

Gerechtshof Amsterdam

Zaaknummer: 200.326.686/01

Zitting: 21 juni 2023

Pleitnotities

van

de stichting Stichting Recht op bescherming tegen
vliegtuighinder,

advocaten mr. Channa Samkalden en mr. Elles ten
Vergert

in de zaak:

Appellant		Geïntimeerden
Zaaknr. 200.326.686/01		
de Staat der Nederlanden (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat), advocaat : mr. J. Procee	<i>tegen</i>	Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V. c.s. advocaten: mrs. R.G.J. De Haan en H. Van Der Baan
	<i>tegen</i>	International Air Transport Association (Netherlands) B.V. c.s. advocaten mrs. P. Olden en A. Boitelle
	<i>tegen</i>	Delta Air Lines Inc. Advocaat: mr. B.M. Winters
	<i>tegen</i>	TUI Airlines Nederland B.V. Advocaat: mr. V.R. Pool
	<i>tegen</i>	Corendon Dutch Airlines B.V. Advocaat: mr. G.J.H. de Vos
	<i>tegen</i>	Easyjet Airline Company Ltd. c.s. Advocaat: mr. R. Elkerbout
	<i>tegen</i>	Royal Schiphol Group N.V. Advocaat: mr. A.A. Kleinhout
En		
Stichting Recht op bescherming tegen vliegtuighinder <i>Gevoegde partij aan de zijde van de Staat</i> advocaten: mr. Ch. Samkalden, mr. E.C.M. ten Vergert		

1 Het Aldersakkoord

1. Jarenlang is het Schipholbeleid gekenmerkt door de wens tot groei.¹ De enige grens die de wetgever aan die wens stelde, was dat het beschermingsniveau ten aanzien van veiligheid, geluid en lokale luchtverontreiniging, voor elk LVB gelijkwaardig dan wel beter zou zijn.
2. Al gauw bleken de wettelijke grenswaarden die als gevolg van deze garantie werden geïntroduceerd, een beperking te vormen voor verdere groei. De milieuruimte die de Staat onder de gelijkwaardigheidscriteria wel zag, kon niet volledig worden benut, omdat dan op specifieke handhavingspunten de grenswaarden werden overschreden. De behoefte bestond dus om flexibeler met die milieuruimte te kunnen omgaan. De Staat had toen nog de wens om 600.000 vliegtuigbewegingen op Schiphol mogelijk te maken.²
3. Dit was de aanleiding voor de vorming van een overlegorgaan dat de opdracht kreeg een ‘door alle partijen aan tafel gedragen’ advies uit te brengen “dat de politiek in staat stelt te besluiten over een werkbare afspraak voor de middellange termijn waarmee de beschikbare milieuruimte (criteria voor gelijkwaardigheid) voor Schiphol kan worden benut en waarmee een balans wordt bereikt tussen de ontwikkeling van de luchtvaart, hinderbeperkende maatregelen, vergroten van de kwaliteit van de leefomgeving en de mogelijkheden voor gebruik van de ruimte rond de luchthaven”³
4. De Alderstafel bracht 15 jaar geleden, in oktober 2008, advies uit.⁴ Het is goed om even iets uitvoeriger bij de inhoud van het advies stil te staan, omdat het volgens de luchtvaartmaatschappijen een belangrijke basis vormt van hun vordering.⁵ Voorop staat dat de afspraken van de Alderstafel nadrukkelijk betrekking hadden op de periode tot en met 2020.⁶ Voordat Alders tot zijn concrete aanbevelingen komt, omschrijft hij de uitgangspunten en overwegingen aan het advies die ten grondslag liggen⁷:

Dit advies heeft betrekking op de periode 2010 tot en met het gebruiksjaar 2020. Alle voorgestelde maatregelen gelden dan ook deze periode;

Het advies is een en ondeelbaar. De voorgestelde maatregelen – met betrekking tot de volumebegrenzing op Schiphol, de hinderbeperking, de omgevingskwaliteit en een nieuw normen- en handhavingstelsel – zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden en dienen dan ook in onderlinge samenhang te worden uitgevoerd.

¹ Dagvaarding RBV / Staat (productie 1 RBV), hoofdstuk 3.3.

² Kamerstukken 2005/6, 29 665, nr. 28 (brief staatssecretaris V&W), te raadplegen via <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-28-b1.pdf>, p. 7 en 25; vgl. Dagvaarding RBV/Staat (productie 1 RBV), nr. 117 ev.

³ Kamerstukken 2005/6, 29 665, nr. 39 (brief staatssecretaris V&W); vgl. Dagvaarding RBV/Staat (productie 1 RBV), nr. 119 ev. Brief Alders 1 oktober 2008, p. 1, te raadplegen via: https://omgevingsraadschiphol.nl/wp-content/uploads/2020/01/advies-alder-middellange_termijn.pdf.

⁴ Advies van de Alderstafel d.d. 1 oktober 2008, bijlage 1 bij *Kamerstukken II* 2008/09, 29 665, nr. 108, te raadplegen via: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-108-b1>.

⁵ Zie o.m. IATA MvA randnr. 13, 31; KLM MvA randnr. 3.26, IATA MvA na voeging randnr. 3-4; KLM MvA na voeging randnr. 2.7.

⁶ Vgl. ook Convenant hinderbeperkende maatregelen, art. 25.

⁷ Advies van de Alderstafel d.d. 1 oktober 2008, bijlage 1 bij *Kamerstukken II* 2008/09, 29 665, nr. 108, p. 11, te raadplegen via: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-108-b1>.

En bijvoorbeeld ook:

h. Alle partijen onderschrijven het uitgangspunt dat structurele vermindering van hinder gepaard kan gaan met een selectieve groei van het vliegverkeer op Schiphol. Er dient een situatie te ontstaan waarbij groei van het luchtverkeer zich rechtstreeks vertaalt in een continue vermindering van het aantal gehinderden in de omgeving van Schiphol;

