

**Stichting Omgeving Zonder Vlieghinder voor de Rijn en Bollenstreek**  
**Werkgroep Geluidshinder Kaag en Braassem**  
**Werkgroep Vlieglawaai Lisse**  
**Platform Vlieghinder Kennemerland**  
**SOS Zaanstreek / Platform Vlieghinder Zaanstreek i.o.**  
**Stichting Dorpsbelangen Burgerveen**  
**Stop 4de Route**

Oegstgeest, 21 juni 2024.

Aan de heer Harbers, minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Onderwerp: Reactie op uw Kamerbrief over de stand van zaken met betrekking tot de balanced approach-procedure Schiphol en RBV-zaak

Geachte heer Harbers,

Wij hebben als bewonersgroepen uiteraard met interesse uw brief van 24 mei 2024 aan de Tweede Kamer gelezen waarin u de stand van zaken rapporteert inzake de balanced approach procedure Schiphol, inclusief de interpretatie van de uitspraak van de rechter met betrekking tot de RBV-zaak.

Voor wat betreft de interpretatie van de uitspraak van de rechter, menen wij dat u in uw brief op onderdelen afwijkt van de uitspraak van de rechter. Dit is merkwaardig, omdat u uitdrukkelijk schrijft dat u inhoudelijk met de uitspraak instemt.

De kern van de uitspraak van de rechter is dat de belangen van de omwonenden van Schiphol gedurende een lange reeks van jaren stelselmatig zijn veronachtzaamd. Maar toch wijkt u af van het eerder aangekondigde plan voor overheidsbeleid (krimp naar 440.000 vluchtbewegingen). Daarmee veronachtzaamt u – evenals uw voorgangers – wederom de belangen van de omwonenden. Dit wordt eveneens geïllustreerd door de creatieve wijze waarop in de bovengenoemde brief ingegaan wordt op bepaalde punten uit het oordeel van de rechter in de RBV-zaak:

(a) De rechter is tot het volgende oordeel gekomen: *“Daarbij komt dat in de handelswijze van de Staat steeds de ‘hubfunctie’ en de groei van Schiphol voorop zijn gesteld en eerst zijn gewaarborgd; pas daarna werd gekeken hoe tegemoet kon worden gekomen aan de belangen van omwonenden en anderen – zonder te beoordelen of de dan nog mogelijke tegemoetkoming wel voldoende recht deed aan die belangen.”*

In uw brief wordt over deze passage totaal niet gerept.

De bewoners van de Schiphol regio dringen al jaren aan op een beperking dan wel opheffing van de hubfunctie. Onderzoek heeft aangetoond dat het economisch belang van de hub functie van Schiphol en daarmee voor de Nederlandse economie verkeerd wordt ingeschat<sup>1</sup>. Uit onderzoek blijkt ook dat gedeeltelijke “de-hubbing” juist gunstig zou zijn voor de Nederlandse economie en netwerkfunctie. De plannen hiervoor zijn al jaren geleden aangeboden<sup>1</sup>.

Zelfs nu de rechter tot het oordeel is gekomen dat de belangen van de burgers secundair waren - en zijn - aan de economische belangen van Schiphol, wordt het “hub- en -spoke” model in uw brief ongemoeid gelaten.

(b) Verder merkt de rechter uitdrukkelijk op dat de uitspraak geldt: “... voor alle ernstig gehinderden en slaapverstoorden, ook voor hen die buiten de huidige geluidscontouren wonen.”

Ingevolge deze uitspraak dient u ook rekening te houden met bewoners die ernstige hinder van vliegverkeer ervaren, maar die buiten de 48dB(A)Lden contouren wonen. Dit betreft bijvoorbeeld inwoners van onder meer Haarlem, Heemstede, Mijdrecht; Zaandam, Castricum, Heiloo, Uitgeest, Noordwijk, Noordwijkerhout, Katwijk, Leiden, Leiderdorp, Teylingen, Oegstgeest, Kaag/Braassem, Alphen a/d Rijn, Nieuwkoop, Almere en Hilversum.

U kunt daarom niet stellen dat het effect van het pakket maatregelen dat u voor ogen heeft, leidt tot een dusdanige ruimte in het geluidsdoel waardoor de eerder voorgenomen krimp gehalveerd kan worden.

De stelling dat er geluidsruimte gecreëerd wordt door het door u voorgenomen maatregelenpakket is daarom onjuist en volgt niet het oordeel van de rechter.

(c) De rechter beveelt: “...moeten de belangen van het individu voldoende geïndividualiseerd en gemotiveerd worden meegewogen.”

