zich mee dat de grootste geluidsreductie wordt gehaald op specifieke locaties in de Schipholregio, terwijl de hinder in delen van Zuid-Holland gelijk blijft of zelfs kan toenemen. Een evenwichtige verdeling van lusten en lasten betekent dat ook zichtbaar moet zijn hoe onze inwoners profiteren van de beoogde hinderreductie.

We verzoeken daarom om concreet inzichtelijk te maken:

- In welke woonkernen de reductie van geluidsbelasting en de geluidsdoelen worden gerealiseerd. En ook waar toename wordt verwacht.
- Wat dit specifiek betekent voor de inwoners en gemeenten in de Schipholregio in de provincie Zuid-Holland?
- Deze effecten ook uit te drukken in absolute aantallen.

Het begrip gelijkwaardigheid heeft een zelfstandige juridische betekenis. Artikel 8.17, zevende lid, van de Wet luchtvaart verplicht ertoe dat het beschermingsniveau voor de omgeving van Schiphol ten minste gelijkwaardig is aan dat van het eerste luchthavenverkeersbesluit uit 2004, gezien in het licht van actuele inzichten.

Voor de provincie Zuid-Holland is daarom niet alleen de verdeling van hinder van belang, maar ook de vraag of het beschermingsniveau voor onze gemeenten in de Schipholregio juridisch gezien minimaal gelijkwaardig is. Dat vraagt om een toetsbare en verifieerbare onderbouwing.

Daarom willen we vragen om:

- Te onderbouwen hoe wordt vastgesteld dat dit wetsartikel ook geldt voor de inwoners van provincie Zuid-Holland.
- Hoe wordt dit getoetst aan gelijkwaardige bescherming en het evenredigheidsbeginsel?

### **Vermindering aantal nachtvluchten**

We zien diverse maatregelen om de overlast in de nacht te reduceren. Het aantal handhavingpunten in de nacht wordt uitgebreid tot 59, een beperking van het nachtelijk gebruik van de Kaagbaan, een reductie van 32.000 naar 27.000 vliegtuigbewegingen in de nacht, en een verstillings van de vloot. Ook zien we dat vanuit het nieuwe regeerakkoord wordt geschreven over sluiting in de nacht en scherpere maatregelen voor verstillings van Schiphol in de nacht.

We steunen deze maatregelen – en willen vooral de vraag stellen:

- We waarderen de inzet voor het reduceren van nachtvluchten. We zijn benieuwd naar de nadere uitwerking van de afspraken in het landelijk coalitieakkoord.

## Hoofdlijn 2: Perspectief voor omwonenden

---

### **Rechtspositie omwonenden**

Wij steunen de ambitie om de rechtsbescherming van omwonenden te herstellen en waarderen de inzet in het ontwerpbesluit. Tegelijkertijd zien wij nog aanvullende aandachtspunten om extra zekerheden te vragen voor onze bewoners en het besluit daarmee te versterken.

Herstel van rechtsbescherming betekent meer dan enkel het beëindigen van anticiperend handhaven. Het vereist ook duidelijke, begrijpelijke en afdwingbare normen. Het rechtszekerheidsbeginsel vereist dat omwonenden kunnen weten welke normen gelden, wanneer deze worden overschreden en welke rechtsgevolgen daaraan zijn verbonden. We zouden graag in het ontwerpbesluit willen zien hoe het voorgestelde normen- en handhavingssysteem in de praktijk werkt en hoe omwonenden hun rechten effectief kunnen uitoefenen. De systematiek is sterk technisch en voor bewoners en bestuurders onvoldoende duidelijk om inzicht te krijgen waar men straks aan toe is.

Daarom vraagt de provincie Zuid-Holland:

- Op welke wijze voldoet het ontwerpbesluit aan het rechtszekerheidsbeginsel, temeer nu het herstel van rechtsbescherming voor omwonenden een expliciet doel van het besluit is?
- Kan helder worden beschreven op welke wijze omwonenden nu de stappen van handhaving kunt volgen en hoe je als omwonende je recht kunt halen?
- Hoe kunnen omwonenden de stappen in het handavingsproces goed volgen?
  - o Kunnen omwonenden bijvoorbeeld de maandelijkse rapportages over de gerealiseerde geluidsbelasting in de individuele handavingspunten volgen? (in het kader van de ZOG: de Zich Ontwikkende Geluidsbelasting)
  - o Hoe kunnen omwonenden bij overschrijding volgen welke concrete maatregelen de handhaving in hun buurt/regio inzet en welke merkbare effecten men daarvan kan verwachten?

