



Universiteit
Leiden
The Netherlands

Beschadigd vertrouwen: vertrouwenwekkend schadebeleid na door de overheid gefaciliteerde schade

Kuipers, G.M.

Citation

Kuipers, G. M. (2021, December 7). *Beschadigd vertrouwen: vertrouwenwekkend schadebeleid na door de overheid gefaciliteerde schade*. Wolters Kluwer, Deventer. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/3245338>

Version: Publisher's Version

License: [Licence agreement concerning inclusion of doctoral thesis in the Institutional Repository of the University of Leiden](#)

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/3245338>

Note: To cite this publication please use the final published version (if applicable).

7.1 Inleiding en leeswijzer

De Nederlandse nationale luchthaven Schiphol is na de Tweede Wereldoorlog uitgegroeid tot een zogenaamde *mainport*, een kern van verbinding tussen Nederland en de wereld. Voor het kleine land dat Nederland is, is de luchthaven – en zijn groei – buitenproportioneel. Schiphol is ‘groter dan Nederland’.¹ Het vliegveld ligt centraal in de Randstad, een gebied dat tevens grote groei heeft gekend: door verstedelijking wonen steeds meer mensen in de buurt van Schiphol. Dus terwijl Schiphol uitbreidde, leek de omgeving steeds dichterbij zowel de luchthaven als het besluitvormingsproces rond die luchthaven te komen.

Door technologische en economische ontwikkelingen als de komst van straalmotoren in de jaren ’60, de steeds grotere vliegtuigen en een toename van het aantal passagiers- en vrachtluchten, nam geluidsoverlast in de directe en verdere omgeving van Schiphol toe.² Eind jaren ’70 erkende de overheid geluidsoverlast – ook van andere bronnen zoals wegverkeer en industrie – als maatschappelijk probleem, en begon men maatregelen te nemen om de burgers hier zo veel mogelijk tegen te beschermen.³ Omdat Schiphol van nationaal belang werd en wordt geacht, speelt het Rijk hier de belangrijkste rol als overheidsactor.⁴ Zowel de schadeoorzaken als de schademaatregelen komen voort uit nationaal beleid. Ik geef in par. 7.2 een beknopt overzicht van de geschiedenis van de luchthaven, en bespreek in par. 7.3 de ontwikkelingen rondom het vertrouwensniveau in de casus aan de hand van enquêtes, mediaberichten, klachten en onderzoeken naar de omgeving.

Er zijn grenzen gesteld aan de groei van Schiphol, aan het soort vliegtuigen, de momenten waarop men mocht vliegen – bronmaatregelen, waardoor werd voorkomen dat (meer) hinder ontstond – en aan de andere kant zijn huizen geïsoleerd en eigenaren gecompenseerd voor schade.⁵ De afgelopen jaren is (wederom) een maatschappelijke discussie gaande; Schiphol zit aan de grens van haar toegestane potentieel (de zogenaamde Aldersakkoorden voorzagen in afspraken tot

1 Riemens 2011.

2 Bouwens & Dierikx 1996, p. 124-125, 156-203.

3 Wet geluidhinder, *Stb.* 1979, nr. 99.

4 El Makhoulfi 2013, p. 249.

5 Als strategie uiteengezet in *Kamerstukken I* 1981 16400 XII, nr. 4, p. 6.

2020, terwijl het afgesproken maximumaantal passagiers reeds in 2017 bereikt werd⁶) en Lelystad Airport was bedoeld om verdere groei te kunnen faciliteren. Inmiddels is de vraag of groei van Schiphol wel gewenst is, en zo ja, waar deze dan nog plaats mag vinden.⁷ Die recente ontwikkelingen⁸ vormen echter niet mijn focus; mijn onderzoek en dit hoofdstuk zijn een beschouwing van het schadebeleid rond de uitbreidingen tot nu toe.

Hoewel door bronbeperkingen en schademaatregelen objectief gezien door de jaren heen minder geluidsoverlast werd veroorzaakt – deze objectieve hoeveelheid geluid noemt men *geluidsbelasting* – nam het aantal klachten over die geluidsoverlast toe.⁹ Er bestaat dus een paradox tussen vermindering van objectieve overlast en vermeerdering van subjectieve overlast. Klachten komen voort uit *geluidhinder*, de subjectieve beleving van geluid, die per persoon verschilt. De ervaring van geluidhinder blijkt het resultaat van het beleidsdiscours; de ervaring van geluidhinder is een combinatie van (‘objectieve’) geluidsbelasting gecombineerd met sociale en persoonlijke factoren zoals iemands denkkader en mate van vertrouwen in de overheid en de luchthaven.¹⁰

Er is naast het schadebeleid een aantal andere factoren dat het vertrouwensniveau in de casus beïnvloedt; in par. 7.4 besteed ik daarom aandacht aan de institutionele context rondom de luchthaven. Zo zette het Rijk lang in op een overlegcultuur waarbij de regierol van de overheid op de achtergrond kwam te staan; kon het aantrekkelijk zijn om het probleem te verplaatsen (ook wel het waterbedeffect); speelde een discussie over de meetbaarheid van en betrouwbaarheid van cijfers over de overlast; twijfelden omwonenden over de belangen van de overheid vanwege de hechte relatie tussen luchthaven en het Rijk; en hanteerde de luchthaven een proactieve communicatiestrategie richting de omwonenden.

Ik onderscheid drie onderdelen van het schadebeleid rondom Schiphol en beschrijf deze in par. 7.5:

1. Geluidsisolatie: de overheid werkte sinds de jaren '80 onder de noemer GIS aan drie geluidsisolatieprojecten in de directe omgeving van Schiphol (par. 7.5.1).
2. Nadeelcompensatie en planschade: rond de komst van de Polderbaan ontstond behoefte aan een schaderegeling voor de nadeelcompensatie en planschade die deze grote planologische wijziging met zich mee zou brengen, uitgevoerd door het Schadeschap luchthaven Schiphol (par. 7.5.2).
3. Leefbaarheidsmaatregelen: ten behoeve van de omgeving is een aantal leefbaarheidsmaatregelen genomen, waarvan het Aldersakkoord over omgevingskwaliteit en de hieruit voortkomende Stichting Leefomgeving Schiphol de belangrijkste pijlers vormen (par. 7.5.3).

6 De Wit & Burghouwt 2017, p. 1-11.

7 Zie bijvoorbeeld *Luchtvaartbeleid: een nieuwe aanvliegroute* 2019.

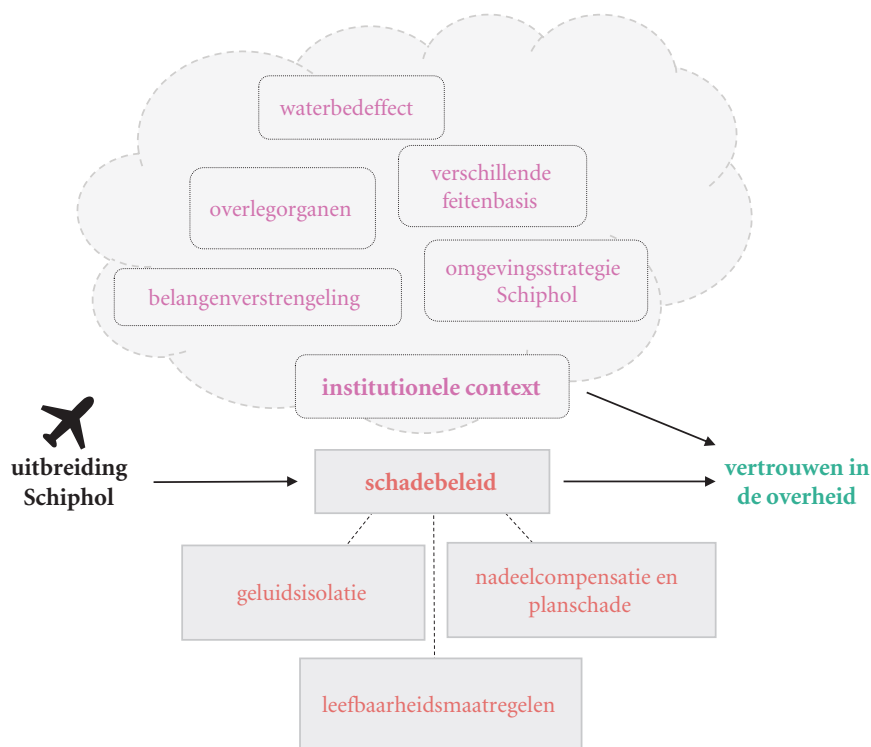
8 Waaronder de Luchtvaartnota 2020-2050: *Kamerstukken II* 2019/20, 31936, nr. 741; *Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050* 2020.

9 Broër 2006; Kroesen 2011.

10 Broër 2006; Kroesen 2011.

Ik geef voor ieder onderdeel een overzicht van het ontstaan en verloop van de schademaatregelen, en de evaluatie en reacties vanuit gedupeerden, toezichthouders en belangenvertegenwoordigers op deze maatregelen.

In par. 7.6 sta ik stil bij de wijze waarop de interdisciplinaire principes uit hoofdstuk 4 terugkomen in deze vormen van schadebeleid. Heeft de overheid bij het vaststellen van de verschillende onderdelen van het schadebeleid nagedacht over erkenning, participatie, begrijpelijkheid, openbaarheid, onafhankelijkheid, en voortvarendheid, en de onderliggende beleidsinstrumenten die zij toe kan passen om deze principes na te streven; en zijn hier resultaten van te herkennen in de beleving en beoordeling van het schadebeleid? In par. 7.7 beantwoord ik de centrale onderzoeksvraag van dit hoofdstuk: wat was de bijdrage van de interdisciplinaire principes en beleidsinstrumenten, mede in het licht van de verdere contextuele factoren, in het verloop van het vertrouwen van burgers in hun overheid in de casus uitbreiding van luchthaven Schiphol?