U heeft het voornemen om een “middagpauze” in te lassen voor de bewoners onder de Aalsmeer- en Zwanenburgbaan, dus voor één bepaalde groep bewoners. Hoewel wij de ernstige overlast van deze banen beseffen, menen wij dat hier geen sprake is van een eerlijke belangenafweging. Zoals algemeen bekend, geldt in de regio rondom Schiphol het “waterbed-principe”, als de ene groep bewoners minder wordt belast, gaat dat ten koste van de andere groep bewoners want die wordt dan meer belast. Het vliegverkeer gaat immers gewoon door. Bovengenoemde “middagpauze” past in de door u voorgenomen plannen tot preferentieel baangebruik. Hiertegen zijn door diverse bewonersgroepen grote bezwaren geuit. Dat dit terecht is, blijkt uit de overweging van de rechtbank dat bij preferentieel baangebruik de individuele rechtsbescherming van de burger in het gedrang komt (par.6.41.2).

Wij vinden dat het afschuiven van hinder op de omgeving onbehoorlijk bestuur is. Minder vlieghinder dient ten goede te komen aan **alle** omwonenden die onder vlieghinder te lijden hebben.

De door u voorgestane maatregel gaat dus in tegen de uitspraak van de rechter, veronachtzaamt de belangen van grote groepen burgers en leidt ook nog eens tot polarisatie tussen de verschillende bevolkingsgroepen.

Daarnaast, in de voortgangsrapportage wordt bij het maatregelenpakket de vlootvernieuwing genoemd.

Minder geluid in de komende jaren door vlootvernieuwing? Forget it. Door ons uitgevoerde geluidsmetingen tonen aan dat het verschil in sound exposure level tussen vliegtuigen van voor 2008 en na 2015 zo minimaal is, dat de omwonenden dit niet kunnen waarnemen. Dit wordt bevestigd door de European Union Aviation Safety Agency en de ILT<sup>1,2</sup>. De vlootvernieuwing waar de KLM zich op laat voorstaan zal dus voor de burger niet een hoorbare herrievermindering opleveren. N.B. Laat u niet om de tuin leiden door uitspraken als: “50% vermindering van noise footprint”<sup>1</sup>. De noise footprint is een resultaat van een berekening met vele variabelen en betekent in geen geval 50% vermindering van geluid<sup>1</sup>. Verre van dat.

Vermindering van geluid kan de komende 10-15 jaar alleen maar gerealiseerd worden als de frequentie waarmee gevlogen wordt afneemt.

Tenslotte, het verzoek om de burgers opnieuw te raadplegen.

Dit is verplicht, maar deze verplichting is omgebogen naar het verzoek om “specifiek te reageren op de nieuwe elementen uit dit aangepaste voorstel”. Natuurlijk zullen er weinig bezwaren zijn tegen de voorgestelde maatregelen van fase 1 en fase 2 (behalve het laatste punt<sup>3</sup>). Maar er wordt niet gevraagd naar de mening van de burger over de knelpunten zoals het eerder genoemde ongemoed laten van hubfunctie (tijdens de eerdere balanced approach bekritiseerd) én het “nieuwe element”, de “middagpauze” voor de secundaire banen (Aalsmeer en Zwanenburg).

De aanvullende raadpleging balanced approach is daarom onvolledig en in onze ogen wordt hiermee de burger een rad voor ogen gedraaid.

Als bijlage vind u de informatiebrief die wij in januari jl. naar de vaste Tweede Kamer commissie I&W gestuurd hebben, waarin de economische (in)stabiliteit van Schiphol, de hubfunctie en de onjuiste aannames met betrekking tot het preferentieel baangebruik uitgeduid staan.

Hoogachtend,

Jan Edens, voorzitter van de Stichting Omgeving Zonder Vlieghinder voor de Rijn en Bollenstreek

Rob Loekenbach, voorzitter van de Werkgroep Geluidshinder Kaag en Braassem

Jelly Beets, voorzitter van de Werkgroep Vlieghinder Lisse

Wil Spaanderman, voorzitter a.i. van het Platform Vlieghinder Kennemerland

Winnie de Wit, voorzitter van SOS Zaanstreek / Platform Vlieghinder Zaanstreek i.o.

Arnoud Hendriks, secretaris Stichting Dorpsbelangen Burgerveen

Femke van Brussel/Visser, namens Stop 4<sup>de</sup> Route

#### Literatuurverwijzing

1 brief OZV aan vaste TK commissie I&W Tweede Kamer 25 januari 2024, zie bijlage

2 <https://www.ilent.nl/documenten/transport/luchtvaart/luchthavens/rapporten/staat-van-de-luchtvaart-2023>

3 [pdf \(overheid.nl\)](#)