



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
T.a.v. demissionair minister M. Harbers
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

20 juni 2024

Betreft: Zienswijze Aanvullende raadpleging Balanced Approach Schiphol

Excellentie,

In het kader van de openbare internetconsultatie¹ brengen wij de zienswijze van bewonersorganisaties in de Zuid/Zuidoosthoek van de luchthaven Schiphol onder uw aandacht.

Teleurstelling is enorm

Omwonenden zijn zeer teleurgesteld en boos dat met dit aanvullende pakket geen verbetering maar verslechtering van hun leefomgeving wordt gerealiseerd ten opzichte van het kabinetsbesluit van juni 2022 (Hoofdlijnenbrief). Het kabinet besloot toen dat het “illegale” (gedoogde) maximum van 500.000 vtb's per jaar moest worden teruggebracht naar 440.000². Dit kabinetsbesluit werd genomen na een zorgvuldige afweging van alle belangen, volgens de brief. Wij waren hoopvol dat de overheid zijn wettelijke taak als beschermer tegen geluidhinder voortaan beter zou gaan oppakken.

De eerste grote teleurstelling was het intrekken van de zogenaamde Experimenteerregeling die als eerste stap het aantal vtb's tot 460.000 per jaar zou terugbrengen. Onder druk van de rechtszaak die de sector aanspande, had de omgeving weer het nakijken. Het gedogen werd weer voortgezet, op basis van een ministeriele instructie aan de ILT.

Teleurstelling na teleurstelling volgden. Na het tussentijds verhogen van de originele 440.000 vtb's per jaar naar 452.5000, wordt nu (weer) een nieuw dieptepunt bereikt. Met dit aanvullende BA pakket wordt de omgeving opnieuw het nakijken gegeven omdat dit pakket leidt tot een veel hoger aantal, namelijk 460-470.000 vtb's.

Wij constateren dat in 2023 442.000 vtb's werden gerealiseerd, en dat het door het kabinet origineel besloten aantal dus in 2023 al werd gehaald. Het is voor omwonenden onbegrijpelijk en onacceptabel dat de overheid middels de aanvullende BA feitelijk opnieuw groei gaat toestaan. Het aanvullend pakket BA betekent voor omwonenden daarom geen enkel herstel van hun bescherming tegen overmatige geluidhinder maar een verdere aantasting van het al zo zeer aangetaste leefklimaat.

¹ https://www.internetconsultatie.nl/aanvullende_raadpleging_ba/b1

² Nog veel te hoog omdat het To70 rapport (Actualisatie) aangaf dat het maximum aantal onder de huidige grenswaarden van het vigerende LVB maximaal 400- 410.000 vtb's is.



Ten aanzien van de specifieke maatregelen (hieronder cursief) is onze zienswijze als volgt.

Algemeen

1. Gebrek aan essentiële informatie

In de documentatie ontbreekt informatie over de gevolgen van het pakket op lokaal niveau. Nergens is inzichtelijk gemaakt welke aantallen vtb's op de verschillende banen zullen worden afgewikkeld en welke gevolgen dat heeft voor specifieke lokale gemeenschappen. De voortzetting van de jarenlange praktijk van hinderverschuiving leidt tot grote onrust en wantrouwen. Dat hebben wij in meerdere zienswijzen duidelijk gemaakt. Toch kiest het ministerie er opnieuw voor om geen transparantie te bieden en feitelijk achter te houden welke gebieden straks het zwaarst getroffen zullen worden en welke gebieden erop vooruitgaan. Als voorbeeld wijzen wij erop dat zelfs in 2023, met 442.000 vtb's, de grenswaarde bij de Aalsmeerbaan ruimschoots (19%) overschreden werd. Wij zijn ervan overtuigd dat het niet haalbaar is om 460-470.000 vtb's in te passen zonder forse overschrijdingen van grenswaarden rond meerdere banen. Dat heeft onderzoek van To70 (Actualisatie grenswaarden) ook al aangetoond. Het niet bieden van transparantie in deze situatie tast het rechtsgevoel van omwonenden ernstig aan.