Figuur 7.1 Schematische weergave van de analyse in dit hoofdstuk: wat is, rekening houdend met de institutionele context, het effect van schadebeleid rond de uitbreiding van luchthaven Schiphol op het vertrouwen in de overheid?

7.2 De uitbreiding van luchthaven Schiphol

Over de geschiedenis van Schiphol zijn verscheidene boeken verschenen;¹¹ ik richt mij in deze paragraaf op een beknopte beschrijving van met name het bestuurlijke proces rond de luchthaven en de discussie over geluidsoverlast, omdat hier de schade en schadeveroorzakende besluiten door worden gecontextualiseerd. Ter afsluiting geef ik in figuur 7.2 de belangrijkste ontwikkelingen in de casus weer als tijdlijn, en presenteer ik in figuur 7.3 een kaart waarin wordt weergegeven hoe de start- en landingsbanen zijn gepositioneerd en in welke geluidsbelasting zij overdag resulteren sinds de uitbreiding van luchthaven Schiphol via de ingebruikname van de Polderbaan.

1916-1960: Oprichting en groei van de luchthaven

Schiphol begon als militaire luchthaven aan het einde van de Eerste Wereldoorlog. Een paar jaar na de oprichting ving ook civiele luchtvaart, waaronder activiteiten van de net opgerichte Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (KLM), aan op Schiphol.¹² De luchthaven werd tijdens de Tweede Wereldoorlog meermaals gebombardeerd en er bleef vrijwel niets van de oude bebouwing over.¹³ Na de oorlog vormde Schiphol een belangrijk onderdeel van de wederopbouw. De gemeente Amsterdam, dan nog de eigenaar van de luchthaven, voorzag Schiphol als onderdeel van de nationale (her-)ontwikkeling.¹⁴ Nederland was in de ban van de planologie, de maakbare samenleving, en het ontwikkelen van de nationale luchthaven via ruimtelijk ordeningsbeleid sloot hier goed bij aan.¹⁵ Vergeleken met andere (west-)Europese luchthavens kon Schiphol ook relatief gemakkelijk uitbreiden en groeien, dankzij haar ligging in de (schaars bebouwde) Haarlemmermeerpolder.¹⁶

In 1958 werd de luchthaven formeel genationaliseerd; gezien de grote toekomstplannen vond het Rijk het niet logisch dat de besluitvorming rond Schiphol primair bij de gemeente Amsterdam zou moeten berusten; Schiphol moest onderdeel worden van nationaal beleid.¹⁷ Vanaf de jaren '60 werd Schiphol opgenomen in nationale planologie, en werden haar (mogelijkheden tot) groei niet langer aan de regio overgelaten.¹⁸ De nieuwe Naamloze Vennootschap Luchthaven Schiphol kende drie aandeelhouders:¹⁹ ongeveer twee derde van de aandelen kwamen in handen van de Staat, ruim een derde bleef van de gemeente Amsterdam en de gemeente Rotterdam kreeg een klein minderheidsaandeel.²⁰

11 Bouwens & Dierikx 1996; zie ook Huijs 2011; El Makhloufi 2013; Steinmetz 2020.

12 Bouwens & Dierikx 1996, p. 22, 35.

13 Bouwens & Dierikx 1996, p. 97-103.

14 Broër 2006, p. 82.

15 Faludi & Van der Valk 1994; Broër 2006, p. 83-97; Bouwens & Dierikx 1996, p. 147-174, 205-212.

16 El Makhloufi 2013, p. 205.

17 Nijland 2013, p. 287; Bouwens & Dierikx 1996, p. 175-190.

18 El Makhloufi 2013, p. 249.

19 Inmiddels zijn dit er vier, vanwege wederzijdse investeringen na de fusie van KLM en AirFrance: Nijland 2013, p. 289-290.

20 Nijland 2013, p. 285-287; Bouwens & Dierikx 1996, p. 188-190.

De overheid keek vanuit planologisch perspectief naar de luchthaven en richtte zich op groei en op de langetermijneffecten van die groei.²¹ Met de komst van de veel luidruchtigere straalvliegtuigen in de jaren '50 en '60 begon men zich te realiseren dat geluidsoverlast rond de luchthaven een probleem voor de omgeving zou worden, ook omdat de omliggende gemeenten steeds verder uitbreidden.²² De eerste protesten en klachten volgden;²³ Schiphol nam in 1967 na protesten van omwonenden van de Buitenveldertbaan voor het eerst een kopje 'geluidhinder' op in het jaarverslag.²⁴ Het Rijk stelde de commissie Kosten in om vanuit wetenschappelijke onderbouwing een systeem op te zetten om geluidsoverlast in kaart te kunnen brengen en te reguleren.²⁵ Reeds in 1959 benoemde de overheid dat ervaren overlast mede wordt bepaald door andere factoren dan de daadwerkelijke (objectieve) geluidsbelasting, zoals het moment van de dag maar ook menselijke factoren zoals tolerantie voor geluid.²⁶ De conclusie van de commissie Kosten was dat geluidsoverlast kon worden toegestaan, mits deze binnen bepaalde grenzen bleef. Op basis van haar advies werd een maximum gesteld aan het percentage mensen dat (erg) gehinderd wordt, zodat geluidscontouren in kaart konden worden gebracht.²⁷

1960-1990: Regels over geluidhinder

De geluidscontouren brachten restricties mee voor de vliegroutes vanaf Schiphol. De overheid wilde via de contouren haar burgers beschermen voor gezondheidsschade, waar in de jaren '60 en '70 steeds meer onderzoek naar werd gedaan.²⁸ In 1979 werd de Wet geluidhinder aangenomen,²⁹ en rond die tijd wijzigde ook het zogenaamde Structuurschema Burgerluchtvaart³⁰ en de Luchtvaartwet,³¹ die regelden waar en hoeveel overlast mag worden verwacht en gecreëerd. Deze grenzen vormden een eerste compromis tussen groei van Schiphol en bescherming van de omwonenden. Vanwege de economische ontwikkeling waren de dorps- en stadskernen rond de luchthaven ook aan het groeien, en de Rijksoverheid probeerde een balans te vinden tussen deze verschillende belangen.³² Als eerste vorm van schadebeleid begon zij in 1984, op basis van de eisen uit de Wet geluidhinder, met het akoestisch isoleren van de directe omgeving van Schiphol,³³ een project dat uiteindelijk tot 2012 zou duren.

Medio jaren '80 ontstond steeds meer aandacht voor 'het milieu', waarmee zowel natuur als de menselijke leefomgeving werd bedoeld. Deze milieu-problemen werden in het beleid opgenomen en geïnternaliseerd in politieke en

21 Broër 2006, p. 83-97.

22 Bouwens & Dierikx 1996, p. 124-125, 156-203.

23 Broër 2006, p. 96-97; De Jong 2012, p. 46.

24 Bouwens & Dierikx 1996, p. 273; *Jaarverslag N.V. Luchthaven Schiphol* 1968, p. 25.

25 Broër 2006, p. 88-91; Bouwens & Dierikx 1996, p. 201-202, 274-275.

26 Broër 2006, p. 88.

27 Broër 2006, p. 90-91; Tan 2001, p. 130-131; Bouwens & Dierikx 1996, p. 201-202, 274-275; Adviescommissie Geluidhinder door Vliegtuigen 1967.

28 Bouwens & Dierikx 1996, p. 201-202, 331; Broër 2006, p. 84-85.

29 Wet geluidhinder, *Staatsblad* 1979, nr. 99.

30 Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen, *Kamerstukken II* 1980/1981, 15880, nr. 11.

31 Wijziging Luchtvaartwet, *Staatsblad* 1978, nr. 354.

32 Bouwens & Dierikx 1996, p. 197-201.

33 Regeling geluidwerende voorzieningen 1997, *Stcrt.* 1997, nr. 47; *Kamerstukken II* 1989/90, 21660, nr. 1.

beleidsdiscussies over de toekomst van de luchthaven.³⁴ Schiphol werd in toenemende mate geconfronteerd met klachten. Hoewel in 1968 een Informatiecentrum Geluidshinder Schiphol was opgericht, functioneerde deze vooral als centraal punt voor de toenemende klachtenstroom vanuit de omgeving.³⁵ Het centrum werd in 1974 opgevolgd door de Stichting Geluidshinder Schiphol³⁶ en in 1979 door de Commissie Geluidshinder Schiphol, dat meer een adviesorgaan richting de Rijksoverheid poogde te zijn over geluidhindermaatregelen.³⁷

