Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

DG Luchtvaart en Maritieme Zaken
Prog.dir. Omgeving Luchthaven Schiphol

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon
Bescherming persoonlijke levenssfeer

Onze referentie

Datum 3 augustus 2026
Betreft LVB en nachtvluchten

Geachte Bescherming persoonlijke levenssfeer ,

Hartelijk dank voor uw brief van 4 juli 2026 en de daarbij gevoegde factsheets over het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol en nachtvluchten en het manifest waarin wordt opgeroepen tot een verbod op nachtvluchten. Wij waarderen het dat u uw zorgen over de rechtsbescherming, gezondheid en nachtrust van omwonenden zo uitvoerig onder onze aandacht brengt.

U stelt dat het ontwerp van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) juridisch en inhoudelijk onvoldoende is onderbouwd. Daarbij verwijst u onder meer naar het vonnis van de rechtbank Den Haag van maart 2024, de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 11 maart 2026, de adviezen van de Inspectie Leefomgeving en Transport en de Commissie voor de milieueffectrapportage. Ook vraagt u om een fundamentele herziening van het besluit en om een volledige nachtsluiting tussen 23.00 en 07.00 uur. Hieronder gaan wij in op deze onderwerpen.

Procedure en milieueffectrapportage
U schrijft dat het ministerie het LVB ondanks de kritiek ongewijzigd en nog vóór het zomerreces wil afronden. Dat beeld behoeft nuancering. De Commissie voor de milieueffectrapportage heeft op 15 mei 2026 geconcludeerd dat het oorspronkelijke milieueffectrapport op belangrijke punten onvoldoende informatie bevatte om het milieubelang volwaardig mee te wegen. De Commissie wees onder meer op de gekozen referentiesituatie, de werking van de handhavingspunten, de bescherming van de gezondheid en het onvoldoende onderzoeken van alternatieven, waaronder verdere beperking van nachtvluchten (bron: https://www.commissiemer.nl/advies/luchthavenverkeerbesluit-schiphol-2026/).

Het kabinet heeft dit advies niet terzijde gelegd. Op 19 juni 2026 is besloten het MER te herzien. Daarbij worden onder meer een vergelijking met het LVB 2008, een nadere onderbouwing van het maximum van 478.000 vliegtuigbewegingen en aanvullende analyses van geluid, luchtverontreiniging en natuureffecten toegevoegd. Het aangepaste MER wordt betrokken bij de verdere besluitvorming. Het besluit kan pas worden vastgesteld nadat de vereiste procedurestappen

zorgvuldig zijn doorlopen en de adviezen en parlementaire behandeling zijn verwerkt[1]

Het is aan de Eerste en Tweede Kamer om te bepalen of zij de voorhangprocedure als afgerond beschouwen. Beide Kamers hebben uitgebreid aandacht besteed aan het LVB en hebben besloten de voorhangprocedure af te ronden. Voor na het zomerreces hebben beide Kamers een debat ingepland onder andere om het advies over het ontwerpwijziging van het LVB van de Raad van State te kunnen bespreken.

Wij onderschrijven daarom niet uw conclusie dat de geuite kritiek wordt genegeerd of dat de uitkomst van de procedure bij voorbaat vaststaat. De kritiek wordt bestudeerd en afgewogen. Dat heeft geleid tot aanvullend onderzoek en aanpassing van de onderbouwing.

Uitspraak van de rechtbank Den Haag en rechtsbescherming
U verwijst naar het vonnis van de rechtbank Den Haag van 20 maart 2024 in de procedure van de Stichting Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder. De rechtbank oordeelde dat de Staat onvoldoende uitvoering had gegeven aan de positieve verplichtingen die uit artikel 8 van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens voortvloeien. De Staat moet de betrokken belangen behoorlijk en evenwichtig afwegen en adequate regelgeving en effectieve rechtsbescherming bieden.

Het vonnis heeft een belangrijke rol gespeeld bij de voorbereiding van het nieuwe LVB. Het doel daarvan is niet alleen het beëindigen van de langdurige gedoogsituatie, maar ook het opnieuw vastleggen van handhaafbare regels en grenswaarden voor geluid. Dat gebeurt onder meer door uitbreiding van het aantal handhavingspunten en door grenswaarden vast te stellen die aansluiten bij de toegestane operatie.

