



**gemeente
Haarlemmermeer**

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
t.a.v. minister Karremans
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Postbus 250
2130 AG Hoofddorp

Bezoekadres:
Taurusavenue 100
Hoofddorp
Telefoon 0900 1852

Cluster Ruimte, Economie en Duurzaamheid
Contactpersoon Marcelle Tangelder
Telefoon 0900 1852
Uw brief -
Ons kenmerk XS-26013007.1945
Bijlage(n) BRS-zienswijze op LVB - Schiphol
Onderwerp Zienswijze Haarlemmermeer op voorgestelde wijziging
Luchthavenverkeerbesluit Schiphol

Verzenddatum

24 FEB. 2026

Geachte minister,

Wij hebben kennisgenomen van de voorgenomen wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit (LVB). Wij waarderen dat het Rijk inzet op herziening van het LVB en het zoeken naar een betere balans tussen luchtvaart, leefomgeving en gezondheid.

Haarlemmermeer bevindt zich in een bijzondere positie: we zijn zowel woon- en leefgemeente als gastgemeente van een internationale luchthaven. Wij staan voor de opgave om een balans te vinden tussen de leefbaarheid en gezondheid van onze inwoners en het economische belang van Schiphol. We waarderen de inspanningen om via deze wijziging van het LVB de rechtspositie van omwonenden te herstellen en het anticiperend handhaven te beëindigen.

Van 20 januari tot 3 maart ligt de ontwerpwijziging van het LVB en de daarvoor opgestelde milieueffectrapportage (MER) ter visie. Wij onderschrijven de zienswijze van de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) en sluiten ons aan bij de daarin geformuleerde punten. Onze zienswijze vormt een aanvulling op de BRS-zienswijze en belicht specifieke aspecten die voor onze gemeente en haar inwoners van belang zijn.

Grondgeluid

In het MER Hoofdrapport 5.2.5 wordt op basis van onderzoek uit 2001 geconstateerd dat het geluid door taxiën rond Schiphol een uiterst marginale rol speelt in de geluidbelasting in de omgeving van de luchthaven. Om die reden is het grondgeluid niet verder beschouwd en heeft geen plek gekregen in het MER en het ontwerp-LVB. Dit zien wij als een omissie in het MER.

Grondgeluid – niet alleen veroorzaakt door het taxiën maar ook door startende en landende vliegtuigen, het draaien van motoren en het gebruik van hulpmotoren – kent een ander karakter dan vliegtuiggeluid: het is lager in frequentie en penetreert gemakkelijker door gebouwen.

Door de lange geluidgolven en beperkte afscherming zijn er zeer plaatselijk grote verschillen. Het laagfrequent grondgeluid van startende vliegtuigen lijkt qua normering tussen wal en schip te vallen.

In gebieden vlak nabij de luchthaven, zoals Hoofddorp-Noord en Badhoevedorp, is het grondgeluid dag en nacht hoorbaar. Recent onderzoek van GGD Kennemerland¹ toont aan dat grondgeluid significant bijdraagt aan de totale geluidbelasting en de daarmee samenhangende gezondheidseffecten.

Wij roepen u op om:

- grondgeluid expliciet op te nemen als onderdeel van het geluidregime in het LVB;
- normen te stellen voor grondgeluid inclusief handhaving;
- aanvullende maatregelen te nemen om grondgeluid structureel te beperken, zoals operationele en technologische maatregelen zowel bij de bron als in de overdracht van het geluid op het luchthaventerrein en daarbuiten.

Zonder opname van grondgeluid in het LVB blijft een voor Haarlemmermeer belangrijk deel van de geluidbelasting niet genormeerd en worden onze inwoners onvoldoende beschermd.

Hoger starten en optimalisatie van vertrekprocedures

In de huidige voorstellen ligt de nadruk op preferentieel baangebruik. Artikel 8.17 van de Wet luchtvaart vereist echter dat het LVB tevens regels bevat omtrent een op beperking van belasting gerichte wijze van gebruik van het luchtruim. Hieronder vallen naast baangebruik ook vertrekprocedures, klimprofielen en het ontwerp van vertekroutes ('standard instrument departure' (SID's)), voor zover deze aantoonbaar bijdragen aan vermindering van geluidbelasting en emissies.

Een aanzienlijk deel van de geluidbelasting en emissieneerslag ontstaat in de eerste fase na vertrek, wanneer vliegtuigen zich nog op lage hoogte bevinden. Optimalisatie van vertrekprocedures – waaronder baan- en route-specifieke starthoogtes en klimprofielen – kan daarom een effectief aanvullend instrument zijn. Sneller doorklimmen leidt aantoonbaar tot lagere geluidsniveaus op de grond, doordat de afstand tot woningen toeneemt en piekbelasting wordt beperkt, onder meer langs routes zoals de Spijkerboorroute.

Binnen het Europese beleidskader geldt de Balanced Approach (EU-Verordening 598/2014), die voorschrijft dat operationele maatregelen, waaronder optimalisatie van vliegprocedures, expliciet moeten worden onderzocht. Ook in het besluit van de Europese Commissie van 5 maart 2025 over het Nederlandse geluidsreductieplan voor Schiphol wordt het belang van een zorgvuldige toetsing binnen deze systematiek onderstreept. Internationale praktijk laat zien dat uniforme toepassing van één vertrekprocedure niet altijd optimaal is; baan- en route-specifieke optimalisatie kan leiden tot minder geluidbelasting en emissiedepositie.

In het huidige LVB ontbreken echter concrete voorschriften en handhavingsmechanismen voor baan-specifieke vertrekhoogtes en hinderbeperkende vertrekprocedures. Daarmee blijft een relevant instrument voor geluid- en emissiereductie onbenut.