1990-2005: De Polderbaan en toenemende maatschappelijke discussie

Binnen deze context ontstond de beleidsvoorbereiding voor meer uitbreidingen van Schiphol. Al in 1967 en 1969 wees de directie van Schiphol op het idee voor een 'vijfde' baan,³⁸ de Polderbaan.³⁹ Eind jaren '80 werd in de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening – een grootschalig ruimtelijk beleidsplan – ingezet op internationalisering, onder meer via mainports: sterke infrastructuur en handelsstromen zouden de motor vormen van de Nederlandse economie.⁴⁰ Hier werd de zogenaamde dubbeldoelstelling geïntroduceerd: het Schipholbeleid moest gelijktijdig zorgen voor versterking van de economie en verbetering van het milieu.⁴¹ Ook werd vastgelegd dat nieuwe, losse afspraken moesten worden gemaakt voor de groei van Schiphol in diens (leef-)omgeving.⁴² Dit leidde tot het Plan van Aanpak Schiphol en Omgeving, dat het kabinet in 1991 presenteerde.⁴³ Groei van Schiphol, onder meer via de Polderbaan, werd noodzakelijk geacht voor de ontwikkeling van de mainportfunctie omdat hiermee tegelijkertijd het leefmilieu zou kunnen worden ontzien.⁴⁴

Ter uitwerking van dat Plan van Aanpak en ter voorbereiding van de Planologische Kernbeslissing – het formele vaststellen van de beleidsdoelen – richtte de overheid een stuurgroep Project Mainport en Milieu Schiphol op.⁴⁵ De Planologische Kernbeslissing was bedoeld om inspraak uit de samenleving te verwerken in de beleidsplannen. Ondertussen wakkerde de maatschappelijke discussie aan. Milieuorganisaties waren kritisch op het Plan van Aanpak: zij vonden dat onvoldoende aandacht werd besteed aan de omgeving en hadden het idee dat de afspraken uit het Plan van Aanpak al vaststonden, zodat inspraak verder weinig zou uithalen.⁴⁶ Er werden onvoldoende waarborgen geboden voor het milieu, en

34 Broër 2006, p. 103; Hajer 1995.

35 Bouwens & Dierikx 1996, p. 267-277.

36 Förster 2013, p. 2; Stil, *Het Parool* 7 maart 1994.

37 Bouwens & Dierikx 1996, p. 306.

38 Voor de volledigheid: eigenlijk is dit een zesde baan. De Oostbaan is weinig in gebruik, maar wordt bij bepaalde weersomstandigheden voor regulier vliegverkeer ingezet: Tan 2001, p. 15.

39 *Jaarverslag N.V. Luchthaven Schiphol* 1968, p. 29; *Jaarverslag N.V. Luchthaven Schiphol* 1970, p. 6.

40 Broër 2006, p. 49-62, 98-101; Tan 2001, p. 29-30; *Kamerstukken II* 1988/89, 20490, nr. 9.

41 Tan 2001, p. 29.

42 Broër 2006, p. 105; Tan 2001, p. 27-46.

43 Huijs 2011, p. 155-176; Tan 2001, p. 47-72; *Plan van Aanpak Schiphol en Omgeving* 16 april 1991; *Kamerstukken II* 1990/91, 21964, nr. 4.

44 Tan 2001, p. 65.

45 Huijs 2011, p. 177-184; Tan 2001, p. 73-79.

46 Huijs 2011, p. 231; partijen hadden in het *Beleidsconvenant Plan van Aanpak Schiphol en Omgeving* 16 april 1991 inderdaad vastgelegd dat het verdere besluitvormingstraject moest aansluiten bij de oplossingsrichtingen uit het Plan van Aanpak: Bouwens & Dierikx 1996, p. 390-391.

volgens hen was de win-win houding van de dubbeldoelstelling onrealistisch.⁴⁷ Milieudefensie voerde actie door grond te kopen en bomen te planten op het land dat Schiphol op het oog had als Polderbaan: het Bulderbos.⁴⁸

In 1995 werd de Planologische Kernbeslissing gepresenteerd, een principebesluit van het kabinet om toestemming te verlenen de Polderbaan aan te leggen en in gebruik te nemen.⁴⁹ Er zou tevens worden toegewerkt naar een nieuwe Wet luchtvaart en verdere (lokale) wet- en regelgeving, zoals een aanwijzingsbesluit en bestemmingsplan, in aanvulling op ondertussen gewijzigde wetten. Zo introduceerde de overheid via de aanpassing van de Luchtvaartwet uit 1994 geluidsnormen voor het limiteren van overlast tijdens nachturen (van 23:00-06:00).⁵⁰ De dubbeldoelstelling werd met de vaststelling van de Planologische Kernbeslissing door regering en Staten-Generaal vastgelegd: de Rijksoverheid richtte zich op groei van Schiphol én op een prettige leefomgeving voor de omwonenden. De planologische wijziging zou gaan leiden tot nadeelcompensatie- en planschadeaanvragen, dus besloot men via een gemeenschappelijke regeling tussen Rijksoverheid en betrokken lokale overheden tot de oprichting van een Schadeschap luchthaven Schiphol.⁵¹

De maatschappelijke discussie verstomde niet, ook omdat Schiphol veel sterker groeide dan verwacht. De hoeveelheid vluchten overschreed al jarenlang de bestaande wet- en regelgeving en dit werd gedoogd door de regering.⁵² Verschillende instanties waren kritisch over de gebrekkige handhaving van gestelde normen. De onafhankelijke commissie In 't Veld wees op 'een aantal absurditeiten en onvolkomenheden in de handhavingssystematiek'.⁵³ De Rekenkamer onderzocht op verzoek van de Tweede Kamer de groeicijfers van de luchthaven en gaf aan dat 'te veel is gewerkt aan de onderbouwing van beleidsmatig gewenste uitkomsten'⁵⁴ waardoor gegevens over vliegbewegingen rooskleurig – aan de hand van berekeningen en prognoses in plaats van daadwerkelijke prestaties – werden gepresenteerd. De Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State constateerde dat de Minister van Verkeer en Waterstaat (V&W) onvoldoende werk had gemaakt van het beperken van stankoverlast en luchtverontreiniging zoals was vastgelegd in de Planologische Kernbeslissing.⁵⁵

De ministeries van V&W en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM) poogden via overleginstanties te komen tot (vervolg-)afspraken over normering. Naast de werkgroep Toekomstige Nederlandse Luchtvaart Infrastructuur uit 1995⁵⁶ werd vrijwel synchroon ook het Tijdelijk Overleg

47 Huijs 2011, p. 176; Bouwens & Dierikx 1996, p. 373-379, 386.

48 Broër 2006, p. 108; Riemens 2011, p. 278-279; Huijs 200-201; Polderman & Klein Kranenburg, *Skript Historisch Tijdschrift* 2014, p. 60-65.

49 Huijs 2011, p. 177-184; *Kamerstukken II* 1994/95, 23552, nr. 52.

50 *Kamerstukken II* 1994/95, 24049, nr. 3.

51 Schadeschap luchthaven Schiphol, *Stcrt.* 1998, nr. 223.

52 Tan 2001, p. 120; Walravens, *Platform, RVD Communicatiereeks* 2004, p. 9-10.

53 *Kamerstukken II* 1998/99, 25466, nr. 19, p. 5.

54 *Kamerstukken II* 1999/00, 27210, nr. 3, p. 19; Algemene Rekenkamer, *Groeicijfers Schiphol*, Den Haag: SDU Uitgeverij 1998.

55 ABRvS 28 juli 1998, ECLI:NL:RVS:1998:ZF3238; ABRvS 8 augustus 2000, ECLI:NL:RVS:2000:AA6721, r.o. 2.11 e.v..

56 Het ministerie handelde mede naar aanleiding van advies van de Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid: *Besluiten over grote projecten* 1994; Abma 2001, p. 66-79; Van Eeten 1999; Huijs 2011, p. 241-259.

Platform Schiphol opgericht,⁵⁷ dat over een geluidsnormeringssysteem voor de Polderbaan zou adviseren.⁵⁸ Dit was de eerste keer dat ook de milieuorganisaties onderdeel waren van een officiële adviesgroep.⁵⁹ De nieuwe dienst Onderzoek Nationale Luchthaven van het ministerie van V&W nam het initiatief echter over⁶⁰ en Milieudefensie en Stichting Natuur en Milieu stapten uit het overleg voordat het eindadvies gepresenteerd werd, omdat zij het idee hadden dat de overheid en Schiphol de echte beslissingen al zonder hen hadden genomen.⁶¹

In 2003 werd de Polderbaan geopend.⁶² Bij de bespreking van de nieuwe Wet luchtvaart twijfelde een bezorgd parlement of omwonenden onder het nieuwe normenstelsel voldoende bescherming zouden ontvangen. De Eerste Kamer dwong de motie-Baarda af, waarin de regering werd opgeroepen om binnen twee jaar het nieuwe Schipholbeleid te evalueren en een gelijkwaardigheidstoets uit te voeren.⁶³ In de overgang naar de nieuwe wet was namelijk besloten om over te stappen van de tot dan toe heersende geluidhindernorm, de Kosteneenheid (genoemd naar de gelijknamige commissie), op de toekomstige Europese norm L_{den} (level day-evening-night), waarin rekening werd gehouden met tijdsverschillen in de dosering van het geluid.⁶⁴ De overheid had voor de eeuwwisseling op aansporen van de Tweede Kamer een Commissie Deskundigen Geluidhinder (commissie-Berkhout) ingesteld om te adviseren over de geluidsnormen, maar deze eindigde in onenigheid vanwege de kritiek die de commissie had op het te voeren beleid, waarmee zij volgens de minister buiten de omvang van haar (advies-) bevoegdheden trad.⁶⁵

Naast deze bestuurlijke onenigheid kwam al snel na de ingebruikname naar buiten dat een ‘invoerfout’ was gemaakt bij het berekenen van de capaciteit van de Polderbaan, waardoor minder kon worden gevlogen dan gedacht en de geluidscontouren moesten worden aangepast.⁶⁶ Als onderdeel van de gewijzigde Wet luchtvaart was de Commissie Geluidshinder Schiphol overgegaan in de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS), bedoeld als overlegplatform tussen de luchtvaartsector en omgeving over milieu- en veiligheidsaspecten.⁶⁷ Zij reageerden woedend op de fout.⁶⁸ Over zowel de fout als het wantrouwen vanuit de omgeving werd grootschalig in de media bericht: de waarnemend voorzitter werd geciteerd met de uitspraak: ‘Of je nu linksom of rechtsom gaat, Schiphol krijgt altijd zijn zin.’⁶⁹

57 Weggeman 2003, p. 186.

58 Weggeman 2003.

59 Weggeman 2003, p. 190, 194.

60 Huijs & Koppenjan 2010, p. 377; Weggeman 2003; Walravens, *Platform, RVD Communicatiereeks* 2004, p. 8-18.

61 Weggeman 2003, p. 213-217; Den Butter & Burgers 2003, p. 14-15.

62 Riemens 2011, p. 285; Broër 2006, p. 78-79.

63 *Kamerstukken I* 2001/02, 27603, nr. 88k.