Uit het vonnis volgt echter niet dat de rechtbank een bepaald maximumaantal vliegtuigbewegingen heeft voorgeschreven, een nachtsluiting heeft bevolen of heeft geoordeeld dat iedere voortzetting van de huidige omvang van Schiphol een mensenrechtenschending oplevert. Evenmin heeft de rechtbank geoordeeld dat de belangen van luchtvaartmaatschappijen of internationale bereikbaarheid niet in de belangenafweging mogen worden betrokken. De rechtbank heeft vooral eisen gesteld aan de wijze waarop de Staat de verschillende belangen onderzoekt, afweegt en juridisch beschermt. De verdergaande conclusies in uw brief en factsheet betreffen daarom interpretaties van het vonnis en geen door de rechtbank vastgestelde rechtsgevolgen.

Wij begrijpen dat u de uitwerking van het vonnis in het ontwerp-LVB onvoldoende vindt. Het ministerie deelt echter niet de conclusie dat met het ontwerp per definitie geen uitvoering aan het vonnis kan worden gegeven. Juist de verdere onderbouwing, aanpassing van het MER, parlementaire behandeling en advisering door de Raad van State zijn bedoeld om te beoordelen of het uiteindelijke besluit

[1]https://www.luchtvaartindetoekomst.nl/actueel/nieuws/2026/06/19/kabinet-stemt-in-met-aanpassing-milieueffectrapportage-schiphol

juridisch en inhoudelijk toereikend is. Het kabinet staat voor de afwegingen die in het LVB zijn gemaakt.

Uitspraak van de Raad van State

U merkt op dat de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State op 11 maart 2026 de beperkte wijziging van het LVB uit 2025 heeft vernietigd. De Afdeling oordeelde dat het besluit niet zorgvuldig genoeg was voorbereid en onvoldoende was gemotiveerd. Een maximumaantal vluchten legt volgens de Afdeling niet zonder meer een maximum aan de totale geluidbelasting vast, omdat vliegtuigen onderling verschillen in geluidproductie. Ook was niet inzichtelijk gemaakt dat het besluit daadwerkelijk leidde tot een vermindering van de geluidhinder en ten minste een gelijkwaardig beschermingsniveau bood (bron: https://www.raadvanstate.nl/actueel/nieuws/maart/luchthavenverkeerbesluit-schiphol/).

De Afdeling heeft daarentegen niet geoordeeld dat een maximumaantal vliegtuigbewegingen juridisch niet in een LVB kan worden opgenomen. Zij bevestigde dat daarvoor een wettelijke grondslag bestaat, mits de keuze deugdelijk wordt gemotiveerd en in samenhang met de geluidgrenswaarden wordt beoordeeld. De uitspraak verplicht dus tot een betere onderbouwing en samenhangend beschermingsstelsel, maar schrijft niet voor dat het aantal van 478.000 vluchten onmogelijk is of dat uitsluitend een veel lager aantal rechtmatig kan zijn. De stelling dat de Raad van State het aantal van 478.000 vluchten als zodanig onrechtmatig heeft verklaard, is daarom onvolledig.

Na vernietiging is het LVB 2008 weer het geldende besluit. Om te voorkomen dat het maximum voor de nacht onmiddellijk zou terugvallen naar 32.000 vliegtuigbewegingen, heeft de Afdeling bij wijze van voorlopige voorziening bepaald dat maximaal 27.000 handelsvluchten per gebruiksjaar tussen 23.00 en 07.00 uur mogen plaatsvinden (bron: https://www.raadvanstate.nl/actueel/nieuws/maart/luchthavenverkeerbesluit-schiphol/).

De overwegingen uit deze uitspraak worden betrokken bij de herziening van het MER en de verdere voorbereiding van het LVB.

Belangenafweging, EVRM en Europese regels

U stelt dat de Europese *Balanced Approach*-regels niet in de plaats kunnen treden van de bescherming van grondrechten. In algemene zin is dat juist. Europees secundair recht en internationale luchtvaartafspraken ontslaan Nederland niet van zijn verplichtingen op grond van het EVRM. De Staat moet binnen de toepasselijke juridische kaders een evenwichtige afweging maken tussen onder meer gezondheid, leefomgeving, veiligheid, bereikbaarheid en economische belangen.