5. Uitgangspunt van het Aldersadvies was dat door de luchtvaartsector bereikte milieuwinst uiteindelijk voor 50% aan Schiphol en voor 50% aan de omgeving ten goede zou komen. Die milieuwinst zou in belangrijke mate moeten worden bereikt door de invoering van een Nieuw Normen en Handhavings Stelsel ("NNHS").⁸ Tot 2020 zou er worden gewerkt met een grens aan het aantal vliegtuigbewegingen, tot maximaal 510.000 in dat laatste jaar.⁹
6. Het NNHS hield in dat tot 2020 regels voor strikt preferentieel vliegen zouden gelden in plaats van de wettelijke grenswaarden op handhavingspunten. Er werden vier baanvoorkeurregels voorgesteld. Drie daarvan zien op de inzet van preferente banen; de vierde bevatte een maximum voor het gebruik van de vierde baan (gemiddeld 40 vliegtuigbewegingen per dag, met een absoluut maximum van 60). Deze laatste regel werd in 2015 overigens versoepeld en opgehoogd, omdat onder de gemaakte afspraken een groei boven 470.000 vliegtuigbewegingen niet mogelijk bleek.¹⁰ Als tegemoetkoming aan de omwonenden werd de *cap* gelijktijdig bijgesteld tot 500.000.
7. Als gevolg van het pakket aan hinderbeperkende maatregelen zou er, aldus het advies, "in 2020 een reductie van ten minste 5% van ernstig gehinderden in de 48 dB(A) Lden [contour] ten opzichte van de grens voor Gelijkwaardigheid optreden."¹¹
8. De voorgenomen groei werd dus afhankelijk gemaakt van de realisatie van hinderbeperkende maatregelen. Daartoe zou er volgens het Aldersakkoord elke 4 jaar een beoordeling plaatsvinden *van de mate waarin de hinderbeperking is gerealiseerd en of de sectorpartijen op schema liggen*. Alders schrijft daarover:

Mocht de sector – behoudens overmacht - niet aan haar verplichtingen voor hinderbeperking voldoen dan stellen de sectorpartijen daarmee de in dit advies overeengekomen groeidoelstelling zelf ter discussie. Immers alle partijen onderschrijven het principe dat tegenover groei hinderbeperking dient te staan. In die zin is er sprake van een voorwaardelijk pakket. De afgesproken groei geldt, tenzij zou blijken dat de maatregelen die tot hinderbeperking moeten leiden niet of in onvoldoende mate ten uitvoer worden gebracht.¹²

⁸ Advies van de Alderstafel d.d. 1 oktober 2008, bijlage 1 bij *Kamerstukken II* 2008/09, 29 665, nr. 108, p. 13 "Conclusie en Aanbeveling" te raadplegen via: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-108-b1>.

⁹ Op dat moment bedroeg het aantal jaarlijkse vliegtuigbewegingen aan handelsverkeer op Schiphol nog **428.332** (<https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/verkeer-en-vervoer/verkeer/vliegbewegingen>).

¹⁰ Brief Alders 29 januari 2015, p. 2, te raadplegen via: <https://omgevingsraadschiphol.nl/wp-content/uploads/2020/01/Brief-van-dhr.-Alders-over-de-groei-van-Schiphol.pdf>.

¹¹ Advies van de Alderstafel d.d. 1 oktober 2008, bijlage 1 bij *Kamerstukken II* 2008/09, 29 665, nr. 108, p. 17, te raadplegen via: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-108-b1>.

¹² Advies van de Alderstafel d.d. 1 oktober 2008, bijlage 1 bij *Kamerstukken II* 2008/09, 29 665, nr. 108, p. 13, te raadplegen via: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-108-b1>.

9. Voor introductie van het NNHS, de 50/50 regel en het te stellen maximum moet de Wet Luchtvaart worden aangepast. Voorafgaand daaraan zou vanaf 2010 twee jaar met het nieuwe stelsel worden geëxperimenteerd. In het eindadvies van de Alderstafel van 2013 wordt geconcludeerd dat het experiment succesvol is verlopen, en wordt aanbevolen het stelsel wettelijk te verankeren.
10. De Alderstafel heeft toen óók onderzoek laten verrichten naar de vraag of de rechtsbescherming in een nieuw normen- en handhavingstelsel gelijkwaardig is aan de rechtsbescherming in het huidige normen- en handhavingstelsel. Professor Schueler concludeerde dat het wegvallen van de relatieve zekerheid van grenswaarden op lokaal niveau aanvaardbaar is, zolang de toepassing van het nieuwe stelsel slechts beperkte lokale effecten op de geluidsbelasting heeft.¹³
11. Een paar tussentijdse conclusies op basis van het voorgaande:
 - i. Het Aldersakkoord dateert van 2008, met aanpassingen in 2010 en 2015. In 2013 werd wettelijke verankering geadviseerd. Dat is nooit gebeurd.
 - ii. Voor zover het Aldersakkoord bindende afspraken bevatte, waren die geldig tot 2020.
 - iii. Voor zover het Aldersakkoord bindende afspraken bevatte, golden die alleen bij volledige toepassing van de voorgestelde maatregelen.
 - iv. De maatregelen van het Aldersakkoord zijn nooit in hun volledigheid toegepast. De vierdebaanregel – die bij uitstek ziet op concrete bescherming van omwonenden – wordt immers niet gehandhaafd. Ook de voorgeschreven vierjaarlijkse beoordeling van de effectiviteit van hinderbeperkende maatregelen is er nooit gekomen.¹⁴
 - v. Het lot van het NNHS werd nadrukkelijk verbonden aan het succes van de hinderbeperking. Ook de juridische toets van de rechtsbescherming werd afhankelijk gemaakt van de voorwaarde dat de lokale effecten beperkt bleven.

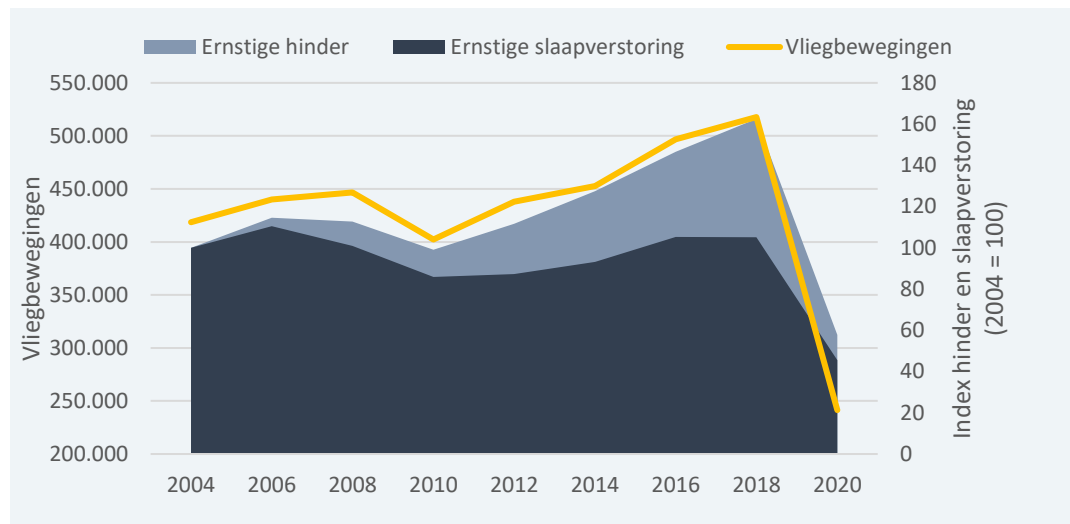
2 De hinder is toegenomen

12. Het voorgaande is van belang, omdat we weten dat de hinder sinds de experimenten met het NNHS niet is af- maar toegenomen. Daarmee is ook de belangrijkste voorwaarde van het Aldersakkoord: hinderreductie gekoppeld aan capaciteitstoename, niet langer van toepassing.