64 Wet van 27 juni 2002 tot wijziging van de Wet luchtvaart inzake de inrichting en het gebruik van de luchthaven Schiphol, *Stb.* 2002, nr. 374.

65 Berkhout 2003; Huijs 2011, p. 321-327.

66 De Jong 2012, p. 69-70.

67 *Stb.* 2002, nr. 374; *Jaarverslag* 2004.

68 Huijs 2011, p. 380.

69 *Jaarverslag* 2004, p. 12-13; Schoorl, *De Volkskrant* 11 juli 2003.

Vanwege de motie-Baarda werd de periode van 2003 tot 2005 geëvalueerd; vele overheidsinstanties en ook partijen uit de luchtvaartsector droegen bij aan de evaluatie met advies- en onderzoeksrapporten.⁷⁰ Hoewel in het eindrapport werd geconcludeerd dat de nieuwe Wet luchtvaart gelijkwaardige bescherming bood⁷¹ en de geluidhinder – gemeten via het percentage (ernstig) gehinderden en slaapverstoringen – sterk was afgenomen en binnen de in 1990 gestelde eisen viel,⁷² was nog altijd sprake van een slechte relatie tussen Schiphol en haar omgeving. Vanwege irritaties over de problemen na de ingebruikname van de Polderbaan en de resultaten van de evaluatie waren vrijwel alle partijen het eens dat het huidige normeringssysteem in ieder geval niet voldeed.⁷³

Schiphol had zich met de tijd ontwikkeld als een bijzonder sterke organisatie, die ook in bedrijvigheid rond de luchthaven investeerde.⁷⁴ Vanaf eind jaren '90 werd overwogen of Schiphol geprivatiseerd zou worden.⁷⁵ Dit ging uiteindelijk niet door, omdat medio jaren '00 de gemeente Amsterdam – wiens goedkeuring statutair vereist was⁷⁶ – een veto uitsprak en ook de Tweede Kamer zich negatief over het plan uitliet.⁷⁷

2006-heden: De tafel van Alders en aandacht voor de omgeving

In 2006 presenteerde het kabinet zijn standpunt over de toekomst van Schiphol, waarin het onder meer aangaf groei tot 600.000 vliegbewegingen te voorzien voor de toekomst.⁷⁸ Het kabinetsstandpunt werd sterk bekritiseerd, met name vanwege het ontbreken van inbreng van lokale actoren en de gebrekkige bescherming van de 'buitengebieden' wat betreft geluidhinder.⁷⁹ Als reactie startte de Rijksoverheid dat jaar een nieuw initiatief tot dialoog onder de leiding van oud-minister Hans Alders, de Tafel van Alders (ook wel Alderstafel).⁸⁰ De deelnemende partijen waren Schiphol, de Luchtverkeersleiding,⁸¹ KLM, centrale en lokale bestuurders, en bewonersvertegenwoordigers uit de CROS. Schiphol had in 2006 en 2007 al de nieuw gecreëerde normen overschreden,⁸² dus werd de

70 Huijs 2011, p. 393-437; *Evaluatie Schipholbeleid. Het effect van beleid op geluidsoverlast en het externe veiligheidsrisico* 2005; *Evaluatie Schipholbeleid. Twee jaar ervaring met het Schipholbeleid* 2005; *Werken aan de toekomst van Schiphol en de regio* 2005; *Onweer zuivert de lucht* 2006; *Schiphol: Meer markt voor de mainport* 2006; *Evaluatie Schipholbeleid. Eindrapport* 2006.

71 *Kamerstukken II* 2005/06, 29665, nr. 24; *Evaluatie Schipholbeleid. Eindrapport* 2006.

72 *Evaluatie Schipholbeleid. Eindrapport* 2006, p. 19.

73 Huijs 2011, p. 435.

74 De Jong 2012, p. 65-68.

75 Nijland 2013, p. 300-307, De Jong 2012, p. 68.

76 Nijland 2013, p. 296.

77 Nijland 2013, p. 306.

78 *Kamerstukken II* 2005/06, 29665, nr. 28.

79 Huijs 2011, p. 460-470.

80 Förster 2013; De Jong 2012, p. 472-521.

81 De Luchtverkeersleiding Nederland kent in dit dossier en de beleidsvormingsprocessen een eigen positie, aangezien deze organisatie in 1993 werd gescheiden van de onder het ministerie van Verkeer en Waterstaat ressorterende Rijksluchtvaartdienst, en sindsdien een zelfstandig bestuursorgaan vormt: Wet luchtvaart, *Stb.* 1992, nr. 368; *Kamerstukken II* 2007/08, 25268, nr. 47; Regeling sturing van en toezicht op de Luchtverkeersleiding Nederland, *Stcrt.* 2012, nr. 25324.

82 *Kamerstukken II* 2006/07, 29665, nr. 43; *Kamerstukken II* 2006/07, 29665, nr. 58; *Kamerstukken II* 2007/08, 29665, nr. 103.

Tafel gevraagd zowel adviezen voor de korte termijn (tot 2010) uit te brengen als na te denken over de middellange termijn (tot 2020).⁸³

Enkele maanden later kwam Alders met het gevraagde kortetermijnadvies. Het aantal vliegbewegingen zou kunnen groeien tot 480.000 als ook handhavingspunten werden aangepast. Hiernaast werd een convenant over hinderbeperking (bescherming bij de bron) en ter bevordering van de leefomgeving gesloten, waarin werd vastgelegd via welke maatregelen zou worden ingezet op de kwaliteit van de woon-, werk- en leefomgeving.⁸⁴ Een aantal bewoners gaf aan zich onvoldoende vertegenwoordigd te voelen door de aanwezige CROS-leden, en dus werd in het vervolg van de Alderstafel ook vertegenwoordiging vanuit de Vereniging Gezamenlijke Platforms (VGP) van omgevingsvertegenwoordigers uitgenodigd.⁸⁵

In deze nieuwe groepering werkte men verder aan het advies voor de middellange termijn, dat eind 2008 werd uitgebracht.⁸⁶ Het belangrijkste product van deze tafel waren drie convenanten die voortborduurden op de eerdere adviezen: hinderbeperking bij de bron, maatregelen om de leefomgeving te verbeteren, en afspraken tussen de verantwoordelijke ministeries en Schiphol over het behoud van diens mainportfunctie.⁸⁷ Volgens deze afspraken die tot 2020 zouden gelden, kon Schiphol groeien tot 500.000 vliegbewegingen, en zou Lelystad Airport in worden gezet als alternatieve start- en landingsplek om ruimte te bieden op Schiphol.⁸⁸ Dit advies kende enige controverse: de bewonersgroeperingen waren het onderling oneens en de VGP-vertegenwoordiger verliet het overleg voor de presentatie van het akkoord, omdat hij zich niet kon vinden in de gekozen richting.⁸⁹ Desondanks werd het bereiken van het akkoord gezien als een succes (en door het afscheid van de VGP-vertegenwoordiger gepresenteerd als een ‘unanimie’ afspraak): na jarenlang gesteggel over de richting van Schiphol was tot 2020 duidelijk wat het beleid zou zijn.⁹⁰

Vanwege de behaalde successen bleef de Alderstafel na 2008 in functie. Zij bracht in de jaren erna nog meerdere adviezen uit, onder meer over een nieuw normen- en handhavingsstelsel.⁹¹ Ook werden beleidswijzigingen doorgevoerd na adviezen over routes van en aantallen nachtvluchten⁹² en andere vliegrouteringen,⁹³ vormen van bronbestrijding.

83 Naar aanleiding van successen van een vergelijkbaar poldermodel rond de Tweede Maasvlakte in Rotterdam: De Jong 2012; Förster 2013; Huijs 2011, p. 472-511; Weggeman 2019, p. 10.

84 *Kamerstukken* 2006/07, 29665, nr. 48; Huijs 2011, p. 472-482; De Jong 2012, p. 131-158; Förster 2013.

85 Huijs 2011, p. 481-483; De Jong 2012, p. 159-161.

86 *Kamerstukken II*, 2008/09, 29665, nr. 115.

87 *Convenant hinderbeperking en ontwikkeling Schiphol middellange termijn* 2008; *Convenant omgevingskwaliteit middellange termijn* 2008; *Convenant behoud en versterking mainport functie en netwerkqualiteit luchthaven Schiphol* 2008.

88 *Kamerstukken II* 2008/09, 29665, nr. 115.