### **Gefaseerde terugkeer naar 500.000 vliegtuigbewegingen**

In mei 2025 heeft het kabinet besloten dat, na realisatie van 20% geluidsreductie, de extra geluidsruimte door verdere vlootvernieuwing voor 50% ten goede moet komen aan de luchtvaartsector en voor 50% aan de omgeving.

Dit botst met de erkende 'Aldersparadox': stillere vliegtuigen leiden niet vanzelf tot minder hinder, omdat geluidswinst per toestel wordt tenietgedaan door meer vluchten. De beloofde hinderreductie blijft daardoor in de praktijk uit. De jaarlijkse *Staat van de Luchtvaart* van de ILT (Inspectie Leefomgeving en Transport) onderschrijft dit, met name dat ervaren hinder vooral samenhangt met overvliegfrequentie en tijdstip (avond, nacht, vroege ochtend). De ILT verwacht dan ook dat een groei naar 500.000 vliegtuigbewegingen leidt tot een toename van geluidhinderklachten van omwonenden (ILT-2026/2738).

- De provincie Zuid-Holland ziet dat de groei van beide zal gaan botsen. De groei van het aantal ernstig gehinderden neemt toe vanwege de toename van het aantal inwoners.
- We ondersteunen dat een afname in het Totaal Volume Geluid door innovatie toekomstige groei van Schiphol mogelijk zou moeten maken.

Daarom willen we graag vragen om verduidelijking op de volgende punten:

- In het voorstel voor groei naar 500.000 vliegtuigbewegingen – neemt het aantal vliegtuigbewegingen weer toe. Het is ons niet duidelijk hoe de toename van hinder- als direct gevolg van meer vliegtuigbewegingen wordt aangepakt.
- De onderbouwing ontbreekt dat het TVG (Totaal Volume Geluid) een geschikte en rechtvaardige indicator is voor de 50/50-verdeling van geluidswinst. Is deze maatstaf wel eenduidig voor de sector en niet per definitie nadelig voor omwonenden? Hoe verhoudt de TGV zich tot de Fair Balance en de uitspraak van de rechtbank van 20 maart 2024?

### **Combinatie met nieuwbouwoopgaven**

In de actualisatie van de gelijkwaardigheidscriteria Schiphol zien we een duidelijke actualisatie ten aanzien van het woningbestand. Tegelijkertijd staat Nederland voor een grote woningbouwopgave, waarbij Zuid-Holland de grootste opgave heeft van 247.896 woningen tot en met 2030. We zien dus dat enerzijds het aantal ernstig gehinderden moet worden teruggebracht, ten opzichte van het niveau van 1 november 2024, en dat anderzijds het aantal omwonenden aanzienlijk zal gaan toenemen. Daarom verzoeken wij u om het volgende:

- Expliciet te maken om welke absolute aantallen geplande woningen en ernstig gehinderde personen het gaat, uitgesplitst per gemeente en woonkern voor de provincie Zuid-Holland waarbij het geluidsdoel nog steeds kan worden behaald?
- Hoe dit concreet uitwerkt voor de provincie Zuid-Holland en de nieuwbouwoopgaven? Ook wanneer verder wordt gegroeid naar 500.000 vliegtuigbewegingen?
- Aan te geven hoe in algemene zin de afstemming met het ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening over de combinatie met nieuwbouwoopgaven en specifiek hoe de afstemming met het ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening en het Rijksvastgoedbedrijf is verlopen over dit voorstel in relatie tot een aantal grote woningbouwontwikkelingen waar wij samen met het Rijk nauwe betrokkenheid bij hebben zoals bijvoorbeeld de Gnephoek (gemeente Alphen aan den Rijn) en Valkenhorst (gemeente Katwijk).