2. Gebrek aan monitoring en handhaving

Er is geen informatie opgenomen over op welke manier de maatregelen worden geëvalueerd, hoe de resultaten worden gepubliceerd en welke gevolgen het heeft als maatregelen niet worden gerealiseerd. Onze zienswijze is dat in het niet-realiseren van maatregelen tot gevolg moet hebben dat het maximale aantal (volgens het originele kabinetsbesluit 440.000) verder naar beneden wordt bijgesteld. Het ministerie lijkt hier opnieuw de sector het voordeel van de twijfel en het vertrouwen te geven dat geleverd wordt. Dit is volkomen in tegenstelling tot de vereiste zorgvuldigheid die de rechtbank in het kader van de RBV-uitspraak op het ministerie heeft gelegd.

“De stapsgewijze invoering van de maatregelen in drie fasen en het bijbehorende tempo.”

- De voorgestelde fasering van de maatregelen betekent verder uitstel van krimp en continuering van de illegale gedoogsituatie die al 15 jaar duurt. Kortom, het tempo is veel te laag evenals de ambitie.
- Bovendien is het plan (fase 1 t/m 3) in zijn totaliteit onhaalbaar vanwege de ervaring met het aanpassen van LVB's; het LVB 2008 is immers tot op de dag van vandaag nog nooit aangepast. De maatregel voor fase 3 dient nog onderzocht te worden en zal leiden tot opnieuw een aanpassing van het nog niet aangepaste LVB. Wij achten dat volkomen onhaalbaar en onrealistisch, gezien de ervaringen met aanpassingen van LVB's in het verleden.

“De nieuwe en aangepaste maatregelen die worden voorgesteld om het geluidsdoel te behalen.”

“Stillere vliegtuigen in de nacht (23.00 – 7.00 u)”

- “Stillere” is de overtreffende trap van “stille” vliegtuigen. Die bestaan niet. Er bestaan alleen maar minder lawaaige vliegtuigen.
- Enkele decibellen minder lawaai per overvliegend toestel wordt door het menselijke oor nauwelijks waargenomen. Deze rekenmethode is een rekenkundig model dat ver afstaat van de werkelijkheid van hoe mensen leven en hinder ervaren en vormt daarmee geen eerlijke basis voor het terugdringen van de geluidhinder.



- De focus op decibellen mist de essentie: niet alleen de constante stroom aan decibellen leidt tot gekmakende geluidhinder en gezondheidsproblemen maar ook de frequentie, het gebrek aan rustperiodes, de piekgeluiden (schrikreacties), de tijdstippen (late avond, vroege ochtend, nacht) en in het algemeen het verlies aan controle over de eigen leefomgeving (mentale druk).
- Ook in de randen van de dag en nacht vindt grootschalige hinder plaats door het vliegverkeer. Om het leefpatroon van omwonenden in de kinderrijke wijken rondom Schiphol recht te doen moet deze maatregel minstens worden uitgebreid naar het tijdvak van 20.00 - 06.00 uur.
- Deze maatregel in fase 1 is daarom op alle aspecten volstrekt ontoereikend.

“Gebruik van Schiphol voor lawaaiige toestellen wordt duurder”

- Deze maatregel heeft geen afschrikkende werking omdat de sector de hogere kosten direct kan doorbelasten aan de klanten. Bovendien heeft deze maatregel als ongewenst neveneffect dat de dividendbetalingen aan de overheden die aandeelhouder zijn in Schiphol (m.n. het ministerie van financiën en de gemeente Amsterdam) zullen toenemen; dit is een perverse prikkel als men kijkt naar de belangen die hiermee gediend worden.