¹³ Eindadvies van de Alderstafel, bijlage 255046 bij *Kamerstukken II* 2013/14, 29 665, nr. 190, p. 28 en bijlage 6, te raadplegen via: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-255046.pdf> en <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-255052.pdf>

¹⁴ Vgl. brief Omgevingsraad Schiphol van 9 maart 2023 (productie 12 Staat), p. 6; brief Omgevingsraad Schiphol van 15 juni 2023 (productie 18 Staat), p. 3.

13. De cijfers laten zien dat de ernstige hinder en slaapverstoring zelfs significant zijn toegenomen. Dat volgt zowel uit de officiële berekeningen van het Planbureau voor de Leefomgeving,¹⁵ als uit metingen van bijvoorbeeld de GGD in de Gezondheidsmonitor.¹⁶
14. Alle nieuwe technologieën en vlootvernieuwingen ten spijt, volgt het aantal ernstig gehinderden in grote lijnen het aantal vliegtuigbewegingen:



Het berekend aantal ernstig gehinderden en slaapverstoorden (uitgedrukt in een index t.o.v. 2004) per twee jaar.¹⁷

15. Afwijkingen van die trend noemt de ILT opvallend, en laten zich bijvoorbeeld verklaren door veranderd baangebruik.¹⁸
16. De stelling van KLM dat er tussen 2017 en 2019 een afname was van het aantal ernstig gehinderden, terwijl er toen tevens sprake was van een volumegroei, betreft ook zo'n kleine afwijking.¹⁹ Het vliegverkeer nam van 494.976 vliegtuigbewegingen in 2017 toe tot 497.140 in 2019,²⁰ terwijl in die tijd het aantal ernstig gehinderden daalde van 149.000 tot 142.400.²¹ Het betreft dus een afname van het aantal ernstig gehinderden met zo'n 4,5 %, terwijl het aantal vliegtuigbewegingen met zo'n 0,4% was toegenomen. Daar valt weinig zinnigs over te zeggen.
17. Van een "significante" daling van het aantal ernstig gehinderden tussen 2017 en 2019 is dus geen sprake, en van een afname van 36% ernstig gehinderden tussen 2017 en de prognose van 2023

¹⁵ Vgl. www.clo.nl/nl21606; www.clo.nl/indicatoren/nl216105-ernstige-hinder-en-ernstige-slaapverstoring-rond-schiphol; vgl. dagvaarding RBV/Staat (productie 1 RBV) randnr. 215 e.v.

¹⁶ GGD Gezondheidsmonitor volwassenen en ouderen 2016, Belevingsonderzoek naar hinder en slaapverstoring vliegverkeer Schiphol 2016, te raadplegen via: [Bijlage 3 2 gecomprimeerd GGD Belevingsonderzoek hinder en slaapverstoring agv vliegverkeer-min.compressed.pdf \(vliegghinder.nl\)](#); Geluidhinder en Slaapverstoring van vliegverkeer in de wijde omgeving van luchthaven Schiphol – verdiepende studie, GGD Kennemerland 2020, te raadplegen via: <https://satl-lelystad.nl/wp-content/uploads/2021/02/Verdiepende-studie-geluidshinder-en-slaapverstoring-omgeving-schiphol.pdf>; dagvaarding RBV/Staat (productie 1 RBV), h. 5.4.3.

¹⁷ www.cbs.nl (vliegbewegingen) en www.clo.nl/nl21606 (hinder/slaapverstoring).

¹⁸ Staat van Schiphol 2022, te raadplegen via: <https://magazines.ilent.nl/staatvan/2022/02/bijlage-meer-geluidhinder>.

¹⁹ MvA KLM, nr. 3.49.

²⁰ Vliegtuigbewegingen handelsverkeer (passagiers en vracht, dus zonder general aviation) zoals gerapporteerd door de ILT: <https://magazines.ilent.nl/staatvan/2022/02/vliegverkeer-schiphol>.

²¹ Cijfers zoals gerapporteerd door de ILT: <https://magazines.ilent.nl/staatvan/2022/02/bijlage-meer-geluidhinder>.

al helemaal niet. Dat RBV er ter zitting bij de voorzieningenrechter ook al op heeft gewezen dat die cijfers niet kloppen, heeft kennelijk niet kunnen voorkomen dat KLM dit punt gewoon nog een keer naar voren brengt. KLM gebruikt in haar vergelijkingen de uitkomsten van twee verschillende en onvergelykbare rekenmodellen om een afname te suggereren die er in werkelijkheid niet is. Voor het jaar 2017 verwijst zij naar de berekening op basis van het Nederlands Rekenmodel, met als resultaat 149.000 ernstig gehinderden. Voor 2019 en 2023 verwijst zij vervolgens naar berekeningen op basis van het rekenmodel Doc.29.²² Maar niet voor niets waarschuwt de Gebruiksprognose 2023, waaraan KLM haar cijfers ten dele ontleent, dat die resultaten helemaal niet met elkaar vergeleken kunnen worden:

[door het verschil in rekenmethodes] kunnen de resultaten uit figuur 5.7 en 5.8 niet vergeleken worden met de gerealiseerde geluidseffecten uit figuur 5.3-5.6. Eventuele toe- of afnames in de geluidseffecten zijn niet representatief voor een verandering in de verkeersafhandeling op Schiphol, maar zijn veelal toe te wijzen in verschillen tussen het Nederlands Rekenmodel en het Europese Rekenmodel.²³

18. Het verschil tussen de aantallen ernstig gehinderden voor het jaar 2019 op basis van respectievelijk het NRM (142.400) en Doc.29 (104.400) is maar liefst 30%. De afname waar KLM zich op beroept laat zich dus verklaren door de halverwege toepassing van een andere rekenmethode, niet door een afname van het aantal ernstig gehinderden. Het is kwalijk dat KLM opnieuw probeert verwarring te zaaien door lukraak met dergelijke cijfers te strooien.

