



Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder

Voor een luchtvaart die ons past

Position Paper Ontwerpbesluit tot wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit (LVB)

Het verzoek aan stichting RBV

De stichting Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder (RBV) komt op voor een (zeer) grote groep personen in de wijde omgeving van Schiphol – bij benadering zo'n 1,4 miljoen ingezetenen - die in meer of mindere mate hinder of verstoring van de slaap ondervinden van het vliegverkeer van en naar Schiphol. RBV voert een bodemprocedure tegen de Staat om te bewerkstelligen dat de omvang van het vliegverkeer wordt teruggebracht naar een rechtvaardig evenwicht tussen wat noodzakelijk is voor het economisch welzijn van Nederland (een collectief belang) en wat dragelijk is voor de omwonenden (een individueel belang).

Uw Kamer heeft aan stichting RBV gevraagd om te reflecteren op (onder meer) de rechtmatigheid van het voorgedragen ontwerpbesluit. Hieronder wordt toegelicht dat i) de totstandkoming van het ontwerpbesluit niet voldoet aan het 'fair balance' vereiste van artikel 8 van het EVRM en ii) geen wezenlijke verbetering brengt in de rechtspositie en rechtsbescherming van omwonenden ten opzichte van het geldende LVB 2008.

Geen 'fair balance' in de totstandkoming van het ontwerpbesluit

Op grond van art. 8 EVRM moet de Staat de verschillende belangen in kaart brengen en tegen elkaar afwegen. Daarbij moet de Staat kunnen onderbouwen dat de inbreuk op het privéleven van de omwonenden van de vliegroutes noodzakelijk is in een democratische samenleving.¹ Dat is zo als de inmenging beantwoordt aan een "dringende maatschappelijke behoefte", zoals het economisch welzijn van het land.² De rechtbank Den Haag heeft vastgesteld dat de Staat in het verleden in strijd met art. 8 EVRM het belang van de luchtvaart steeds voorop heeft gesteld, waarna er gekeken is of en zo ja in hoeverre er nog aan de overige belangen tegemoet kon worden gekomen.³ De minister zegt dat met dit LVB te remediëren, maar doet het tegenovergestelde.

De Staat heeft de belangen van de luchtvaart wederom vooropgesteld: In de Hoofdlijnenbrief in juni 2022 stelde de Staat dat hij een nieuwe belangenafweging had gemaakt in het Schipholdossier. Uit analyses van de Staat zou volgen dat het economisch belang van Nederland 400.000 - 440.000 vliegtuigbewegingen noodzaakte.⁴ Dat belang is vervolgens in de besluitvorming centraal gesteld: Schiphol zou krimpen naar 440.000 vliegtuigbewegingen per jaar.⁵ De restruimte mocht worden ingezet voor een vermindering van de hinder. De inschatting was er met een krimp tot 440.000 vliegtuigbewegingen 20% hinderreductie bereikt zou worden. Tot zo ver deed de Staat precies wat het altijd had gedaan, en waarvan de rechtbank oordeelde dat het in strijd was met art. 8 EVRM: de economie tot uitgangspunt nemen (440.000 vluchten), waarna de restruimte ingevuld kon worden met andere belangen (20% hinderreductie). Maar de minister is nog een aantal stappen verder gegaan. Die 20% hinderreductie is het uitgangspunt geworden van de balanced approach-procedure,

¹ Vonnis rechtbank Den Haag, 20 maart 2024, rechtsoverweging 6.10.

² Vonnis rechtbank Den Haag, 20 maart 2024, rechtsoverweging 6.10.

³ Rechtbank Den Haag, ECLI:NL:RBDHA:2024:3734, r.o. 6.43.

⁴ [Bestemmingenanalyse voor adequate bereikbaarheid](#), bijlage bij de Hoofdlijnenbrief Schiphol 24 juni 2022, p. 9: alle vluchten boven de 440.000 werden eerder "nice to have" geacht dan een "must have".

⁵ Hoofdlijnenbrief 22 juni 2024.

waarin de sterke lobby van de luchtvaartsector⁶ heeft geleid tot de 478.000 vliegtuigbewegingen die met dit LVB worden toegestaan.⁷ In het LVB is vervolgens ook nog groeirimte opgenomen: de sector mag van de minister groeien tot 500.000. Dit alles in weerwil van i) zijn eigen analyses dat niet meer dan 440.000 vliegtuigbewegingen noodzakelijk zijn voor de *Nederlandse* economie, en ii) de analyse die de Staat voor dit LVB liet uitvoeren, de door de Staat bijgevoegde analyse van SEO, waarin bevestigd wordt dat 460.000 vliegtuigbewegingen tegen 2030 zelfs beter zijn voor de economie dan 500.000.