“Weren van de meest lawaaiige toestellen in de nacht”

- Ook “minder lawaaiige” toestellen in de nacht zorgen voor slaapverstoring. Dat deze maatregel moet worden opgenomen in een pakket terwijl dit uit maatschappelijke verantwoordelijkheid van Schiphol om zijn omgeving te ontzien zou moeten volgen bewijst wat ons betreft hoezeer Schiphol maling heeft aan zijn burens. Alleen een volledige nachtsluiting geeft omwonenden de rust waar zij recht op hebben, ter bescherming van hun gezondheid.
- Bovendien is onbegrijpelijk waarom niet direct als eerste stap wordt aangesloten bij het door Schiphol gelanceerde plan van de nachtsluiting per winter 2025/2026: “Niet meer starten tussen 00.00 en 06.00 uur, niet meer landen tussen 00.00 en 05.00 uur”, zoals op de website³ opgenomen. Waarom houdt het ministerie Schiphol niet aan die belofte, maar stimuleert het Schiphol om juist meer te gaan vliegen in de nacht in 2025/2026?

“Minder gebruik van de start- en landingsbanen bij dichtbevolkte gebieden”

- Zonder het verschaffen van voldoende informatie (zie opmerking bij Algemeen) is het niet af te leiden of dit pakket daadwerkelijk zal leiden tot minder gebruik in bepaalde gebieden.
- Daarbij merken wij op dat echte bescherming van alle gebieden, inclusief de dichtbevolkte, alleen bereikt kan worden door afschaling van het aantal vluchten tot maximaal 400-410.000 per jaar, zoals To70 heeft berekend (Actualisatie grenswaarden).

“Meer vliegtuigen vervangen door nieuwe toestellen”

- De realisatie van deze maatregel moet in twijfel getrokken worden omdat in de pers nu al artikelen verschijnen die melden dat de 747's later vervangen worden dan gepland door leveringsproblemen.
- Het ministerie is voornemens een geheim convenant te sluiten met KLM om deze maatregel te realiseren. Maar aankoop van nieuwe toestellen is een puur bedrijfseconomische afweging. Een convenant heeft geen juridische werking ten aanzien van deze interne afwegingen. De overheid heeft geen juridisch sturingsinstrument om KLM te dwingen deze maatregel te realiseren. De manier waarop KLM is omgegaan met de afspraken inzake de Corona-staatssteun (zoals door

³ <https://www.schiphol.nl/nl/schiphol-group/pagina/kiezen-voor-een-stiller-schoner-en-beter-schiphol/>



staatsagent Jeroen Kremers in publicaties naar buiten gebracht) geeft geen enkel vertrouwen dat de vrijwillige afspraken in dit convenant zullen worden nagekomen. Opnieuw geeft een zeer naïeve overheid de sector het voordeel van de twijfel, terwijl omwonenden het nakijken hebben.

“Minder vluchten in de nacht – maximaal 27.000 vluchten per jaar”

- Door het gebrek aan informatie (zie bij Algemeen) is het onduidelijk wat de beperking van het aantal nachtvluchten voor specifieke gebieden betekent. Vliegmaatschappijen zullen een deel van de nachtvluchten verschuiven naar de randen van de dag en vroege ochtend. Omdat de primaire banen in die uren meestal al volledig in gebruik zijn zal het vaker nodig zijn om de secundaire banen bij te zetten. Terwijl deze nu juist liggen in kinderrijke gebieden, waar rust vanaf de “kinderbedtijd” vanaf 20.00 uur van groot belang is. Wij herhalen daarom dat zonder krimp van het totale aantal vtb’s naar 400-410.000 deze maatregel alleen maar zal leiden tot hinderverschuiving en een hogere geluidbelasting rond de secundaire banen in de late avond en vroege ochtend.

“Lager totaal aantal vluchten – maximaal tussen 460.000 en 470.000 per jaar”

- Wij herhalen dat dit aantal in strijd is met het kabinetsbesluit, en daarmee in strijd met de opdracht aan de minister (RBV-zaak) om bescherming van de mensenrechten (recht op ongestoord privéleven) boven de technische procedurebepalingen (zoals Balanced Approach) te laten prevaleren.