3 Een capaciteit van 500.000 kan niet (langer) worden gelegitimeerd met het Aldersakkoord

19. Het moge duidelijk zijn dat de maatregelen die werden overeengekomen aan de Alderstafel voor omwonenden niet tot het gewenste resultaat hebben geleid. Die hinderreductie was wel een voorwaarde voor een omarming van de maatregelen tot 2020. De voorgenomen vierjaarlijkse evaluatie heeft nooit plaatsgevonden. Maar ook zonder die evaluatie kan worden vastgesteld dat de grondslag onder het akkoord is komen te vervallen. (Tot een wettelijke grondslag is het zoals bekend ook nooit gekomen.)
20. De omwonenden hebben hun positie, ook al suggereren KLM en IATA anders, ook al veel eerder kenbaar gemaakt. Begin januari 2019 stuurde de bewonersvertegenwoordiging in de Omgevingsraad Schiphol een brief aan Alders, waarin elke groei van het aantal vliegtuigbewegingen tot en met 2023 wordt afgewezen.²⁴ Daarvan hebben toen vanzelfsprekend ook de luchtvaartmaatschappijen kennis kunnen nemen. De bewoners zegden het vertrouwen in de luchtvaartsector op omdat die afspraken over hinderreductie – die immers aan het Aldersakkoord ten grondslag lagen – niet waren nagekomen.

²² KLM verwijst voor 2019 naar de Evaluatie gebruiksprognose Schiphol 2019, p. 22. Bij die tabel staat expliciet: Aantallen [...] ernstig gehinderden [...] in Doc.29. Te raadplegen via <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/11/26/evaluatie-gebruiksprognose-2019>

Voor 2023 wordt verwezen naar de Gebruiksprognose Schiphol 2023 (productie 6 van RSG), p. 18, waar ook staat: Toetsing aan criteria gelijkwaardige bescherming geluidbelasting Doc.29.

²³ Gebruiksprognose 2023 (productie 6 Schiphol), p. 39.

²⁴ <https://www.bewonersomgevingschiphol.nl/standpunt/persbericht-bewoners-unaniem-voor-groei-stop-schiphol/>; https://www.noordhollandsdagblad.nl/cnt/dmf20190118_483387?utm_source=google&utm_medium=organic.

21. In zijn eindverslag van 30 januari 2019 schrijft Alders aan de minister:

Naarmate het volume van het aantal vliegtuigbewegingen toeneemt wordt steeds pregnanter de vraag gesteld waar de grens ligt van wat redelijkerwijs van de omgeving, en in het bijzonder het binnengebied, gevraagd kan worden aan het accepteren van hinder.

Een belangrijk probleem dat zich voordoet is dat hinderbeperking die de luchtvaartsector realiseert door steeds minder geluidsproducerende vliegtuigen nauwelijks of niet waarneembaar is op de hoogte, vooral in het binnengebied, waarop de vliegtuigen passeren. Ieder individueel vliegtuig produceert daarbij voor de omwonende een buitengewoon hoog geluidvolume. Voor de collectieve geluidsberekening in het stelsel van gelijkwaardigheid maakt deze reductie wel degelijk uit. Zij leidt namelijk tot een verdere volumegroei, ook al wordt die gehalveerd door de 50-50 regel. Daarmee is dus de paradox gecreëerd dat een geluidsreductie leidt tot een aanzienlijke volumestijging en daarmee gepaard gaande toename van overlast in het binnengebied, zonder dat de omwonenden daar iets merken van de hinderafname. Integendeel, hun woonklimaat wordt ernstig geschaad.

Gelijktijdig moet worden vastgesteld dat er sprake is van een zodanige volumeontwikkeling dat er zowel op de primaire als de secundaire banen sprake is van een alsmaar toenemende ononderbroken stroom van bewegingen. De eerder aanwezige rustperiodes worden steeds korter. Daarnaast wordt door omwonenden tijdens de maatschappelijke consultaties het beeld dat geoordeeld kan worden op “gemiddeld” geluid (Lden benadering) beantwoord met de opmerking dat bewoners niet geconfronteerd worden met “gemiddeld geluid” maar – met steeds korter wordende onderbrekingen – met piekgeluiden.

Het effect van stillere vliegtuigen is in dat licht niet of slechts beperkt waarneembaar. Verbeteringen die door de omwonenden niet of slechts beperkt waargenomen worden kunnen moeilijk een maatschappelijk gelegitimeerde basis vormen voor een ruimtebepaling op basis waarvan een volumeontwikkeling van 50-50 kan plaatsvinden.²⁵

22. Hier is de zogenaamde Alders-paradox omschreven:²⁶ er is netto geen sprake van hinderreductie, omdat elke milieuruimte wordt ingevuld door een capaciteitsverhoging. De hinder neemt zelfs toe, ook omdat hinder op een heel andere manier wordt ervaren dan dat zij wordt gemeten.²⁷ Dat de toepassing van het NNHS niet uitpakt zoals was gehoopt, was dus allang duidelijk.

²⁵ Eindverslag Alders, 30 januari 2019, p. 3, te raadplegen via: <https://www.omgevingsraadschiphol.nl/wp-content/uploads/2019/01/Brief-Hans-Alders-30-1-2019.pdf>, p. 3-4.

²⁶ Vgl. ook: Consultatiedocument belanghebbenden balanced approach procedure (productie 19 KLM, tevens productie 26 IATA), p. 22.

²⁷ Zie daarover ook Dagvaarding RBV/Staat (productie 1 RBV), hoofdstuk 5.4.1.3, Relevante hinderfactoren die niet samenhangen met de geluidbelasting Lden/Lnight worden onvoldoende in de beschouwing betrokken.

23. Op 26 maart 2021 schrijft de Bewonersdelegatie in de ORS (hierna: Bewonersdelegatie) in haar zienswijze op het LVB waarmee het NNHS zou worden geïntroduceerd:

Door de lange wordingsgeschiedenis en de praktijk van anticiperend handhaven -het creëren van voldongen feiten- is er inmiddels drie jaar praktijkervaring met de werking van het stelsel bij rond de 500.000 vluchten. Op grond hiervan zouden wij als bewoners indertijd negatief hebben geadviseerd over het NNHS. Zoals ook uit de milieueffectrapportage (MER) blijkt, neemt namelijk het aantal gehinderden sterk toe, en de stap van 450.000 naar 500.000 vluchten heeft een sterk negatieve impact op de omgeving gehad.

Het uitgangspunt van het Aldersakkoord dat groei gepaard zou gaan met een gelijktijdige afname van het aantal gehinderden is daarmee niet waargemaakt. Integendeel, het aantal gehinderden is gestegen in plaats van gedaald. Ook heeft de ervaring inmiddels geleerd dat het NNHS onvoldoende lokale bescherming biedt door de ruime regels en vele uitzonderingen op de vliegregels en het sturen op totalen voor de Schipholregio.

[...]