Daaruit volgt echter niet dat de *Balanced Approach* buiten toepassing blijft zodra omwonenden stellen dat artikel 8 EVRM is geschonden. De Europese procedure is juist van toepassing wanneer lidstaten geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen

op een luchthaven overwegen. Zij verlangt dat eerst het geluidsprobleem wordt vastgesteld, mogelijke maatregelen worden onderzocht en vervolgens wordt gekozen voor een pakket dat het doel op een kosteneffectieve wijze bereikt. Een belangenafweging op grond van artikel 8 EVRM en het volgen van de Balanced Approach zijn daarom geen elkaar uitsluitende verplichtingen.

Ook internationale luchtvaartafspraken, zoals bilaterale luchtvaartverdragen, kunnen grondrechten niet opzijzetten. Zij kunnen wel relevante juridische en feitelijke randvoorwaarden vormen bij de keuze en uitvoering van maatregelen. Het ministerie moet al deze verplichtingen in onderlinge samenhang toepassen. De stelling dat de Balanced Approach of internationale afspraken iedere verdere beperking van Schiphol onmogelijk maken, onderschrijven wij niet. Omgekeerd volgt uit de aangehaalde mensenrechtenbepalingen ook niet dat Nederland zonder nadere procedure iedere gewenste exploitatiebeperking kan invoeren.

Maximumaantal vluchten en gelijkwaardige bescherming
U stelt dat niet is aangetoond dat 478.000 vliegtuigbewegingen passen binnen de wettelijke eisen en dat de keuze voor dit aantal vanuit 500.000 bewegingen is teruggerekend. De Raad van State heeft vastgesteld dat de eerdere onderbouwing van het maximum en het gelijkwaardige beschermingsniveau tekortschoten. Dat oordeel wordt onderschreven en moet in de nieuwe besluitvorming worden hersteld. Daarom wordt in het aangepaste MER expliciet vergeleken met het LVB 2008 en wordt nader onderbouwd hoe 478.000 vliegtuigbewegingen zich verhouden tot de onderzochte bandbreedte en de geluidgrenswaarden (bron: https://www.luchtvaartindetoekomst.nl/actueel/nieuws/2026/06/19/kabinet-stemt-in-met-aanpassing-milieueffectrapportage-schiphol).

Het door u genoemde aantal van ongeveer 410.000 vliegtuigbewegingen uit een berekening van To70 kan niet zonder meer als het juridisch maximaal toegestane aantal worden beschouwd. De uitkomst van een scenario- of effectberekening is afhankelijk van onder meer vlootsamenstelling, baangebruik, routes, verdeling over dag en nacht en de gehanteerde referentiesituatie. Een dergelijke berekening is relevante beslisinformatie, maar stelt niet zelfstandig een wettelijk maximum vast.

Ook uw stelling dat grenswaarden uitsluitend worden afgeleid van het gewenste aantal vluchten is te absoluut. Het aantal vluchten, de samenstelling van het verkeer en de geluidgrenswaarden hangen met elkaar samen, maar vervullen juridisch verschillende functies. Mede naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State wordt in het uiteindelijke besluit duidelijker onderbouwd welk beschermingsniveau de grenswaarden bieden en hoe dit zich verhoudt tot het toegestane verkeer.

Handhaving en rol van de ILT

De opmerkingen van de Inspectie Leefomgeving en Transport over uitvoerbaarheid, toezicht en handhaafbaarheid worden serieus genomen. Een regel die in de praktijk niet goed kan worden gecontroleerd of gehandhaafd, biedt onvoldoende rechtszekerheid. De uitvoeringstoetsen worden daarom gebruikt om

bepalingen, gegevensstromen en verantwoordelijkheden waar nodig aan te passen.

Uw conclusie dat het ontwerp in zijn geheel niet handhaafbaar is, gaat verder dan uit de afzonderlijke aandachtspunten van de ILT kan worden afgeleid. Een uitvoeringstoets heeft juist tot doel om tekortkomingen vóór de definitieve vaststelling te signaleren en te herstellen. De uiteindelijke beoordeling moet plaatsvinden aan de hand van de aangepaste tekst, de definitieve toelichting en de beschikbare toezichtsinstrumenten.

Het is evenmin juist dat het LVB-overschrijding van grenswaarden zonder rechtsgevolg zou toestaan. De Wet luchtvaart kent toezicht- en handhavingsbevoegdheden. Wel is onderkend dat het handhavingsinstrumentarium moet worden versterkt en dat de juridische basis en praktische beschikbaarheid van gegevens op orde moeten zijn. Aan die verbetering wordt gewerkt. Of daarnaast een wetswijziging nodig of wenselijk is, wordt afzonderlijk beoordeeld. Een gelijktijdige wijziging van de Wet luchtvaart is niet een voorwaarde om het LVB te kunnen vaststellen.

