

Aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat

Betreft: Aanvullende raadpleging Balanced Approach Schiphol, reactie van burgerinitiatief stichting Stop4deroute.

Datum: 20 juni 2024

Geachte heer Harbers,

Uw besluit om op 24 mei jongstleden met nieuwe maatregelen te komen in het kader van de balanced approach (BA) en in beroep te gaan tegen de uitspraak van de rechtbank in de RBV zaak heeft ons zeer verbaasd. Wederom zet u het belang van de omwonenden op de tweede plaats en geeft u ruimte aan verdere groei van Schiphol. Binnen een jaar tijd is het door u toegestane maximale aantal vliegbewegingen op Schiphol gegroeid van 440.000 naar 452.000 naar 470.000. Hiermee neemt u de bewoners rond Schiphol niet serieus en schept u voor iedereen onduidelijkheid.

Door alleen te focussen op de BA wordt geoptimaliseerd binnen een ongeschikt en te krap kader. De kans is groot dat op korte termijn weer nieuwe maatregelen nodig zijn, en dat plannen weer moeten worden gewijzigd. Dit wankel beleid is slecht voor de bewoners, de luchtvaartsector en voor het vertrouwen van de burger in de overheid. Wij pleiten voor een goed doordacht totaalperspectief voor de luchtvaart in Nederland op zo kort mogelijke termijn met bijbehorende maatregelen, rekening houdend met alle milieueisen die aan Schiphol en de luchtvaartsector worden gesteld, en afgestemd met de behoeften op de grond aan woningen en rust, ook buiten de contouren van Schiphol.

Wij hebben om meerdere redenen bezwaar tegen het optimaliseren van geluidhinder binnen de beperkte kaders van de BA:

1. De BA is een verouderde en achterhaalde methode ontwikkeld door ICAO onder lobby van de IATA met als enig doel om krimp van de luchtvaart onmogelijk te maken onder het mom van verminderen van geluidhinder. Daarbij wordt het aantal vluchten met plussen en minnen precies afgestemd op de reductiedoelen, niet meer maar vooral ook niet minder. Dit is alles behalve een royaal gebaar naar de omwonenden van Schiphol, die zo lang al hinder ervaren in een onrechtmatige situatie.
2. Er wordt in de BA geoptimaliseerd op een maat voor geluid die geen recht doet aan de hinderbeleving. De indicator neemt bijvoorbeeld pieken en vliegfrequentie niet mee.
3. De reductiedoelen zijn slecht onderbouwd. Wij vragen ons af of gezondheidsdeskundigen hierbij betrokken zijn geweest. Bij reductiedoelen van 20% voor een etmaal en 15% in de nacht ervaren nog steeds 80% respectievelijk 85% van de huizen en mensen ernstige hinder binnen de

contouren. Hoe is dit afgewogen, wie waren daarbij betrokken en op wat voor gronden is bepaald dat dit goed is? Bovendien, waarom zijn er geen doelen gesteld buiten de contouren? De rechter heeft immers in de RBV zaak uitgesproken dat ook naar hinder buiten de contouren moet worden gekeken.

4. De BA beperkt zich tot geluid, terwijl ook andere problemen spelen rond Schiphol en luchtvaart. In uw Hoofdlijnenbrief Schiphol van 24 juni 2022, waarin u 440.000 vliegbewegingen op Schiphol als bovengrens noemt, rept u nog over samenhangende opgaven in de omgeving van Schiphol en de negatieve effecten die de luchtvaart heeft op de leefomgeving¹. Daarna bent u echter steeds verder de BA fuik ingezwommen.