89 *Kamerstukken II* 2008/09, nr. 110; Huijs 2011, p. 497-504; De Jong 2012, p. 177-180.

90 Huijs 2011, p. 501; De Jong 2012, p. 180-186.

91 *Kamerstukken II* 2013/14, 29665, nr. 190.

92 *Stb.* 2012, nr. 382; *Stb.* 2016, nr. 280; *Stb.* 2018, nr. 366.

93 *Stb.* 2008, nr. 390; *Stb.* 2010, nr. 125.

Helaas bleek het gehoopte succes van de afspraken voor de middellange termijn beperkt. De in 2008 gemaakte afspraken kenden immers een grens en deze werd eerder bereikt dan verwacht.⁹⁴

Bovendien moesten afspraken worden gemaakt voor ná 2020. In 2014 stelden de voorzitters van de CROS en de Alderstafel voor om verder te gaan als Omgevingsraad Schiphol, vanwege de overlap tussen de doelstellingen van de twee adviesorganisaties.⁹⁵ Binnen de Omgevingsraad probeerde men te komen tot nieuwe (middellange termijn-)afspraken, maar dit liep uit op een impasse. De spanningen rond de toekomst van het vliegverkeer in Nederland namen alsmaar toe.⁹⁶ Begin 2019 nam Alders ontslag als voorzitter omdat het hem niet was gelukt voldoende steun bij de partijen te vinden voor zijn advies tot 2023.⁹⁷

Interim-voorzitter Van Geel constateerde eind 2019 dat ‘iedereen’ in de omgeving ‘langzaam maar zeker is afgehaakt’;⁹⁸ hij pleitte voor een alternatief overlegmodel – cosmetische wijzigingen zullen onvoldoende zijn – en voor een regierol voor het Rijk.⁹⁹ In navolging van de Commissie Cohen (ook wel de Commissie governance en participatie luchtvaart),¹⁰⁰ stelde Van Geel in zijn eindadvies voor om de Omgevingsraad op te heffen. Thans is het voorstel om te komen tot een Maatschappelijke Raad, waarin naast bewonersparticipatie ook wetenschappers en maatschappelijke organisaties worden verankerd. Het Rijk zou heldere kaders moeten stellen zodat tot inhoudelijke overeenkomst kan worden gekomen over leefkwaliteit, participatie zelf en (de herkomst van) informatie. De verschillende bestuurlijke lagen zouden (meer) integraal samen dienen te werken onder regie van het Rijk.¹⁰¹ Deze plannen zullen door een nieuw kabinet verder worden ingevuld en uitgevoerd.¹⁰²

⁹⁴ De Wit & Burghouwt 2017, p. 1-11.

⁹⁵ *Kamerstukken II* 2013/14, 29665, nr. 202.

⁹⁶ Zie bijvoorbeeld: Milikowski, *De Groene Amsterdammer* 1 augustus 2018; Bakker & Elderling, *De Telegraaf* 5 februari 2018; Duursma, *NRC Handelsblad* 15 maart 2019; Van Lieshout, *De Volkskrant* 16 juli 2019; Steinmetz 2020, p. 220.

⁹⁷ *Kamerstukken II* 2018/19, 29665, nr. 353.

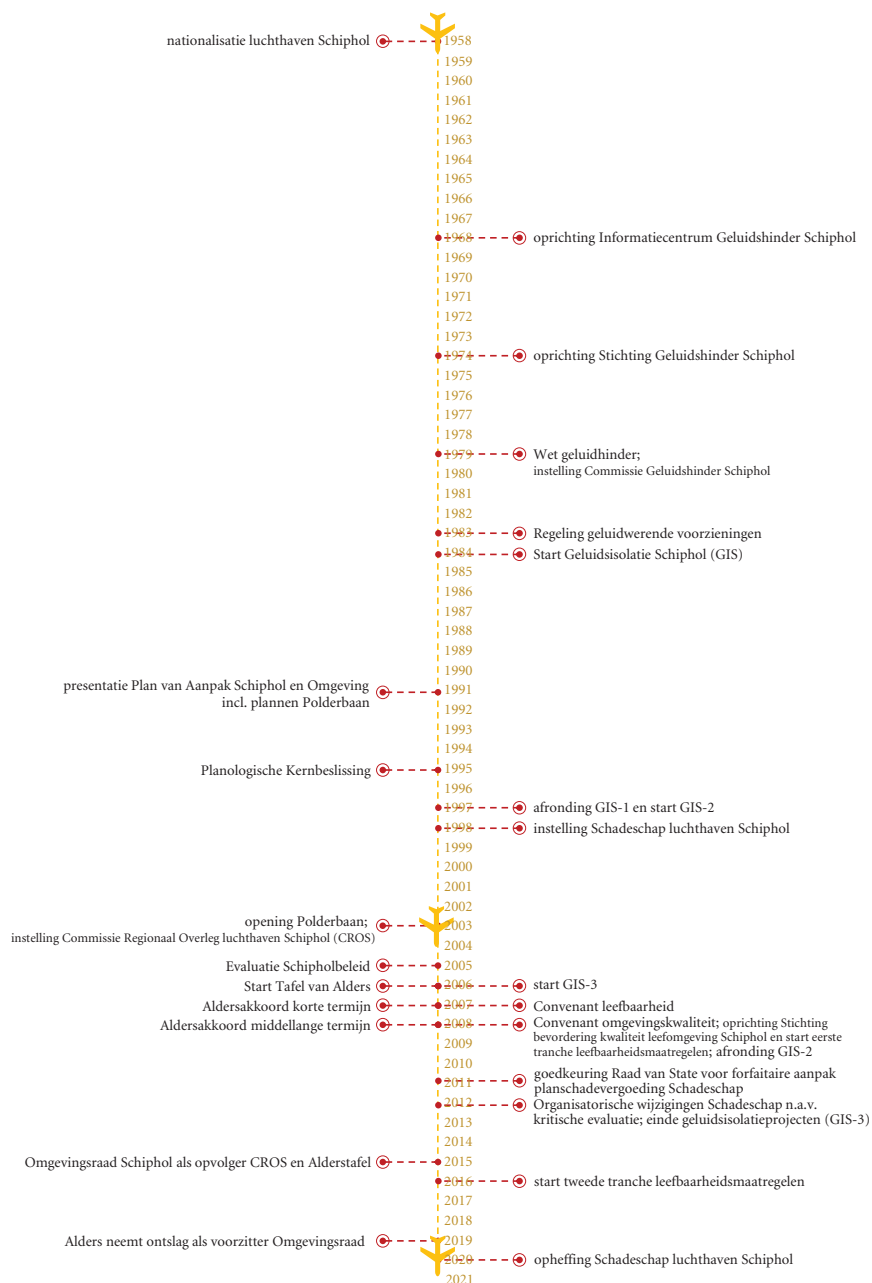
⁹⁸ Van Geel 2019.

⁹⁹ Van Geel 2019.

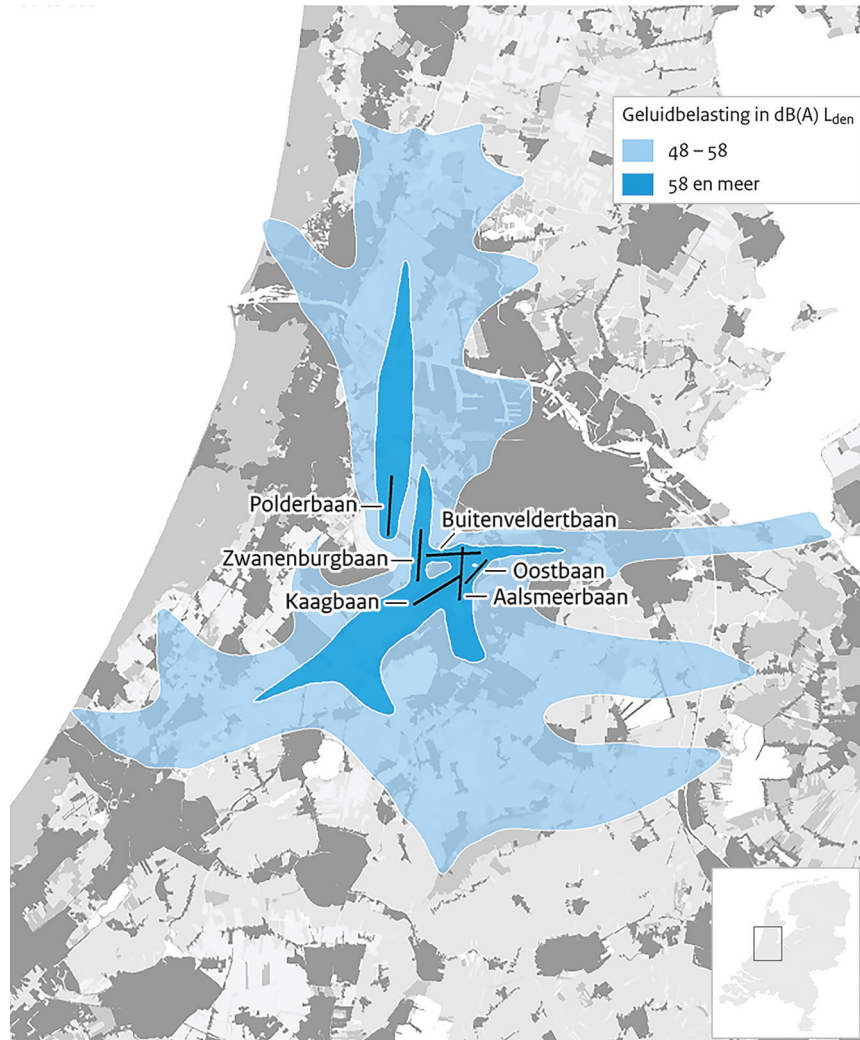
¹⁰⁰ *Sturen in een volatiel domein* 2020.