Gezondheid, hinder en geluidindicatoren

Wij delen uw zorg over de gezondheidseffecten van vliegtuiggeluid en in het bijzonder over slaapverstoring. Wetenschappelijk onderzoek laat zien dat langdurige blootstelling aan omgevingsgeluid samenhangt met hinder, slaapverstoring en een verhoogd risico op bepaalde gezondheidseffecten. Nachtelijk geluid verdient daarbij bijzondere aandacht. Het Actieplan omgevingslawaai Schiphol 2024–2029 bevat daarom afzonderlijke doelen voor het terugdringen van het aantal ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden. De doelen zijn niet uitsluitend uitgedrukt in een gemiddelde geluidbelasting, maar ook in aantallen woningen en personen die aan bepaalde belastingniveaus worden blootgesteld.

Tegelijkertijd moet onderscheid worden gemaakt tussen een wetenschappelijke samenhang op bevolkingsniveau en de vaststelling dat een specifieke vlucht of een specifiek beleidsbesluit bij een individuele persoon gezondheidsschade heeft veroorzaakt. Ook geven gezondheidskundige richtwaarden en adviezen niet zonder meer een rechtstreeks afdwingbare grenswaarde. Zij zijn wel belangrijke informatie bij het bepalen van beleid en bij de afweging van belangen.

U merkt op dat gemiddelde waarden zoals Lden en Lnight niet alle kenmerken van hinder beschrijven. Frequentie, piekniveaus, het tijdstip waarop geluid optreedt, rustperioden en niet-akoestische factoren kunnen mede van invloed zijn op de ervaren hinder. Dat betekent echter niet dat Lden en Lnight ongeschikt of zonder beschermende betekenis zijn. Deze internationaal geharmoniseerde maten maken het mogelijk de gecumuleerde blootstelling en gezondheidseffecten over langere perioden te beoordelen en gebieden onderling te vergelijken. In het MER zijn daarnaast ook andere aspecten in beeld gebracht, zoals piekgeluiden en rustperioden.

Ook de conclusie dat vlootvernieuwing uitsluitend "papieren" winst oplevert, kunnen wij niet onderschrijven. Nieuwere vliegtuigtypen produceren gemiddeld minder geluid dan oudere typen. Dat vermindert de geluidbelasting. Dat wil niet automatisch zeggen dat iedere bewoner een evenredige vermindering van hinder ervaart. Wanneer het aantal passages toeneemt of vluchten worden geconcentreerd op bepaalde routes of tijden, kan de ervaren hinder anders uitpakken. Daarom kan vlootvernieuwing niet de enige maatregel zijn en worden de effecten van het totale maatregelenpakket gemonitord.

Nachtvluchten

Uw oproep tot een volledige nachtsluiting tussen 23.00 en 07.00 uur is duidelijk. Wij begrijpen waarom u een ononderbroken nachtperiode van groot belang vindt voor de gezondheid en nachtrust van omwonenden. Ook erkennen wij dat een nachtsluiting een effectieve manier kan zijn om blootstelling aan vliegtuiggeluid gedurende de gesloten uren te voorkomen.

Een volledige nachtsluiting is echter geen kabinetsbeleid. Voor Schiphol geldt een maximum van 27.000 handelsvluchten in de periode van 23.00 tot 07.00 uur. Daarnaast worden maatregelen getroffen die zijn gericht op het verminderen van geluid in de nacht en het weren of ontmoedigen van relatief lawaaiige toestellen. De effecten daarvan worden gemonitord. In het coalitieakkoord is aanvullend een doelstelling opgenomen om hinder in de nacht te verminderen.

Bij de beoordeling van verdergaande nachtbeperkingen moeten behalve gezondheids- en leefomgevingsbelangen ook de operationele gevolgen, internationale verbindingen, vrachtstromen, werkgelegenheid, veiligheid en mogelijke verschuiving van vluchten naar de randen van de nacht of naar andere luchthavens worden onderzocht. Dat laatste punt brengt u zelf eveneens naar voren. Een nachtsluiting kan alleen zorgvuldig worden beoordeeld wanneer ook deze neveneffecten, alternatieven en uitvoeringsaspecten in beeld zijn gebracht en de vereiste Europese procedure is gevolgd.