Het is dan ook niet te begrijpen om in LVB1 gefaseerd een terugkeer naar 500.000 vluchten toe te staan. Te meer daar het door Schiphol opgestelde hinderbeperkingsplan geen zicht biedt op het inlopen van de achterstand. Het plan biedt bovendien geen enkele oplossing voor de minister gevraagde vermindering van de hinderbeleving, zoals rustperiodes.²⁸

24. De Bewonersdelegatie concludeert dat er een systeem nodig is dat (i) lokale bescherming biedt; (ii) maxima vaststelt per locatie aan de hinder in termen van aantal uren overlast, frequenties van passages en geluidsniveaus; en (iii) een lager plafond hanteert dan 500.000 (namelijk 350.000). Als dat niet mogelijk is, zo stelt de Bewonersdelegatie, dan dient de gedoogsituatie beëindigd te worden door het vigerende stelsel van grenswaarden na te leven.²⁹

4 RBV vertegenwoordigt de belangen van alle omwonenden

25. Uit het voorgaande volgt dat de omwonenden zich wel degelijk – en ook al sinds langere tijd – tegen de toepassing van het NNHS hebben verzet. Niet alleen omdat daarmee ten onrechte groei zou worden gelegitimeerd, terwijl de hinder juist toenam; óók omdat het NNHS onvoldoende lokale bescherming bleek te bieden. Eén van de kernproblemen van het NNHS is immers dat het strikt preferentieel vliegen geen grenzen stelt aan lokale geluidsbelasting. Het vermijden van de “minst preferente banen” leidt tot een toename van het vliegverkeer op de “meer preferente banen”, waardoor daar de hinder juist kan toenemen. Bovendien wordt de gewonnen geluidruimte benut voor méér vliegen, waardoor ook het gebruik op de minder preferente banen toeneemt (de Alders-paradox). Belangrijk onderdeel van het probleem voor omwonenden is

²⁸ Zienswijze LVB1 Bewonersdelegatie Omgevingsraad Schiphol (ORS), 26 maart 2021 (productie 6 RBV), p. 2 en 4.

²⁹ Zienswijze LVB1 Bewonersdelegatie Omgevingsraad Schiphol (ORS), 26 maart 2021 (productie 6 RBV), p. 5.

daarbij dat zij niet weten waar zij aan toe zijn en dat zij onder het NNHS, laat staan de anticiperende toepassing daarvan, ook geen concrete rechtsbescherming kunnen afdwingen.³⁰

26. Het standpunt van RBV in dezen wijkt dus niet af van het standpunt van de Bewonersdelegatie, het officiële vertegenwoordigend orgaan van bewoners in de ORS. RBV vertegenwoordigt in deze procedure dan ook niet een specifiek deel van die omwonenden, maar alle bewoners die te maken hebben met (dreigende) hinder en slaapverstoring door Schiphol.
27. Zoals IATA c.s. ook op de website van RBV hadden kunnen zien, wordt zij bovendien gesteund door de Bewoners Omgeving Schiphol, het overleg van de clustervertegenwoordigers in de ORS. Zij hebben zich als 'vriend' achter RBV geschaard.³¹ Dat geldt overigens ook voor een scala aan andere bewonersverenigingen afkomstig uit Aalsmeer, Amsteloever, Amstelveen, Baarn, Bovenkerk, Buitenveldert, Bijlmermeer, Gooise Meren, Haarlemmermeer, Halfweg, Kaag en Braasem Noord, Kennemerland, Kudelstaart, Nieuwkoop, Stichtse Vecht en Wijde meren, Velsen, Zuid-Holland Noord (Oegstgeest), de Zaanstreek, en de Rijn- en Bollenstreek.

5 De procedurele waarborgen van artikel 8 EVRM

28. De rechten van omwonenden waarvoor RBV opkomt zijn terug te voeren tot artikel 8 EVRM: het recht op respect voor de persoonlijke leefomgeving. Dat artikel is ook van belang voor zover in deze zaak EU-rechten in het spel zijn, omdat het Handvest van de grondrechten van de EU mede de EVRM-rechten waarborgt. In de bodemprocedure tegen de Staat heeft RBV onderbouwd waarom het NNHS en de anticiperende toepassing daarvan – en daarmee dus ook de toewijzing van de vorderingen van de vliegtuigmaatschappijen – in strijd komt met de rechten van omwonenden. Dit hof hoeft evenwel niet op die conclusie vooruit te lopen om te concluderen dat voortzetting van het anticiperend handhaven, waarbij een cap van 500.000 vliegtuigbewegingen wordt gehanteerd, een schending vormt van artikel 8.
29. Daarbij is van belang dat aan Staten weliswaar een ruime beoordelingsmarge toekomt om te bekijken welke maatregelen noodzakelijk worden geacht, maar dat het EHRM des te strenger toetst op de procedurele waarborgen die het EVRM stelt. Die houden ten eerste in dat een beperking moet zijn gebaseerd op een wet of wettelijke regeling die helder, voldoende specifiek, voorzienbaar en toegankelijk moet zijn.³² In dit geval echter schrijft de wet een heel ander stelsel voor, namelijk dat van grenswaarden. Zoals we al zagen valt de wettelijke grondslag evenmin te vinden in het Aldersakkoord of het concept-LVB; in elk geval is de gedeeltelijke anticiperende toepassing van de regels die daarin werden voorgesteld, bepaald niet helder en voorzienbaar. Evenmin valt van de brieven van de minister aan de tweede Kamer of een regeerakkoord een deugdelijke wettelijke grondslag af te leiden.
30. Daarmee is aan de meest basale randvoorwaarde voor een geoorloofde inbreuk van het recht op bescherming van de persoonlijke levenssfeer niet voldaan. Aan de vraag of er sprake is van een *fair balance* tussen de verschillende belangen wordt dus helemaal niet toegekomen.³³ Bovendien moet worden geconcludeerd dat de anticiperende toepassing van het NNHS ook andere

³⁰ Vgl. dagvaarding RBV/Staat (productie 1 RBV), hoofdstuk 7.2.1 en 7.2.2.

³¹ <https://www.beschermingtegenvliegtuighinder.nl/vrienden-van-rbv/>;
<https://www.bewonersomgevingschiphol.nl/standpunt/steun-stichting-rbv/>.

³² Vgl. Guide on Article 8, ECHR, te raadplegen via: https://www.echr.coe.int/documents/guide_art_8_eng.pdf, nr. 16 e.v.