¹⁰¹ Van Geel 2021.

¹⁰² *Kamerstukken II* 2020/21, 29665, nr. 397; *Brief aan Regioforum* 2021.



Figuur 7.2 Tijdlijn van de uitbreiding van luchthaven Schiphol, met links belangrijke algemene ontwikkelingen in het project en rechts belangrijke ontwikkelingen in de schadeafhandeling.



Figuur 7.3 Kaart van de geluidsbelasting boven 48 db(A) L_{den} overdag rondom de start- en landingsbanen van Schiphol in 2004, na de opening van de Polderbaan; in de inzet rechtsonder de locatie van de luchthaven in Nederland.¹⁰³

¹⁰³ Naar: *Geluidsbelasting rond Schiphol 2021*. Sinds 2004 is de spreiding van de geluidsbelasting enigszins gewijzigd, maar niet zo ingrijpend als door de opening van de Polderbaan in 2003. De kaart geeft slechts geluidsbelasting boven 48 db(A) L_{den} weer; ook buiten deze contouren ervaren omwonenden geluidsoverlast.

7.3 Vertrouwen en vertrouwensindicatoren in de casus

Er is een aantal manieren om een indruk te krijgen van het vertrouwensniveau in het Schipholdossier. Eerst beschrijf ik op basis van enquêteonderzoeken en media een algemeen beeld van het vertrouwen dat omwonenden hebben in Schiphol en de overheid. Daarna bespreek ik de klachten en klachtenregistratie vanuit de luchthaven, omdat ook deze kunnen helpen een beeld te vormen van het vertrouwensniveau. Deze indicatoren zijn grotendeels kwantitatief, aangevuld met kwalitatieve informatie. In de volgende paragraaf ga ik in op factoren uit de casus die meer context bieden rond de ontwikkelingen van het vertrouwen in de overheid rondom Schiphol, naast het door de overheid gevoerde schadebeleid.

7.3.1 *Het beeld van Schiphol volgens enquêteonderzoeken*

Aanvankelijk werd weinig onderzoek gedaan naar de mening van omwonenden van de luchthaven. In 1964 werd vastgesteld dat 42% van de ondervraagde omwonenden het geluid van vliegtuigen onprettig vond.¹⁰⁴

Rond de aanleg van de Polderbaan ontstond meer onderzoeksinteresse voor de ervaring van omwonenden. Uit onderzoek onder Zwanenburgers en Hoofddorpers bleek dat zij vonden dat hun leefomgeving en milieu een hogere prioriteit moest krijgen dan economische groei.¹⁰⁵ Toch leek de discussie over de aanstaande Polderbaan een beperkt effect te hebben op de omgeving. Uit een enquête uit 2001 bleek dat de bewoners van de regio Schiphol even tevreden waren over hun woonomgeving als de gemiddelde Nederlander. Hoewel 70% (veel) last had van geluidsoverlast, hadden andere aspecten van hun omgeving een groter effect op woontevredenheid. De omwonenden verwachtten in de toekomst weliswaar meer overlast maar zagen de groei van Schiphol als positief voor de economie.¹⁰⁶ Ook in peilingen uit 2003 bleek 76% van de bewoners uit de regio positief over Schiphol; 57% van alle Nederlanders had vertrouwen in het Rijk wat betreft de beperking van geluidhinder.¹⁰⁷

De evaluatie van het Schipholbeleid tussen 2003 en 2005 maakte duidelijk dat er reden was voor hernieuwd overleg tussen het Rijk, Schiphol en de omgeving, om tot nieuwe afspraken te komen.

Als onderdeel van die evaluatie bleek in 2005 uit enquêteonderzoek dat zo'n 77% van de omwonenden positief stond tegenover Schiphol, en 48% uitbreiding van Schiphol gewenst vond.¹⁰⁸ Hoewel 41% aangaf het geluid van de vliegtuigen te *merken*, had slechts 26% hier *last* van. 12% van de omwonenden voelde zich onveilig.¹⁰⁹ Omwonenden waren relatief kritisch op de bescherming die wet- en regelgeving hen boden: 49% vond de bescherming tegen geluidhinder onvoldoende gewaarborgd, en 47% respectievelijk 44% vond de bescherming tegen

104 Bouwens & Dierikx 1996, p. 201.

105 Bouwens & Dierikx 1996, p. 386.

106 'Bewoners regio Schiphol even tevreden als de rest van Nederland', *ANP* 14 mei 2001.

107 Walravens, *Platform, RVD Communicatiereeks* 2004, p. 17.

108 *Evaluatie Schipholbeleid. Omwonenden over Schiphol* 2005, p. 17.

109 *Evaluatie Schipholbeleid. Omwonenden over Schiphol* 2005, p. 19-21.

luchtverontreiniging of geur gewaarborgd.¹¹⁰ De respondenten hadden weinig vertrouwen in het ministerie van V&W, noch dat zij normen zou (bij)stellen (51%) noch dat zij omwonenden zou informeren over normen (58%). 46% vertrouwde niet dat Schiphol binnen de gestelde normen zou blijven.¹¹¹ De meerderheid (77%) van de respondenten dacht dat de economische groei van Schiphol door het ministerie belangrijker werd geacht dan milieunormen.¹¹² Het ministerie en Schiphol kregen als rapportcijfer voor de wijze waarop zij open en eerlijk met alle belanghebbenden samenwerken van de omwonenden beide een 5,6. Een representatieve groep van Nederlanders scoorde de partijen een 5,8 – iets, maar niet substantieel beter.¹¹³ Ook uit nader onderzoek bleek dat bewonersvertegenwoordigers het ministerie vooral zien als ‘pleitbezorger van het belang van de sectorpartijen’;¹¹⁴ zij wantrouwen de overheid omdat deze in het verleden onvoldoende transparant is geweest.

De evaluatie uit 2005 resulteerde in de instelling van de Tafel van Alders en later de Omgevingsraad Schiphol. Overleg over de luchthaven leek vooral binnen dat gremium plaats te vinden. Na een aantal jaar ontstond meer discussie, omdat de aanhoudende groei van de luchthaven de gemaakte afspraken onder druk zette. Aan de andere kant liet onderzoek onder omwonenden uit 2017 zien dat een ruime meerderheid (tamelijk) positief was over de luchthaven;¹¹⁵ in 2018 werd gemeten dat 82% van de Nederlanders positief stond tegenover luchtvaart in Nederland.¹¹⁶

De verschenen onderzoeken en cijfers tonen een gemêleerd beeld over de mate van tevredenheid over de luchthaven. In het algemeen waren en zijn Nederlanders vrij positief, hoewel mogelijk in toenemende mate kritisch over nut en noodzaak van het vliegveld in verband met het bredere klimaatdebat. Omwonenden waren en zijn minder positief dan de bredere bevolking, maar alsnog staat een flinke groep welwillend tegenover de luchthaven en zelfs verdere groei. Recent verhardden de tegenstanders, en lijkt meer polarisatie tussen de groepen voor- en tegenstanders te ontstaan. Dit is zichtbaar in het bredere klimaatdebat en specifiek rondom de luchthaven.

7.3.2 Mediaberichten

In de vroege jaren van de luchthaven werd deze geliefd door de omgeving. Toen in 1938 duidelijk werd dat de nationale luchthaven mogelijk een andere locatie zou krijgen, vond een publieke demonstratie plaats van meer dan 15.000 omwonenden, die betoogden dat Schiphol moest blijven en een essentieel onderdeel van de regio Amsterdam vormde.¹¹⁷ Ook na de Tweede Wereldoorlog was de

110 *Evaluatie Schipholbeleid. Omwonenden over Schiphol* 2005, p. 24-25.

111 *Evaluatie Schipholbeleid. Omwonenden over Schiphol* 2005, p. 27-29.

112 *Evaluatie Schipholbeleid. Omwonenden over Schiphol* 2005, p. 31-32.

113 *Evaluatie Schipholbeleid. Omwonenden over Schiphol* 2005, p. 31.

114 Haverkamp 2008, p. 87.

115 Frerichs & Kranendonk 2017, p. 51.

116 *Luchtvaartbeleid: een nieuwe aanvliegroute* 2019, p. 17.