Er is een natuurvergunning afgegeven aan Schiphol, waartegen de gemeente Nieuwkoop en milieuorganisaties bezwaar hebben aangetekend. De kans is groot dat deze bezwaren gegrond worden verklaard. Ook zullen Schiphol en de luchtvaartsector moeten voldoen aan de klimaatdoelen. In 2030 moet de uitstoot van broeikasgassen door de luchtvaartsector gelijk zijn aan die in 2005. De haalbaarheid hiervan zonder krimp van de luchtvaart is zeer twijfelachtig. Tot slot heeft Nederland behoefte aan vele extra woningen, waarvan de bouw niet gehinderd mag worden door luchtverkeer. Wij vinden voldoen aan de woningbehoefte in Nederland belangrijker dan verdere groei van de luchtvaart. De luchtvaart moet juist krimpen en kan bijvoorbeeld door het sluiten van landingsbanen ruimte scheppen voor tienduizenden nieuwbouwwoningen op een plek waar daar grote behoefte aan is (Baart & Boomen, 2024)².

5. Uw keuze om door te gaan met de BA is juridisch aanvechtbaar. De Waele & Krommendijk (2024)³ betwijfelen of verordening EU 598/2014 kan worden toegepast, als daarmee een situatie voortduurt waarin aantoonbaar sprake is van inbreuk op het primaire recht. De EU-verordening is een secundair rechtelijk instrument en ondergeschikt aan primair recht. De auteurs zetten daarom vraagtekens bij het oordeel van de advocaat-generaal B.J. Drijber van 5 april dat de BA zou moeten worden gevolgd. Zij noemen als primair recht het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VwEU art. 11 en 191), het Europees Verdrag tot Bescherming van de Rechten van de Mens en de Fundamentele Vrijheden (EVRM art. 8). Tevens is de verordening ondergeschikt aan het primair rechtelijke Grondrechtenhandvest (art. 37 en art. 7). Het Europese Hof voor de rechten van de mens oordeelde meerdere malen dat geluidhinder die aanzienlijk boven de wettelijke niveaus ligt waartegen geen passende overheidsmaatregelen zijn genomen, een schending is van art. 8 EVRM.

Ook oordelen De Waele & Krommendijk dat het Verdrag van Chicago van de ICAO over burgerluchtvaart niet wordt geschonden, vanwege het autonome

¹ | E NW/BSK-2022/156292

² Leven onder het Luchtruim.

³ [*njb16_beoogde-krimp-schiphol.pdf](#)

karakter van het Unierecht. Daardoor kunnen internationale normen niet derogeren aan grondrechten die binnen de EU bescherming genieten.

6. Het verbaast ons dat u nog in oktober 2022 op de algemene vergadering van de ICAO de BA opnieuw heeft bekrachtigd voor weer 3 jaar, terwijl u op 24 juni daarvoor de Hoofdpijnennota uitbracht met een maximum aantal vliegbewegingen van 440.000. In 2025 zal de BA opnieuw moeten worden bekrachtigd, dit keer zelfs uitgebreid met regels voor CO₂. Wij dringen er ten zeerste op aan dat Nederland hier niet meer aan meedoet.

Tot slot nog twee opmerkingen over de voorgestelde maatregelen.

1. Wij pleiten voor een nachtsluiting binnen de 12 maanden die de rechter heeft gesteld in de zaak RBV tegen de staat. Dit ontlast niet alleen de directe omgeving van Schiphol, maar ook de verder gelegen regio's o.a. in de provincie Utrecht. Het voorgestelde trage tempo doet geen recht aan de belangen van de omwonenden, en aan het feit dat de situatie al anderhalf decennium onrechtmatig is.
2. Stillere vliegtuigen zijn niet stil en schonere vliegtuigen niet schoon. Bovendien blijkt KLM niet voorop te lopen in vernieuwing⁴. 'Vlootvernieuwing' zal hinder nauwelijks beperken.

In afwachting van uw reactie en acties,

Burgerinitiatief stichting [stop4delagvliegroute \(stop4deroute.nl\)](https://stop4delagvliegroute.nl)

Afschrift aan MRS, BRS, Vaste Kamercommissie Infrastructuur en Vervoer

⁴ <https://www.ftm.nl/artikelen/klm-vliegt-met-oude-vliegtuigen?share=5he1htaWWUAjZXBh0Xx87Je2AxFZ1IrnfhyQnPOB3HXIkA84RAQ1%2Bof0amuL8g%3D%3D>