



Factsheet Luchthavenverkeerbesluit (LVB) Schiphol

Het door de minister voorgestelde Luchthavenverkeerbesluit (LVB) voor Schiphol botst op diverse punten met bestaande wetgeving, grondrechten van omwonenden, handhaafbaarheid en basisprincipes van behoorlijk bestuur.

Maximaal 478.000 vluchten per jaar

- Een transparante belangenafweging die verplicht is volgens de eisen van het [Europese Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens](#) (EVRM) ontbreekt.
- Criteria ontbreken voor een geluidsbelasting passend bij het recht op (milieu)gezondheid volgens art. 8 EVRM en art. 2 [EU-Handvest](#).
- De noodzakelijkheid van 478.000 vluchten en proportionaliteit ten opzichte van de inbreuk op de grondrechten van omwonenden zijn niet aangetoond.
- De hubfunctie en groei van Schiphol zijn steeds vooropgesteld en mensenrechten geschonden, oordeelde de rechter in 2024.
- In 2024 waren er 473.814 vluchten op Schiphol, waarvan 24.941 in de nacht, minder dan toegestaan in het LVB. Dit LVB houdt dus de schending van mensenrechten in stand.
- De Raad van State heeft in maart 2026 het 'spoed'-LVB vernietigd waarin max. 478.000 vluchten per jaar werden vastgelegd.
- De referentie van 500.000 vluchten voor de 'krimp' naar 478.000 heeft geen wettelijke basis, het LVB 2008 wel.
- Het LVB 2008 stelt grenzen aan geluid, veiligheid en luchtkwaliteit, niet aan het aantal vluchten. Dat 478.000 vluchten binnen deze grenzen passen is niet aangetoond; To70 komt op maximaal 410.000.
- Niet aangetoond is dat het LVB voldoet aan het gelijkwaardigheidsbeginsel: het beschermingsniveau voor veiligheid, geluid en luchtverontreiniging moet gelijk zijn of beter dan LVB 2004.
- Het milieueffectrapport biedt te weinig informatie om het milieubelang mee te wegen. De Commissie MER adviseert eerst het rapport te herzien en dan pas te besluiten over het LVB.
- Het groeiverdienmodel leidt tot geluidswinst op papier, maar meer hinder in de praktijk, omdat het aantal vliegtuigbewegingen en daarmee momenten van geluidsbelasting toeneemt (de zogenoemde Aldersparadox).

Grenswaarden en handhaving

- Toetsing aan grenswaarden voor geluidsbelasting gebeurt met modelberekeningen, niet met metingen.
- Geluidhinder en slaapverstoring door vliegverkeer worden wel gemeten met vragenlijsten. In gemeenten rond Schiphol ondervindt tot 40% van volwassenen ernstige geluidhinder door luchtvaart
- Grenswaarden worden afgeleid van het gewenste aantal vluchten in plaats van normen om mensen, natuur en klimaat te beschermen. Dit is de omgekeerde wereld.
- Essentiële hinderindicatoren ontbreken, zoals vliegfrequentie, piekgeluiden en duur en tijdstip van rustperiodes.
- Absolute emissiegrenswaarden ontbreken; eisen gelden per kilo vliegtuig. Hierdoor mag in absolute zin meer worden vervuild bij groei van de luchtvaart.
- Een CO₂-plafond ontbreekt, hoewel het kabinet al in 2023 besloot tot invoering.
- De grenswaarde SO₂ is verruimd omdat kerosine meer zwavel bevat dan eerder aangenomen. Dit voldoet niet aan het gelijkwaardigheidsbeginsel.
- Ontzwaveling van kerosine is juist een efficiënte maatregel waarmee veel gezondheidswinst kan worden geboekt.
- Het LVB bevat geen verbod op overschrijding van grenswaarden, gekoppeld aan effectieve handhaving en sanctionering.
- De Wet luchtvaart moet tegelijk met het LVB worden gewijzigd om een vliegverbod, boete of last onder dwangsom mogelijk te maken bij overschrijding van grenswaarden.
- De Inspectie Leefomgeving en Transport vindt het LVB op vele punten niet handhaafbaar en de ter controle aan te leveren gegevens onvoldoende betrouwbaar.
- Computerapplicaties nodig voor controle en handhaving zijn in bezit van sectorpartijen en niet van de toezichthouder ILT.