De Staat heeft de belangen van de omwonenden niet in kaart gebracht of meegewogen: Uit het voorgaande volgt al dat de belangen van de omwonenden (wederom) een afgeleide zijn geweest van de ruimte die de luchtvaart nodig zou hebben. Daar komt bij dat de Staat zich bij de invulling van de wettelijk vereiste gelijkwaardigheidstoets⁸ onvoldoende rekenschap heeft gegeven van de volgende overwegingen van de rechtbank: i) nieuwe wetenschappelijke inzichten (sinds 2002; toev. RBV) in de ernst en omvang van de gezondheidsgevolgen van ernstige hinder en slaapverstoring moeten worden meegewogen;⁹ ii) het kabinetsstandpunt dat als er vanwege nieuwbouw na 2005 nieuwe gehinderden zijn bijgekomen '*de luchtvaartsector daar niet op wordt afgerekend*' is in strijd met art. 8 EVRM;¹⁰ en iii) de waarde die door de rechtbank wordt gehecht aan de toename van het aantal ernstig gehinderden in de praktijk,¹¹ dat sterk afwijkt van de berekeningen.

Hieruit volgt dat met het ontwerpbesluit de door de rechtbank Den Haag vastgestelde schending van art. 8 EVRM wordt voortgezet, niet weggenomen.

Geen wezenlijke verbetering rechtspositie en -bescherming ten opzichte van LVB 2008

Het LVB 2008 is nog altijd het geldende wettelijke kader. De rechtbank Den Haag heeft geoordeeld dat uiterlijk in maart 2025 het geldend wettelijk kader gehandhaafd moest worden; ook het anticiperend handhaven is in strijd met art. 8 EVRM.¹² Uit het MER volgt dat als de Staat zich inderdaad aan de wet zou houden, er tussen de 294.000 en 335.000 vliegtuigbewegingen plaats zouden kunnen vinden. Met dit LVB wordt de capaciteit die de afgelopen jaren onrechtmatig is opgebouwd, wettelijk vastgelegd. Toch wordt dit LVB gepresenteerd als een verbetering van de rechtspositie en rechtsbescherming van de omwonenden. Dat is het niet. Als gevolg daarvan kan voor de beoordeling van en besluitvorming over het ontwerpbesluit gekozen worden voor zorgvuldigheid in plaats van snelheid.

Oproep aan uw Kamer

Gelet op het bovenstaande, roept RBV uw Kamer met klem op om de minister op te dragen nu eerst – en ter naleving van het vonnis in de RBV-zaak - een deugdelijke, dus 'EVRM-proof' afweging te maken tussen de belangen van de luchtvaart en die van de omwonenden. Zodat er een LVB kan worden genomen dat een einde maakt aan het onrechtmatig handelen van de minister jegens ernstig gehinderden en slaapverstoorden in de wijde omgeving van Schiphol.

⁶ Zie bijvoorbeeld NRC, 'De erfenis van Madlener: hoe de luchtvaartlobby het won van de omwonenden', 6 maart 2026; NRC, 'Hoe PVV'er Barry Madlener in zijn eerste weken als minister van Infrastructuur de voorgenomen krimp van Schiphol terug liet draaien', 27 september 2024.

⁷ NB: bescherming van art. 8 EVRM heeft voorrang op de verplichting om de balanced approach-procedure te volgen, vgl. rechtbank Den Haag, 20 maart 2024, rechtsoverweging 6.59.

⁸ Is de bescherming die het LVB de omwonenden biedt in elk geval niet slechter dan de bescherming geboden door het (eerste) LVB 2004 (art. 8:17, 7^e lid Wlv)

⁹ Rechtbank Den Haag, ECLI:NL:RBDHA:2024:3734, r.o. 6.31.

¹⁰ Rechtbank Den Haag, ECLI:NL:RBDHA:2024:3734, r.o. 6.29.3. Niettemin is dit kabinetsstandpunt bij de actualisatie van de gelijkwaardigheidscriteria voor dit LVB wederom tot uitgangspunt genomen, vgl. bijlage 11 bij het LVB, To70, Gelijkwaardige bescherming omgeving Schiphol, januari 2026, p. 10.

¹¹ Rechtbank Den Haag, ECLI:NL:RBDHA:2024:3734, r.o. 6.37.

¹² Rechtbank Den Haag, ECLI:NL:RBDHA:2024:3734, r.o. 6.41.