¹ GGD gezondheidsmonitor hinder en slaapverstoring door vliegverkeer in gemeente Haarlemmermeer 2024

Wij roepen u op om:

- vertrekprocedures, SID-ontwerp en klimprofielen expliciet te betrekken bij de verdere uitwerking van het LVB;
- baan- en route-specifiek onderzoek te verrichten naar optimale vertrekprocedures;
- vertrekhoogtes en technieken per baan vast te leggen in het LVB;
- strikte handhaving door ILT te waarborgen;
- gezondheids- en leefomgevingsaspecten, waaronder ultrafijnstofdepositie, structureel mee te wegen.

Zonder bindende afspraken over hogere en geoptimaliseerde vertrekprofielen blijft onnodige geluidsoverlast bestaan en wordt onvoldoende invulling gegeven aan de wettelijke opdracht om het luchtruim gericht te gebruiken ter beperking van belasting voor de leefomgeving.

Beperking gebruik vierde baan

In bijlage 4 van het ontwerp-LVB worden de regels voor preferentieel baangebruik juridisch verankerd. Regel 4 reguleert het gebruik van de vierde baan waarbij gelijktijdig wordt gestart op twee startbanen en geland op twee landingsbanen, met een maximum van 80 vliegtuigbewegingen per dag en een jaargemiddelde van 40 bewegingen per dag. Wanneer een vierde baan in gebruik wordt genomen, is de kans groot dat zowel de Kaagbaan als de Aalsmeerbaan gelijktijdig als startbaan worden ingezet. Bij dit baangebruikspatroon wordt verkeer naar het westen en noorden via de Spijkerboorroute (tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep, deels over Hoofddorp) afgewikkeld, wat leidt tot een fors aantal vliegtuigbewegingen in korte tijd over bewoond gebied. Deze piekbelasting wordt door omwonenden als bijzonder hinderlijk ervaren en draagt onevenredig bij aan slaapverstoring en stress.

Wij roepen u op om:

- het gebruik van een vierde baan te beperken, tenzij sprake is van uitzonderlijke omstandigheden.

Het beperken van het gebruik van een vierde baan draagt bij aan verminderen van piekbelasting, voorspelbaarheid voor omwonenden en bescherming tegen extreme geluidssituaties.

Gevolgen voor ruimtelijke ordening en woningbouw

Haarlemmermeer staat voor een omvangrijke en urgente woningbouwopgave die een wezenlijke bijdrage levert aan de nationale bouwambities.

Ten onrechte wordt gesteld dat het ontwerp-LVB geen ruimtelijke effecten heeft. Hoewel ruimtelijke beperkingen formeel in het Luchthavenindelingbesluit (LIB) worden vastgelegd, vormt het LVB hiervoor het beleidsmatige kader. Beleidskeuzes in het LVB hebben directe en potentieel vergaande consequenties voor de ontwikkelruimte binnen onze gemeente. Wij constateren dat deze ruimtelijke consequenties in het ontwerp-LVB en het bijbehorende MER onvoldoende inzichtelijk zijn gemaakt en onvoldoende zijn afgewogen. Het ontbreekt aan concrete duidelijkheid over de toekomstige ligging van beperkingsgebieden en geluidcontouren, die verschillen met de huidige situatie en de gevolgen voor lopende en geplande woningbouwprojecten.

Daarnaast vormt de verplichte cumulatie van geluid binnen de 48 Lden-contour een extra belemmering voor woningbouw, aangezien luchtvaartgeluid daar vaak dominant is. Mogelijke wijzigingen in rekenmethoden en de introductie van een nieuwe blootstelling-responsrelatie vergroten deze onzekerheid verder.

De gezamenlijke effecten van deze trajecten worden momenteel niet integraal beschouwd, terwijl zij de uitvoerbaarheid van woningbouwplannen ernstig onder druk zetten.

Gelet op de grote woningbouwopgave pleiten wij voor beleid dat wonen en vliegen in samenhang mogelijk maakt in plaats van belemmert.

Wij roepen u op om:

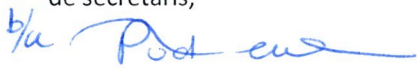
- het LVB en LIB in samenhang te actualiseren;
- geluid- en beperkingencontouren te actualiseren op basis de feitelijke vliegoperatie van Schiphol met expliciete beoordeling van de gevolgen voor de woningbouwopgave;
- te voorkomen dat wijzigingen in rekenregels of modelkeuzes leiden tot extra ruimtelijke beperkingen zonder aantoonbare feitelijke toename van hinder;
- ruimte te bieden voor maatwerk en flexibiliteit, zodat noodzakelijke woningbouw niet onnodig wordt geblokkeerd;
- ruimte te bieden voor innovatieve oplossingen zoals geluidsadaptief bouwen bij nieuwbouw en inzet van geluidsisolerende technologieën zoals DeNoise.

Zonder deze aanpassingen ontstaat een reëel risico dat het LVB leidt tot structurele beperking van de ontwikkelruimte in Haarlemmermeer en daarmee de realisatie van zowel regionale als nationale woningbouwdoelstellingen onder druk zet.

Samen met de BRS willen wij constructief samenwerken met het Rijk en andere partners aan een toekomstbestendig LVB. Wij vinden dat de wijziging van het LVB een kans is om daadwerkelijk stappen te zetten richting minder hinder, betere bescherming van gezondheid en ruimte voor woningbouw in een gezonde leefomgeving.

Hoogachtend,

burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,
de secretaris,



Hermineke van Bockxmeer



de burgemeester,



Marianne Schuurmans-Wijdeven