Het advies van de Belgische Hoge Gezondheidsraad is een gezaghebbend gezondheidskundig advies en wordt als zodanig serieus genomen. Het betreft echter een advies over de situatie rond Brussels Airport en geen bindende norm voor de Nederlandse besluitvorming. De aanbeveling moet daarom worden bezien naast Nederlands onderzoek, de specifieke situatie rond Schiphol en de toepasselijke Nederlandse en Europese wetgeving. De conclusie dat dit advies Nederland juridisch verplicht tot een sluiting tussen 23.00 en 07.00 uur volgt niet uit het advies.

De voorbeelden van Frankfurt, Parijs-Orly, München en Heathrow laten zien dat verschillende vormen van nachtbeperking mogelijk zijn. De regelingen verschillen echter sterk wat betreft tijden, uitzonderingen, quota en operationele context. Zij kunnen daarom niet één-op-één op Schiphol worden toegepast. Zij worden wel betrokken bij de analyse van mogelijke maatregelen ter invulling van de ambitie uit het coalitieakkoord.

DG Luchtvaart en Maritieme Zaken
Prog.dir. Omgeving Luchthaven Schiphol

Datum
3 augustus 2026

Onze referentie

Tot slot

Wij delen uw oordeel niet dat het ministerie de belangen van omwonenden of rechterlijke uitspraken naast zich neerlegt. Tegelijkertijd erkennen wij dat de langdurige gedoogsituatie, eerdere tekortkomingen in regelgeving en opeenvolgende procedures het vertrouwen van omwonenden kan hebben geschaad. Het herstellen van dat vertrouwen vraagt om juridisch houdbare regels, een transparante belangenafweging, betrouwbare informatie en daadwerkelijke handhaving. Hier geeft het kabinet invulling aan middels de LVB-wijziging.

De uitspraak van de Raad van State over het versneld LVB en het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage maken duidelijk dat de eerdere onderbouwing moest worden verbeterd. Het kabinet heeft daarom besloten het MER te herzien en de geconstateerde tekortkomingen te betrekken bij het verdere besluitvormingsproces.

Wij danken u voor uw betrokkenheid en voor het toezenden van uw factsheets en manifest. Uw standpunten en de daarin opgenomen bronnen worden betrokken bij het maatschappelijke en bestuurlijke debat over de toekomst van Schiphol. Hoewel wij ons realiseren dat deze beantwoording het verschil van inzicht over de gewenste omvang van Schiphol en een volledige nachtsluiting niet wegneemt, hopen wij hiermee duidelijk te hebben gemaakt hoe de aangehaalde uitspraken, adviezen en gezondheidskundige inzichten in de verdere besluitvorming worden betrokken.

Als afsluiting willen wij graag een praktisch verzoek met u delen. Wij constateren dat het ministerie met regelmaat afzonderlijke brieven en e-mails van u ontvangt over sterk samenhangende onderwerpen rondom Schiphol. Deze correspondentie wordt afwisselend verzonden namens Stichting S4R, namens individuele bestuursleden op eigen titel en soms rechtstreeks aan de minister. Wij waarderen deze betrokkenheid, maar de gekozen werkwijze leidt regelmatig tot inhoudelijke overlap en vraagt herhaalde beoordeling van vrijwel dezelfde onderwerpen. Dit is geen knip-en-plak werk maar maatwerk en daarmee tijdrovend. We willen echter de kwaliteit blijven bieden die u van ons gewend bent. Wij kunnen slechts gissen naar de achterliggende redenen ons op diverse wijzen vanuit diverse hoedanigheden aan te schrijven.

Wij verzoeken u daarom vriendelijk om vragen en opmerkingen die betrekking hebben op dezelfde issues en beleidsontwikkelingen, waar mogelijk te bundelen en namens één persoon/organisatie zoveel mogelijk via het e-mailadres publiek@minienw.nl aan het ministerie voor te leggen. Alle inkomende brieven met betrekking tot Schiphol/luchtvaart aan het ministerie en de minister komen daar uiteindelijk terecht en het bevordert een samenhangende, zorgvuldige en efficiënte beantwoording, zonder afbreuk te doen aan de inhoudelijke behandeling van uw inbreng. Dank alvast voor uw medewerking hieraan.

DG Luchtvaart en Maritieme Zaken
Prog.dir. Omgeving Luchthaven Schiphol

Datum
3 augustus 2026

Onze referentie

Met vriendelijke groet,

Bescherming persoonlijke levenssfeer

Bescherming persoonlijke levenssfeer