### **Samenhang met andere programma's**

Het voorliggende ontwerpbesluit staat niet op zichzelf. Parallel lopen er meerdere trajecten zoals de Luchtruimherziening, Hoger Naderen, het nieuwe Stelsel Vliegtuiggeluid, etc. Deze programma's raken allen aan dezelfde aspecten van geluidsbelasting, hinder en rechtsbescherming, en hebben door deze samenhang invloed op de feitelijke belasting voor omwonenden. In het licht van de vereiste Fair Balance moet deze totaal-impact van deze trajecten ook kenbaar en toetsbaar zijn. We willen daarom verzoeken om:

- Inzicht te geven in de onderlinge samenhang en planning van deze trajecten.
- Een beoordeling van de optelsom van deze effecten voor huidige en toekomstige omwonenden in provincie Zuid-Holland.
- Een toelichting over hoe wordt geborgd dat de optelsom van deze effecten van de verschillende programma's niet leidt tot verslechtering van de bescherming van huidige en toekomstige omwonenden.

### Hoofdlijn 3: Gezondheid

---

#### **Gezondheid: Actualisatie van gelijkwaardigheidscriteria: gezondheid**

We zijn zeer positief om te lezen (in: *Gelijkwaardige bescherming omgeving Schiphol – actualisatie gelijkwaardigheidscriteria Schiphol*) dat rekenmodellen zijn verbeterd en gewerkt wordt met nieuwe modellen en actuele inzichten. En dat deze nu ook zijn doorgevoerd in het ontwerpbesluit. Echter, we missen de actualisatie van de blootstellingsresponse relatie.

In het RIVM-rapport: *“Relaties vliegtuiggeluid – hinder en slaapverstoring 2020 Civiele en militaire vliegvelden in Nederland”*, RIVM-rapport 2022-0007) wordt geconcludeerd dat de blootstellingsrespons-relatie voor Schiphol uit 2002 geen adequate beschrijving meer is voor de huidige relatie tussen vliegtuiggeluid en hinder en slaapverstoring rond Schiphol. Bij gelijke geluidsniveaus is het aandeel bewoners dat ernstige hinder ervaart in 2020 groter dan in 2002. Daardoor roept het ontbreken van een geactualiseerde blootstellingresponse-relatie in dit luchthavenverkeersbesluit fundamentele vragen op:

- Welke blootstelling-responserelatie wordt op dit moment gehanteerd bij het bepalen van het aantal ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden? Betreft dit nog steeds de methodiek uit 2002?
- Waarom is juist deze relatie niet meegenomen in de actualisatie? Terwijl deze nu juist sterk bepalend is voor het berekenen van het aantal (ernstig) gehinderden en daarmee voor het behalen van de vastgestelde geluidsdoelen?
- Hoe waarschijnlijk is het dat het aantal ernstig gehinderden dat zal worden bepaald door een geactualiseerde blootstelling response relatie hoger zal uitvallen dan de huidige inschatting van het aantal ernstig gehinderden voor dit voorliggende luchthavenverkeersbesluit? In welke orde van grootte wordt dit geschat? En waarop is dat gebaseerd?
- Wat betekent het hanteren van een verouderde blootstelling–responserelatie voor de betrouwbaarheid van de gehinderden-aantallen én voor de rechtvaardigheid van de beleidsdoelen en de Fair Balance?

Het RIVM-rapport verwijst ook naar de Gezondheidsmonitor van de GGD, en dat deze een goede basis biedt om de blootstellingsrespons-relatie voor vliegtuiggeluid en hinder/slaapverstoring af te leiden. Wij zijn zeer benieuwd hoe deze kennis en expertise het voorliggende ontwerpbesluit kan versterken.

- Op welke manier is de GGD betrokken geweest bij de actualisering van gelijkwaardigheidscriteria voor de Schipholregio?
- Op welke wijze worden de resultaten van de gezondheidsmonitors van de GGD (zowel uit 2020 en uit 2024) - betrokken bij de actualisering van de gelijkwaardigheidscriteria? En bij het bepalen van het aantal ernstig gehinderden?

#### **Gezondheid: Fair Balance**

In de uitspraak van 20 maart 2024 (RBV vs de Staat) oordeelde de rechtbank dat een Fair Balance

vereist is, waarbij gezondheid en leefomgeving volwaardig moeten worden meegewogen in het LVB. Volgens de rechtspraak van het EHRM kan alleen van zo'n evenwichtige belangenafweging sprake zijn als duidelijk is wat de ernst, duur en gevolgen van de hinder zijn, en hoe deze lasten over verschillende groepen worden verdeeld. Zonder dat inzicht is niet te controleren of de belangen van omwonenden echt zijn meegewogen.