³³ Vgl. Guide on Article 8, ECHR, te raadplegen via: https://www.echr.coe.int/documents/guide_art_8_eng.pdf, nr. 21.

procedurele waarborgen ontbeert waar het EHRM zo aan hecht.³⁴ Immers, de per saldo benadering biedt in het geheel geen waarborgen voor een individu dat onder (de anticiperende toepassing van) het NNHS – in sommige gevallen extreem veel - hinder heeft te dulden. Zolang aan de vereisten voor baangebruik is voldaan, is er immers geen aanleiding of mogelijkheid om in te grijpen.

31. Bovendien komt de beoordelingsruimte van artikel 8 EVRM (uitsluitend) toe aan de Staat, en heeft de Staat die ruimte gewoon benut.³⁵

When determining whether an interference was “necessary” the Court will consider the margin of appreciation left to the State authorities, but it is a duty of the respondent State to demonstrate the existence of a pressing social need behind the interference.³⁶

32. Uit de analyse van de Staat van juni 2022 volgt dat het toestaan van meer dan 400.000 tot 440.000 vliegtuigbewegingen helemaal niet noodzakelijk is voor het economisch welzijn.³⁷ Bij gebreke van noodzaak kan er evenmin sprake zijn van een *fair balance*. Daarbij gaat het er immers juist om dat de noodzaak van een maatregel wordt afgewogen tegen de rechtsinbreuk die er het gevolg van is.³⁸ Zonder noodzaak is er ook geen legitimatie van die inbreuk, en dus een schending van het EVRM.³⁹ Te meer, nu de effecten voor omwonenden zo ingrijpend zijn.⁴⁰

33. In dat verband moet ten slotte nog worden opgemerkt dat het EHRM bij de beoordeling van die noodzaak in het bijzonder kijkt naar het wetgevingsproces dat eraan ten grondslag ligt:

The quality of the parliamentary and judicial review of the necessity of the measure is of particular importance in this respect, including to the operation of the relevant margin of appreciation (see M.A. v. Denmark [GC], § 148, citing Animal Defenders International v. the United Kingdom [GC], 2013). The procedural safeguards available to the individual will be especially material in determining whether the respondent State has, when fixing the regulatory framework, remained within its margin of appreciation. In particular, the Court must examine whether the decision-making process leading to measures of interference was fair and such as to afford due respect to the interests safeguarded to the individual by Article 8 (A.-M.V. v. Finland, 2017, §§ 82-84).⁴¹

³⁴ Vgl. Guide on Article 8, ECHR, te raadplegen via: https://www.echr.coe.int/documents/guide_art_8_eng.pdf, nr. 19 e.v.

³⁵ “It is for national authorities to make the initial assessment of the pressing social need in each case; accordingly, a margin of appreciation is left to them”, Guide on Article 8, ECHR, te raadplegen via: https://www.echr.coe.int/documents/guide_art_8_eng.pdf, nr. 29.

³⁶ Guide on Article 8, ECHR, te raadplegen via: https://www.echr.coe.int/documents/guide_art_8_eng.pdf, nr. 30.

³⁷ Hoofdlijnenbrief Schiphol van 24 juni 2022 (productie 9 IATA) p. 4; Bestemmingenanalyse (productie 3 RBV; Achtergrondnotitie proportionaliteit (productie 4 RBV). Overigens heeft RBV in de bodemprocedure toegelicht waarom die inschatting nog altijd te hoog is.

³⁸ Artikel 8 lid 2 EVRM.

³⁹ Vgl. onderdeel 2.4 van de Akte uitlating voeging RBV; Guide on Article 8, ECHR, te raadplegen via: https://www.echr.coe.int/documents/guide_art_8_eng.pdf, nr. 29 e.v.

⁴⁰ Vgl. onder meer Dagvaarding RBV/Staat, hoofdstuk 5.2.

⁴¹ Guide on Article 8, ECHR, te raadplegen via: https://www.echr.coe.int/documents/guide_art_8_eng.pdf, nr. 31.

34. Dit hof kan er dus, ook zonder een proportionaliteitstoets onder artikel 8 EVRM, niet onder uit dat aan fundamentele randvoorwaarden die een inbreuk kunnen rechtvaardigen, niet is voldaan.
35. Voorop staat dat de waarborgen van het EVRM en het Handvest van de Europese Unie vóórgaan op andere regels van nationaal of Europees recht. Voor zover toepassing van de Geluidsverordening inbreuk zou maken op de rechten onder het Handvest of Verdrag (of die inbreuk onnodig lang laten voortduren)⁴² dient de Staat die buiten beschouwen te laten.
36. Zoals ik zal toelichten, is er echter van een inbreuk op de Geluidsverordening geen sprake. Een verdragsconforme interpretatie van die Verordening kan namelijk niet tot een andere conclusie leiden, dan dat de Staat bij de beoordeling van de vraag of er sprake is van een geluidsbeperkende maatregel of een exploitatiebeperking, moet uitgaan van het vigerend wettelijk kader – en dus niet van een feitelijke voorgaande capaciteitsdeclaratie, zoals KLM bepleit.⁴³

6 De Geluidsverordening is niet van toepassing op het stoppen met gedogen

37. Dit volgt ten eerste uit de tekst van de Geluidsverordening zelf. Die definieert als exploitatiebeperking immers een geluidsgelateerde actie die de operationele *capaciteit* van een luchthaven vermindert. Capaciteit houdt in: het maximale wat iets of iemand kan ontvangen of bevatten. Zoals ik straks nog nader zal toelichten, is er door Schiphol jarenlang een capaciteit *gedecclareerd* die groter is dan de capaciteit die zij, met inachtneming van het wettelijk kader en de toepasselijke milieueisen, werkelijk kon ontvangen of bevatten. Dat is immers de kern van het gedogen. Daarmee kan hetgeen door de vingers is gezien nog niet worden vereenzelvigd met Schiphols werkelijke capaciteit. Ook de partijen hebben onderkend dat de operationele capaciteit van de luchthaven wordt beperkt door de *environmental capacity* (de milieubeperkingen).⁴⁴ Kaderstellend daarvoor zijn in ieder geval het LVB 2008 en de benodigde natuurvergunning op grond van de Habitatrictlijn. Ten opzichte van dat regelgevend kader is er juist sprake van een verruiming van de exploitatie. Daar ga ik zo nader op in.
38. Ten tweede bevestigt artikel 3 van de preambule van de Geluidsverordening dat de Balanced Approach geen afbreuk doet aan *relevant legal obligations, existing agreements, current laws and established policies*. En artikel 1 lid 2 onder a noemt als doelstelling “de bestrijding van geluidshinder, met inbegrip van gezondheidsaspecten, met inachtneming van de toepasselijke regels van de Unie en de wetgeving in elke lidstaat”.
39. Ten derde laat zich niet denken hoe die *doelstelling* van de Geluidsverordening, de bestrijding van geluidshinder op coherente en kosteneffectieve wijze, in de weg kan staan aan het handhaven van een formele wet met hetzelfde doel, waaraan (anders dan voor de gevorderde voorzieningen) een uitvoerige afweging en besluitvorming door de Staten-Generaal is voorafgegaan. Te meer, nu de vliegtuigmaatschappijen de Balanced Approach procedure juist lijken te gebruiken om de voorgenomen reductie van vliegtuigbewegingen zo lang mogelijk uit te stellen. IATA heeft immers

⁴² Vgl. MvA na voeging RBV, randnr. 72, MvA IATA, randnr. 8-10.