117 El Makhoulfi 2013, p. 194-195; Steinmetz 2020, p. 52-57.

luchthaven populair: door de fascinatie met de luchtvaart was Schiphol een van de drukstbezochte attracties in het land eind jaren '30 en '40.¹¹⁸

Rond de jaren '70 zorgden de introductie van straalmotoren en de uitdijning van de omliggende gemeenten dat steeds meer omwonenden geluidsoverlast ervaarden. Voor de directe omgeving leek dit te resulteren in meer tegenstand, die zich kanaliseerde in de oprichting van verschillende bewonersvertegenwoordigersgroepen.¹¹⁹

Vanaf de jaren '90 ontstond grote maatschappelijke discussie vanwege de mogelijke komst van de Polderbaan.¹²⁰ Ook rond de uiteindelijke ingebruikname van de Polderbaan was ophef, deels omdat er sprake bleek te zijn van een 'invoerfout' waardoor de geluidscontouren moesten worden aangepast.¹²¹ Bestuurders uit de luchtvaartsector signaleerden wantrouwen vanuit de omgeving en vonden dit moeilijk te plaatsen, omdat zij meenden sterk te hebben ingezet op verminderde geluidsproductie.¹²² Aan de andere kant leek de geluidsoverlast beperkt effect te hebben op aantrekkingskracht van de leefomgeving. Zoals een makelaar uit Hoofddorp verklaarde: "Binnen een straal van tien kilometer heb je werk, bos, strand, cultuur en vermaak. Aan overrassende vliegtuigen wen je snel genoeg."¹²³

De Aldersakkoorden die voortvloeiden uit overleg tussen Rijk, Schiphol en omgeving werden enthousiast ontvangen, waardoor van 2006 tot 2013 rust in het dossier leek te ontstaan; (media-)aandacht ging eerder uit naar successen van de gesloten convenanten en de poldercultuur.¹²⁴ Na enkele jaren bleek de naleving van de afspraken uit de akkoorden steeds meer onder druk te staan. In 2014 werd in *NRC* geschreven dat het 'Schipholspook is teruggekeerd'. "Mensen hebben een tijd meebewogen met Alders", zegt Kamerlid Liesbeth van Tongeren (GroenLinks). "Ze zijn goed van vertrouwen geweest, maar nu teleurgesteld."¹²⁵ Sindsdien gaat verslaggeving in op de spanning tussen de groep ontevreden omwonenden en de luchthaven, ook gezien de mogelijke uitbreiding richting luchthaven Lelystad.¹²⁶

7.3.3 Klachten en klachtenregistratie

Tot slot kunnen ingediende klachten een beeld geven van de trend wat betreft tevredenheid van omwonenden over Schiphol. Waar in de jaren '70 sprake was van 1.425 klachten van 821 klagers bij het daartoe ingestelde Informatiecentrum Geluidshinder Schiphol, groeide dit aantal in de jaren '80 naar 5.366 klachten van 2.266 klagers.¹²⁷ Vanaf de jaren '90 was een forse groei zichtbaar in het aantal klachten (55.157), het aantal klagers groeide gestaag naar 3.695. In 2000 waren deze aantallen reeds ruim verdubbeld naar 177.227 klachten van 11.374 klagers

118 El Makhoulfi 2013, p. 211; Steinmetz 2020, p. 54.

119 De Jong 2012, p. 47, 57; Meijer & Meijnen, *NRC Handelsblad* 23 mei 1990.

120 Blokker & Vermeer, *NRC Handelsblad* 22 januari 2014; Walravens, *Platform, RVD Communicatiereeks* 2004.

121 *Stb.* 2002, nr. 374; *Jaarverslag* 2004.

122 Camps, *Elsevier* 5 november 2005; Schreuder, *NRC Handelsblad* 25 april 2006.

123 'Aan overrassende vliegtuigen wen je sneller dan aan auto's', *Het Parool* 16 mei 2001.

124 Haverkamp 2008, p. 89; Huijs & Koppenjan 2010; Huijs 2011.

125 Blokker & Vermeer, *NRC Handelsblad* 22 januari 2014.

126 Zie bijvoorbeeld: Milikowski, *De Groene Amsterdammer* 1 augustus 2018; Bakker & Elderling, *De Telegraaf* 5 februari 2018; Duursma, *NRC Handelsblad* 15 maart 2019; Van Lieshout, *De Volkskrant* 16 juli 2019; Steinmetz 2020, p. 220.

127 De Jong 2012, p. 57.

– inmiddels bijgehouden door de CROS als loket – en na de ingebruikname van de Polderbaan werden in 2005 maar liefst 710.507 klachten geregistreerd door 8.610 klagers.¹²⁸

Deze explosieve klachtenontwikkeling is opmerkelijk omdat de geluidsoverlast door de jaren heen juist is afgenomen. Bij de evaluatie van de Schipholwet uit 2006 bleek dat de doelstellingen van de overheid om het aantal ernstig gehinderden en het aantal mensen met ernstige slaapverstoring te reduceren waren behaald: deze waren fors teruggebracht van rond de 90.000 respectievelijk 134.000 naar 20.000 respectievelijk 11.000.¹²⁹ In vragenlijstonderzoeken bleken deze aantallen echter een stuk hoger – zo’n 200.000 tot 300.000 omwonenden gaven aan ernstig gehinderd te worden, en minstens 100.000 mensen gaven aan te lijden aan slaapverstoring.¹³⁰ De gebruikte rekenmethodes lijken de mate van ervaren hinder dus te onderschatten,¹³¹ tegelijkertijd toont onderzoek ook aan dat de ervaren hinder de afgelopen jaren per saldo niet echt is veranderd.¹³²

Het aantal geregistreerde klachten is echter niet altijd indicatief. Vanwege wantrouwen jegens het Informatiecentrum Geluidshinder Schiphol dat sinds 1968 de klachten registreerde, namen steeds minder mensen de moeite om hun klacht nog in te dienen.¹³³ Ook de klachtenregistratie in de jaren daarna werd kritisch beschouwd. Omwonenden noemden het een ‘zoethouder’¹³⁴ en zowel klagers als degenen die geen klachten (meer) indienden, gaven aan geen effect van hun melding te verwachten.¹³⁵ De website van het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS) dat inmiddels de klachten registreert bleek in 2019 slecht beveiligd, waardoor de privacy van klagers mogelijk is beschadigd.¹³⁶ Dit beveiligingslek kwam het vertrouwen in Schiphol niet ten goede.¹³⁷

Er bestaat een paradox tussen het toegenomen aantal klachten (zowel formeel geregistreerd als bijvoorbeeld geuit via media) en de mate van daadwerkelijke geluidsbelasting. Zoals in de inleiding al aangestipt gaat het om geluidshinder, de beleving van het geluid, die per persoon verschilt. Als men een positieve verwachting heeft over de ontwikkeling van de geluidsoverlast (dat deze minder zal worden over tijd), of als men een positieve houding heeft ten opzichte van de sector en de overheid, heeft dit een *even sterk* effect als het daadwerkelijk terugbrengen van de geluidsoverlast, of zelfs sterker.¹³⁸ Het perspectief dat iemand heeft over de positie van de luchthaven binnen de Nederlandse samenleving bepaalt mede of iemand zich machteloos voelt of dat het geluid onbeheersbaar wordt geacht.¹³⁹ De toename van het aantal klachten wordt daarom door onderzoekers gelinkt aan de maatschappelijke discussie over de luchthaven¹⁴⁰ en ‘ge-

128 De Jong 2012, p. 73.

129 *Evaluatie Schipholbeleid. Eindrapport* 2006, p. 18.

130 Broër 2006, p. 112.

131 Broër 2006, p. 114.

132 Frerichs & Kranendonk 2017, p. 58-60.

133 Bouwens & Dierikx 1996, p. 276-277; Steinmetz 2020, p. 150-152.

134 Broër 2006, p. 141.

135 Broër 2006, p. 143.

136 Schiphol 2019.

137 Wassens, *NRC Handelsblad* 25 oktober 2019.

138 Broër 2006, p. 112; *Evaluatie Schipholbeleid. Schiphol beleefd door omwonenden* 2006; Kroesen 2011.

139 Kroesen 2011, p. 199-200.

140 Broër 2006, p. 134.

brekkige communicatie en een groot wantrouwen':¹⁴¹ hoe meer je je bewust bent van (mogelijke) overlast, hoe meer je het hoort.¹⁴²

Uit de hoeveelheid klachten kan derhalve niet direct tevredenheid of vertrouwen worden afgelezen; wellicht klaagt niet iedereen die overlast ervaart of wantrouwend is. Wel kan worden geconstateerd dat de honderdduizenden klachten afkomstig zijn van een relatief beperkte groep klagers (rond de 10.000). Dit suggereert dat de tegenstand en het wantrouwen rondom Schiphol eerder uit een (overigens substantiële) minderheidsgroep bestaat, dan dat deze breed wordt gedragen onder alle omwonenden. Dat sluit aan bij de bevindingen uit enquêteonderzoek. Tegelijkertijd is het van belang deze (zeer) ontevreden omwonenden serieus te nemen en hen tegemoet te komen: het gaat nog steeds om duizenden burgers.

7.4 Institutionele context

In het voorgaande bleek het vertrouwen in de luchthaven en de rol van de overheid in het dossier vanuit de bredere Nederlandse samenleving vrij hoog, terwijl een groep omwonenden eerder wantrouwend richting de overheid en Schiphol staat. In deze paragraaf bespreek ik contextuele factoren die bij kunnen dragen aan vertrouwensproblemen.

Als eerste zijn vele pogingen gedaan om via overlegorganen tot beslissingen te komen, maar bleek dit telkens ingewikkeld (par. 7.4.1). Hiernaast leidt het *Not In My Backyard*-fenomeen (NIMBY) tot een waterbedeffect: overlast verminderen en vertrouwen terugwinnen bij de een zorgt voor afbraak bij de ander (par. 7.4.2). Er bestaat tevens twijfel over de betrouwbaarheid van de metingen en berekeningen van geluidsoverlast (par. 7.4.3). Omwonenden laten zich ook uit over de schijn van belangenverstrengeling en partijdigheid van de overheid jegens Schiphol (par. 7.4.4). Schiphol zet zich echter proactief in om een goede relatie met de omgeving te behouden en de luchthaven positief in de publiciteit te brengen (par. 7.4.5).