Fase 3

“Gedeeltelijke nachtsluiting of andere maatregelen in de nacht”

Omdat voor deze maatregel een separaat consultatieproces wordt ingericht nadat een impactanalyse alle gevolgen in kaart heeft gebracht, volstaan wij hier met onze zienswijze op de nachtsluiting. Het eerste uitgangspunt moet zijn de bescherming van een 8-urige nachtrust (23:00 – 07:00 u), omdat dat alleen een volledige ongestoorde nachtrust garandeert. Gedeeltelijke nachtsluitingen zijn onvoldoende omdat er maar een vliegtuig nodig is om de hele nachtrust te verstoren. Tweede uitgangspunt is dat de sluiting niet leidt tot een groei van het aantal vtb’s overdag (het gevolg van de huidige per saldo rekenmethodiek) en verschuiving naar de late avond en de vroege ochtend, met als gevolg dat de secundaire banen eerder, vaker en langer moeten worden ingezet.

Daarom adviseren wij u het volgende:

1. Weersta de druk vanuit de luchtvaartsector om de normen te blijven oprekken en wetsovertredingen te blijven gedogen. Omwonenden zijn het slachtoffer, die tegen de sector beschermd moet worden. Niet andersom. Pas de uitspraak in de RBV-zaak en het juridische advies van De Waele & Krommendijk⁴ per direct toe.
2. Treed met grote urgentie opnieuw in overleg met de Europese Commissie om het oorspronkelijke aantal van maximaal 440.000 vtb’s in het maatregelenpakket vast te leggen, onder verwijzing naar zowel uw wettelijke plicht tot bescherming van de leefomgeving volgens het vigerende Nederlandse recht (LVB) dat maximaal 400-410.000 vtb’s toestaat als naar het toepasselijke

⁴ NJB 2024/939 , De Waele & Krommendijk, 29-4-2024 : “Beoogde krimp Schiphol. Bescherming van mensenrechten gaat voor op procedureverplichtingen”.



Europese recht, waarover de rechter in de RBV-zaak heeft geoordeeld. Kern van het verweer richting de Europese Commissie moet zijn dat in 2023 442.000 vtb's zijn afgewikkeld, vrijwillig door de sector; dat jaar is uitgangspunt. Bovendien zijn zelfs in dat jaar honderdduizenden omwonenden in bepaalde gebieden aangetast in hun rechtsbescherming en leefomgevingskwaliteit⁵. Bescherming van de mensenrechten (privéleven) moet prevaleren boven de meer praktische procedurebepalingen zoals de Balanced Approach. Wij zijn hoopvol dat de Hoge Raad in de cassatie tegen KLM/IATA e.a. als nuancering op het advies van de AG zal bevestigen dat de bescherming van de mensenrechten in dit geval voorrang moet krijgen⁶. Wij adviseren u om vooruit te lopen op deze uitspraak en niet te blijven afwachten.

3. Alternatief is om te onderzoeken om de notificatie van het aanvullende BA pakket bij de Europese Commissie in te trekken en terug te vallen op het vigerende wettelijke kader, onder verwijzing naar de hierboven genoemde argumenten. In 2023 werden er 442.000 vtb's afgehandeld en in de Gebruiksprognose 2024 is ruimte voor maximaal 460.000 binnen het vigerende LVB (hetgeen wij ernstig betwijfelen, omdat al bij 442.000 overschrijding van grenswaarden werd geconstateerd). Het aanvullend pakket BA is ten opzichte van 2023 en 2024 in feite niet meer nodig omdat er geen sprake is van feitelijke capaciteitsbeperking.

Met vriendelijke groeten,
Namens de bewonersorganisaties

Stichting PUSH
www.pushuithoorn.nl

Dorpsraad Rondon de Plassen
<https://rondondeplassen.nl>

Buurtbeheer De Legmeer, Uithoorn
buurtbeheer.legmeer@gmail.com

Vereniging Vlieghinder Nieuwkoop
<https://vlieghinder-nieuwkoop.nl>

Klankbordgroep Minder Hinder Gooise Meren
<https://minderhindergooisemeren.nl>

Kiesgroep Hilversum
jan.stolker@outlook.com

⁵ Overschrijding handhavingspunt 25 met 19% volgens ILT jaarrapportage 2023.

⁶ NJB 2024/939, De Waele & Krommendijk, 29-4-2024 : "Beoogde krimp Schiphol. Bescherming van mensenrechten gaat voor op procedureverplichtingen".