⁴³ MvA KLM, randr. 3.6, 3.8.

⁴⁴ Vgl. ook Dagvaarding IATA, randnummer 16; MvA Schiphol, randnr. 11-12.

om stillegging van de aanhangige procedure verzocht.⁴⁵ Het kan nog rustig jaren duren voordat een nieuw systeem kan worden ingevoerd.⁴⁶

40. Ten vierde volgt dat ook uit artikel 14 van de geluidsverordening, dat bepaalt dat geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen die werden ingevoerd vóór 13 juni 2016 geldig blijven totdat de bevoegde instanties besluiten deze te herzien overeenkomstig de Verordening. De Geluidsverordening ziet dus helemaal niet op de toepassing van het LVB 2008. Het geluidsdoel is sinds het LVB 2008 onveranderd. Door het anticiperend handhaven te staken wordt daar weer op teruggevallen. Sindsdien getroffen veiligheidsmaatregelen die de capaciteit beperken staan daar los van: dat zijn immers geen geluidsgerelateerde beperkingen, die onder de Geluidsverordening vallen. Overigens maakt ook het nogal bevreemdende voorstel van KLM en IATA, dat bij toepassing van de LVB 2008 ook die veiligheidsmaatregelen zouden moeten worden teruggedraaid,⁴⁷ inbreuk op de maatschappelijke zorgvuldigheid en de rechten van omwonenden onder artikel 8 EVRM.

7 De wettelijke grenswaarden staan geen 500.000 vliegtuigbewegingen toe

41. KLM stelt dat de grenswaarden niet meer van kracht kunnen zijn omdat er i) niet op gehandhaafd wordt wanneer er gevlogen is conform de regels van het NNHS en ii) omdat ze niet geactualiseerd zijn. Beide stellingen missen doel.
42. Ten eerste betekent het feit dat geen maatregel wordt opgelegd niet dat de grenswaarden niet van kracht zijn. Aan de handhaving in enge zin een keur aan acties vooraf, zoals: de gerealiseerde grenswaarden berekenen en rapporteren; beoordelen of het echte overschrijdingen betreft; een oorzaak-analyse uitvoeren om vast te stellen of er conform NNHS gevlogen is. Dat is allemaal wel degelijk gebeurd, alleen wordt bij overschrijding geen maatregel opgelegd.
43. Ten tweede laat KLM achterwege dat er wel degelijk op de grenswaarden gehandhaafd is als zij níét het gevolg zijn van het vliegen conform de regels van het NNHS. Dat was in 2021 nog het geval. De ILT heeft in 2022 daarom vijf maatregelen opgelegd aan Schiphol en LVNL, die door hen ook zijn nageleefd. Als gevolg daarvan is het geluid bij dit handhavingspunt in 2022 onder de grenswaarden gebleven.⁴⁸
44. Ten derde verbiedt artikel 8.1a van de Wet Luchtvaart het in bedrijf hebben van de luchthaven Schiphol zonder geldend LVB.
45. De grenswaarden van het LVB 2008 zijn dus gewoon van kracht. Dat ze niet geactualiseerd zijn doet daar niet aan af. De geldende grenswaarden kunnen niet leiden tot een operationele capaciteit van 500.000 vliegtuigbewegingen, ook al beweren IATA en KLM in hun memories het tegendeel. Zij verwijzen daartoe uitsluitend naar de opmerking van de voorzieningenrechter dat

⁴⁵ MvA IATA, randnr. 8-10.

⁴⁶ Vgl. ook MvA na voeging RBV, randnr. 72.

⁴⁷ MvA KLM, randnrs. 3.20-3.21; MvA IATA randnr. 70, 81-82.

⁴⁸ Staat van Schiphol 2022, te raadplegen via: <https://magazines.ilent.nl/staatvan/2022/02/geluidsnormen>.

er vast wel 'houdbare calculaties' te maken zijn.⁴⁹ Dat die vlieger niet opgaat, heeft RBV in haar memorie na voeging uitvoerig toegelicht.⁵⁰ Daarop zijn geïntimeerden niet ingegaan.⁵¹

46. De meest recente notities van To70 bevestigen deze lezing.⁵² Daaruit volgt bovendien opnieuw dat ook zonder strikt preferentieel baangebruik – waarbij dus rekening wordt gehouden met het kunnen inzetten van operationele stuurmaatregelen – en met de nieuwe vlootmix niet meer dan 400.000 vliegtuigbewegingen mogelijk zijn binnen de grenzen van het LVB 2008.⁵³
47. Anders dan IATA kennelijk veronderstelt,⁵⁴ geeft de gehanteerde overschrijdingskans van 20% de luchtvaartmaatschappijen daarbij juist méér in plaats van minder ruimte. Normaal gesproken wordt een overschrijdingskans van hoger dan 10% onaanvaardbaar geacht.⁵⁵ Een hogere overschrijdingskans leidt tot een hoger berekend passend jaarvolume.⁵⁶ Was men van een gangbare overschrijdingskans (dus van 10% of minder) uitgegaan, dan hadden er nog veel minder dan 400.000 vliegtuigbewegingen in het LVB 2008 gepast.

8 De natuurvergunning laat evenmin 500.000 vliegtuigbewegingen toe

48. Ook de natuurvergunning staat geen 500.000 vliegtuigbewegingen toe. KLM en IATA voeren beiden aan dat de natuurvergunning “geen punt van debat” meer zou zijn, omdat geen grief is gericht tegen rechtsoverweging 4.43.⁵⁷ Dat is onjuist, zoals volgt uit randnummer 5.1 van de spoedappeldagvaarding. De feitelijke onderbouwing van die grief kan door RBV worden aangevuld.⁵⁸
49. Bovendien leent de overweging van de voorzieningenrechter zich helemaal niet voor de kwalificatie als “feit”. De voorzieningenrechter benoemt immers uitsluitend dat eiseressen erop hebben gewezen dat de vergunning “waarschijnlijk op korte termijn zal worden verleend” en dat de Staat dat niet heeft weersproken. Daarmee staat vanzelfsprekend niet vast dat de vergunning op korte termijn wordt verleend. Dat is ook wel gebleken: de “korte termijn” waarover wordt gesproken duurt inmiddels al drie maanden, waarmee de overweging van de voorzieningenrechter door de werkelijkheid is ingehaald: van de natuurvergunning ontbreekt nog altijd elk spoor.
50. Maar ook al zou de natuurvergunning morgen toch worden verleend, dan staat vast dat die vergunning niet voor meer dan 440.000 vliegtuigbewegingen zal zijn. Er kan immers niet meer worden toegewezen dan waarom is verzocht. De “(tijdelijke) mogelijkheid” voor 500.000

⁴⁹ MvA KLM, randnr. 6.3, 6.7; MvA IATA onderdeel 2.7.