In de Milieu Effect Rapportage (MER) onderliggend aan het ontwerpbesluit, wordt gewerkt met de Milieu Gezondheids-indicator (MGR). Bij ons leeft de vraag of deze indicator voldoende is om aan de Fair Balance te kunnen voldoen omdat de MGR de geluidbelasting uit verschillende bronnen samenvoegt. Daardoor kan deze indicator geen inzicht bieden in gezondheidsschade als gevolg van luchtvaart. Dit zou ertoe leiden dat de MGR niet toereikend is voor de vereisten van Fair Balance.

- Is het correct dat MGR geen inzicht kan bieden in de ernst, duur en onomkeerbaarheid van gezondheidsschade voor concrete groepen omwonenden?
- Is men het met ons eens dat juist deze elementen bepalend zijn voor de vereiste Fair Balance, zoals bedoeld in de rechtspraak van het EHRM?

Juist nu de rechtbank heeft vastgesteld dat de belangen van omwonenden structureel te weinig gewicht hebben gekregen, lijkt ons de MGR onvoldoende. Zo kan niet zichtbaar worden gemaakt welke impact aanvaardbaar wordt geacht.

We verzoeken daarom het luchthavenverkeersbesluit aan te vullen met:

- Een expliciete beoordeling van gezondheidseffecten van vliegtuiggeluid, waaronder slaapverstoring, hinder- en stress-gerelateerde effecten, gebaseerd op concrete blootstellingsniveaus - die verder gaan dan beperking tot jaargemiddelden (zoals L-den en L-night) en die verder gaan dan geaggregeerde risicoscores;
- Aanvullende indicatoren of beoordelingskaders naast de MGR. Zodat specifieke geluids- en hinderindicatoren die recht doen aan piekbelasting en overvlieg-frequentie.
- Een transparante motivering welke gezondheidsschade wordt aanvaard en op welke gronden deze aanvaardbaar wordt geacht.

Onze zorg is dat zonder deze aanvullingen de gezondheidsafweging impliciet en abstract blijft, terwijl de rechtbank Den Haag heeft vastgesteld dat juist deze wijze van besluitvorming heeft geleid tot structurele onderwaardering van de belangen van omwonenden. Het is wenselijk dat op het punt van gezondheid het ontwerpbesluit voldoet aan het vereiste van een Fair Balance.

## Hoofdlijn 4 – Daadkrachtig en effectief handhavingstelsel

---

### **Handhaving:**

Goede afspraken over handhaving, en duidelijkheid in processen is voor ons essentieel. Wij waarderen de uitbreiding van het handhavingstelsel met meer handhavingpunten en nieuwe grenswaarden. Dit veronderstelt (vanuit het beginselplicht tot handhaving) dat normen helder, toetsbaar en handhaafbaar zijn.

Wij delen op dit punt de zorgen die worden geuit door ILT, LVNL en de BRS over de uitvoerbaarheid, handhaafbaarheid en uitwerking van het LVB, waaronder de reacties in de HUF-toetsen (ILT-2026/2738). Wanneer de toezichthouder zelf aangeeft dat normen of processen nog onvoldoende zijn uitgewerkt, raakt dat direct aan de rechtszekerheid en aan de effectiviteit van de rechtsbescherming van omwonenden.

Met name rond het ZOG-proces blijven termijnen, verantwoordelijkheden, processtappen en de concrete betekenis voor omwonenden onvoldoende helder. Voor de provincie Zuid-Holland willen we daarom graag ook vragen naar de volgende punten met betrekking tot handhaving:

- Hoe is ILT voldoende toegerust met instrumenten waardoor handhaving ook effectief is?
- Kan handhaving ook binnen het gebruiksjaar effectief kan worden uitgevoerd? En hoe pakt dat uit voor omwonenden?
- Kan een duidelijk overzicht worden gegeven van de stappen, termijnen, rollen en verantwoordelijkheden binnen het ZOG-proces?
- Kan men beschrijven welke maatregelen voorhanden zijn om in te grijpen bij overschrijdingen of tekortschietende rapportages? Zijn deze wel voldoende effectief?
- Een toelichting hoe dit handhavingproces in de praktijk leidt tot merkbare en effectieve rechtsbescherming voor omwonenden.

### **Grenswaarden en geluidsmodellen:**

Grenswaarden voor geluid hebben onder de Omgevingswet het doel om de gezondheid te beschermen tegen onaantvaardbare geluidsbelasting. De hoogte van de grenswaarde moet dat doel dienen. Hoewel gezondheid expliciet wordt benoemd (Ontwerpwijziging LVB Schiphol: grenswaardenscenario), blijkt dat gezondheid niet als zelfstandig normerend wordt meegenomen, maar eerder wordt afgeleid van geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid. Daarom zijn we zeer geïnteresseerd in deze belangenafweging.

- Op welke wijze wordt geborgd en getoetst dat de grenswaarden echt zijn gericht op het beschermen van gezondheid?
- In hoeverre fungeren de grenswaarden daardoor nog als een *beschermingsnorm*? Of meer als een *operationele ruimte*?
- Welke consequenties heeft dit voor effectieve handhaving en rechtsbescherming? Wordt daarmee handhaving weliswaar juridisch verdedigbaar, maar feitelijk betekenisloos?

Regionale impact is voor de provincie Zuid-Holland van belang. In de stukken wordt aangegeven dat lokale afwijkingen buiten de MER-bandbreedte niet zijn uit te sluiten, zolang *het totaal binnen de bandbreedte past*. Hoe wordt omgegaan met lokale overschrijdingen?

- Leiden deze overschrijdingen tot aanpassing van grenswaarden of aanvullende beschermingsmaatregelen? Of worden lokale belangen daarmee feitelijk ondergeschikt aan het systeemgemiddelde?
- Hoe kunnen omwonenden en gemeenten hun recht halen wanneer zij (dreigen te) maken te krijgen met overschrijding van grenswaarden?

#### **Maatregelen voor het DOC29 rekenmodel voor geluidscontouren onder de 50 dB**

In het voorliggende LVB wordt gewerkt met geluidscontouren onder de 50 dB (48 en 45 dB Lden, 40 dB Lnight), terwijl bekend is dat het DOC29-rekenmodel in dit bereik minder betrouwbaar wordt. Juist deze contouren liggen voor een groot deel boven Zuid-Holland. In de Kamerbrief over PAMV2 is toegezegd dat bij de nieuwe validatie inzicht wordt gegeven in de verschillen tussen meten en rekenen vanaf 45 Lden, zodat duidelijk wordt hoe groot de afwijkingen zijn en wat dit betekent voor de toepasbaarheid van het model. Wij vragen daarom concreet:

- Inzicht in de afwijking per handhavingspunt in Zuid-Holland.
- Duidelijkheid hoe en wanneer deze afwijkingen leiden tot bijstelling van maatregelen, en hoe dat per handhavingspunt wordt vormgegeven.

#### **Benutten meetnetwerken en aanvullende indicatoren**

In de *Staat van de Luchtvaart (2025)* concludeert de ILT dat hinder niet alleen samenhangt met het jaargemiddelde geluidsniveau, maar ook met overvliegfrequentie en het tijdstip van vluchten. Daarom groeit de behoefte aan inzet van meetnetwerken om beter inzicht te krijgen in piekbelasting en overvliegfrequentie. Er bestaan al systemen zoals NOMOS en Sensornet, maar essentieel is dat meetnetwerken goed gekoppeld zijn, dat data transparant en onafhankelijk beschikbaar is en dat de kwaliteit voldoende is om voor dialoog over handhaving en het terugdringen van overlast. Wij vinden daarom dat het ontwerpbesluit op dit punt goed kan worden aangevuld met:

- De rol en inzet van meetnetwerken en burgermeetnetwerken. Waarin ook de verantwoordelijke rol van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat helder wordt beschreven. En hoe deze gegevens kunnen worden gekoppeld bij de grenswaarden en maandelijkse rapportages in het ZOG-proces.
- De wijze waarop via deze meetnetwerken verkregen data wordt benut bij het beter verkrijgen van inzicht in de hinder- en overlast. En hoe inwoners beter betrokken worden.