⁵⁰ Memorie na voeging RBV, randnr. 29-35.

⁵¹ KLM haalt de stellingen van RBV slechts aan in het kader van haar verweer dat de Experimenteerregeling onrechtmatig zou zijn, MvA na voeging KLM, randnrs. 3.1-3.14.

⁵² Producties 16 en 17 Staat.

⁵³ Productie 17 Staat, p. 1 (vraag 1).

⁵⁴ MvA IATA, randnr. 91.

⁵⁵ Zo volgt bijvoorbeeld uit de MER 2020, Deel 1, Hoofdrapport, p. 26. Te raadplegen via: <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2021/02/16/bijlage-3-mer-nnhs-2020-deel-1-hoofdrapport>
MER 202 Deel 3, Scenario's, p. 47: Uit de tabel blijkt dat er bij zowel de huidige als situatie in 2020 voor de etmaalperiode een te hoge overschrijdingskans is, namelijk groter dan 10%. Te raadplegen via: <https://www.rvo.nl/sites/default/files/2021/02/Milieueffectrapportage-2020-deel-3-Scenarios.pdf>

⁵⁶ Vgl. ook productie 17 Staat, pagina 5: een hogere overschrijdingskans leidt tot een hoger berekend passend jaarvolume.

⁵⁷ MvA na voeging IATA, randnrs. 12-13; KLM MvA na voeging, randnrs. 2.20-2.29. Zie ook MvA IATA, randnr. 95 en MvA KLM, randnr. 4.16.

⁵⁸ Zie Parket van de Hoge Raad van 9 april 2010, ECLI:NL:PHR:2010:BK4549, r.o. 2.9-2.12.

vliegtuigbewegingen betreft het verzoek van Schiphol om meer dan 440.000 vliegtuigbewegingen *te gedogen* tot er een nieuw LVB is vastgesteld.⁵⁹ Dat is dus opnieuw méér dan op grond van die vergunning in het vermogen ligt.

51. Zonder twijfel zal de vergunning, eenmaal daar, ook aan de rechter worden voorgelegd. Met gereede kans op succes,⁶⁰ want extern salderen is zonder onderzoek naar additionaliteit helemaal niet toegestaan.⁶¹ Ook zullen vermoedelijk handhavingsprocedures volgen, waardoor voor het hele gedoog-kaartenhuis instorten dreigt.

9 Wie moet de lasten dragen van het falend optreden van de Staat?

52. Het is aan de Staat te wijten dat er zo'n gigantische discrepantie heeft kunnen ontstaan tussen wet en praktijk, tussen capaciteit en capaciteits*declaratie*, tussen 'per saldo' berekende hinder, en werkelijke hinder, en daarmee uiteindelijk óók: tussen alle partijen die deelnamen aan het de Alderstafel en de Omgevingsraad. Dat roept de vraag op: bij wie moet de rekening van dit langdurig falen worden neergelegd?

53. Omwonenden vormen al jarenlang het sluitstuk van het Schipholbeleid. Zij zijn het immers die onder de nooit ingeloste belofte van 'minder hinder' jarenlang méér vliegtuigbewegingen en hinder hebben moeten dulden. En als het aan de vliegtuigmaatschappijen ligt, maken zij inmiddels aanspraak op dat mislukte beleid.⁶² Maar óók als het zo is dat de Staat jegens de vliegtuigmaatschappijen onrechtmatig handelt, wat niet geheel valt uit te sluiten, betekent dat nog niet dat daaruit toewijzing van de vorderingen kan volgen. De maatschappelijke kosten van toewijzing zijn namelijk vele malen groter dan de specifieke kosten van de vliegtuigmaatschappijen bij handhaving van de wet of enige nieuw te introduceren regeling. De vliegtuigmaatschappijen hebben terecht niet weersproken dat het algemeen economisch welzijn niet tot instandhouding van de gedoogconstructie noopt.

54. Het valt niet uit te sluiten dat de vliegtuigmaatschappijen met succes de Staat op hun aldus ontstane schade kunnen aanspreken. Maar een vordering die ertoe strekt dat de huidige onrechtmatige situatie wordt voortgezet, ten koste van omwonenden (en voor [onbepaalde tijd]),⁶³ dat reikt veel te ver. Bovendien plaatst die vordering de rechtspraak in de onmogelijke positie dat die zou moeten legaliseren wat evident in strijd is met de vigerende wet. Zo wordt een onrechtmatige situatie officieel juridisch witgewassen.

55. Het vonnis moet daarom worden vernietigd, de vorderingen moeten worden afgewezen.

⁵⁹ Besluit op handnavingsverzoek MOB ten aanzien van de Luchthaven Schiphol, te raadplegen via: https://puc.overheid.nl/natuurvergunningen/doc/PUC_737846_17/1/ aanhef onder 'Meer dan 440.000 vtb: "Ik lees dit als een verzoek van de luchthaven om in een overgangperiode af te zien van handhavend optreden."

⁶⁰ Vgl. Memorie na voeging RBV, onderdeel 3.3.2, en Raad van State, 24 november 2021, [ECLI:NL:2021:2627](https://www.raadvanstate.nl/uitspraken/@127604/201805874-1-r2/#highlight=Oostelijke%20langstraat), te raadplegen via: <https://www.raadvanstate.nl/uitspraken/@127604/201805874-1-r2/#highlight=Oostelijke%20langstraat>.

⁶¹ Raad van State, 24 november 2021, [ECLI:NL:RVS:2021:2627](https://www.raadvanstate.nl/uitspraken/@127604/201805874-1-r2/#highlight=Oostelijke%20langstraat), r.o. 30.5, te raadplegen via: <https://www.raadvanstate.nl/uitspraken/@127604/201805874-1-r2/#highlight=Oostelijke%20langstraat>

⁶² MvA KLM, randnr. 3.44.

⁶³ Vgl. memorie na voeging RBV, o.a. randnr. 1-4, 72, 85 en hierboven in hoofdstuk 6.