7.4.1 Constructieve dialoog, of een oerwoud aan overlegorganen

Het luchthavenbeleid was aanvankelijk een *black box* waarin het Rijk samen met de luchthaven en vliegtuigmaatschappijen de lijn bepaalde. Vanaf de jaren '90 wilde men inzetten op meer interactieve beleidsvorming, waardoor sindsdien talloze overlegstructuren rondom Schiphol zijn geïntroduceerd.¹⁴³ Zo waren daar de werkgroep Toekomstige Nederlandse Luchtvaart Infrastructuur (TNLI);¹⁴⁴ het Tijdelijk Overleg Platform Schiphol (TOPS);¹⁴⁵ de Commissie Geluidshinder Schiphol (CGS);¹⁴⁶ de Commissie Regionale Ontwikkeling luchthaven Schiphol

¹⁴¹ Gordijn, Hornis & Aykaç 2006, p. 10.

¹⁴² Broër 2006; Kroesen 2011.

¹⁴³ *Sturen in een volatiel domein* 2020, p. 12-17, 20-21.

¹⁴⁴ Van Eeten 1999.

¹⁴⁵ Weggeman 2003.

¹⁴⁶ De Jong 2012, p. 64-65.

(CROS);¹⁴⁷ het Bestuursforum Schiphol (BFS);¹⁴⁸ de Bestuurlijke Regiegroep Schiphol (BRS);¹⁴⁹ en natuurlijk de Alderstafel¹⁵⁰ die inmiddels is overgegaan in de Omgevingsraad Schiphol (ORS).¹⁵¹ Soms bestond overlap tussen deze organen, waardoor de vraag is hoe zinvol zij zijn en in hoeverre zij duidelijkheid bieden aan besluitvormers of burgers. Bovendien verliep het overleg binnen deze groepen niet altijd harmonieus. De milieuorganisaties verlieten het TOPS nog voordat het eindadvies werd gepresenteerd¹⁵² en ook bij de Alderstafel stapten bewonersvertegenwoordigers op.¹⁵³ De Omgevingsraad verloor na jaren dienst voorzitter Alders omdat hij ondanks verwoede pogingen geen draagvlak kon vinden voor zijn voorstel.¹⁵⁴

De hoeveelheid actoren die betrokken zijn bij besluitvorming – die over de jaren heen alleen maar is toegenomen – maakt het nemen van beslissingen lastig.¹⁵⁵ Uit studies naar diverse van deze overlegorganen bleek dat onderling wantrouwen heerst(e).¹⁵⁶ De meeste betrokkenen zien de opeenvolgende overlegorganen als teken dat de Rijksoverheid zich onvoldoende opstelt als regisseur.¹⁵⁷ Het besturingsmodel dat gericht is op coöperatief tot beleid komen, lijkt niet (meer) te resulteren in tevredenheid.¹⁵⁸ Volgens betrokkenen zou moeten worden ingezet op algemene richtlijnen vanuit het Rijk, “geen nieuwe overlegtafels ... waaraan eindeloos wordt gediscussieerd over wat Schiphol wel en niet moet zijn”.¹⁵⁹ Bij participatie dient een duidelijke vraag voor te liggen en dienen ‘de condities en de spelregels’¹⁶⁰ vooraf helder te zijn.¹⁶¹ Overigens wordt wel gesproken over een ‘cyclische’ of ‘conjuncturele’ ontwikkeling binnen het Schipholdossier: van centrale regie, naar poldermodel, naar (toekomstige) centrale regie.¹⁶²

7.4.2 *Het waterbedeffect*

Verplaatsing van het probleem werd in het Schipholdossier meermaals als oplossing aangedragen. Nadat in 1990 de aanvliegroutes waren gewijzigd steeg het aantal klachten van 5.091 in het jaar daarvoor naar 55.157 – waarvan 34.851 veroorzaakt door 170 inwoners van Bennekom. Ze hadden succes: de route werd weer gewijzigd naar de situatie van ervoor.¹⁶³ De aanleg van de Polderbaan als ‘milieubaan’ was bedoeld om meer groei te ondersteunen doordat de andere

147 De Jong 2012, p. 64-65.

148 Fain 2014, p. 38-39; Van Wijk, Van Bueren & Te Brömmelstroet 2014, p. 139-150.

149 Huijs 2011, p. 349-350.

150 De Jong 2012.

151 *Kamerstukken II*, 2013/14, 29665, nr. 202; Van der Heijden 2017.

152 Huijs & Koppenjan 2010, p. 377; Weggeman 2003; Walravens, *Platform, RVD Communicatiereeks* 2004, p. 8-18.

153 *Kamerstukken II* 2008/09, 29665, nr. 110.

154 *Kamerstukken II* 2018/19, 29665, nr. 353.

155 El Makhloufi 2013, p. 339-346; *Advies Commissie Versterking Randstad* 2007.

156 Van Eeten 1999; Tan 2001; Broër 2006; Huijs & Koppenjan 2010, p. 370-371; Boons, Van Buuren & Teisman 2010, p. 310.

157 *Advies Omwonendenpanel* 2005; Fain 2014, p. 43.

158 *Sturen in een volatiel domein* 2020, p. 8; Van Geel 2020.

159 De Jong 2012, p. 309.

160 *Sturen in een volatiel domein* 2020, p. 38.

161 Weggeman 2019, p. 184-185.

162 Cerfontaine 2019, p. 10; Interviews betrokkenen 2020.

163 ‘Zwanenburgers zijn onder Schiphol ‘vogelvrij’ verklaard’, *NRC Handelsblad* 4 juli 1991.

banen die meer overlast veroorzaakten vanwege hun ligging in drukker bevolkt gebied, werden ontzien.¹⁶⁴ Op deze wijze werd de geluidhinder meer verspreid over de omgeving van de luchthaven. Ook het voorstel om Lelystad Airport aan te leggen is zo'n wijziging, zo schetsten Huijs en Koppenjan reeds in 2010: de bewoners van de op dat moment geplaagde regio's gingen akkoord met de in het Aldersakkoord voorgestelde groei, zo lang die ergens anders plaatsvond dan bij hen.¹⁶⁵ In dit dossier zijn derhalve sterke effecten zichtbaar van het *Not in my backyard*-fenomeen. Men spreekt ook wel van het 'waterbedeffect': als elke voorgestelde maatregel ervoor zorgt dat andere omwonenden nadeel ondervinden, wordt ieder besluit onmogelijk gemaakt.¹⁶⁶ Iedere maatregel om het vertrouwen bij de ene groep omwonenden te herstellen, kan zo een negatief effect hebben op het vertrouwen van een andere groep, en bovendien voor een wantrouwende sfeer zorgen onder omwonenden onderling.

7.4.3 Discussie over cijfers: meten is weten?

In het Schipholdossier heerst tevens wantrouwen en cynisme over de betrouwbaarheid van de wijze waarop geluidsoverlast wordt berekend dan wel gemeten. Vanwege de kosten van het aanleggen van een meetnetwerk¹⁶⁷ bleef men bij de ingewikkelde berekeningsmethodiek zoals deze was bedacht door Kosten in de jaren '60.¹⁶⁸ Hoewel begin jaren '90 voor de nachtelijke hinder werd overgestapt op een ander berekeningssysteem, kwam ook hier veel kritiek op.¹⁶⁹ Toen het Rijk rond de eeuwwisseling wilde overstappen op een meetsysteem, bleek uitwerking in de praktijk echter lastig.¹⁷⁰ Doordat de overheid in het verleden aantoonbare rekenfouten heeft gemaakt, twijfelden kritische omwonenden over haar methodes. Er zijn meerdere initiatieven (geweest) vanuit omwonenden om zelf hinder te meten.¹⁷¹ Ook vanuit de luchtvaart werd gesteld: 'we willen liever op de werkelijke hinder worden afgerekend. Want dan zouden ook verbeteringen aan vliegtuigen en procedures beter zichtbaar worden in de geluidsgrafieken.'¹⁷² De bestaande normen en rekenmethodes houden bijvoorbeeld geen rekening met piekbelasting en lijken met name geen getrouw beeld te geven van de ervaren overlast in de 'buitengebieden' die verder weg gelegen zijn van Schiphol.¹⁷³ Aanvullend probleem was dat de luchtvaartsector vanwege zijn deskundigheid en specialisatie betrokken was bij de geluidsmetingen en -berekeningen, waar omwonenden de schijn van belangenverstrengeling in zagen.¹⁷⁴

¹⁶⁴ Tan 2001, p. 65.

¹⁶⁵ Huijs & Koppenjan 2010.

¹⁶⁶ Van Geel 2019, p. 23.

¹⁶⁷ *Kamerstukken II*, 1983/84, 18100 XI, nr. 8.

¹⁶⁸ Broër 2006, p. 90-91; Tan 2001, p. 130-131; Bouwens & Dierikx 1996, p. 201-202, 274-275; Adviescommissie Geluidhinder door Vliegtuigen 1967.

¹⁶⁹ 'Nachtnorm maakt isolatie duurder', *Het Parool* 16 december 1993; 'Overlast Schiphol veel groter; Drie maal meer hinder blijkt uit nieuwe studie', *Rijn en Gouwe* 27 april 1994; Smits, *Brabants Dagblad* 5 augustus 1995.

¹⁷⁰ Berkhout 2003; Broër 2006, p. 112-114.

¹⁷¹ Stichting Geluidsnet: Broër 2006, p. 114; Explane van SchipholWatch: Keunen, *Algemeen Dagblad* 22 november 2019.

¹⁷² 'Ook luchtvaartwereld heeft kritiek op normen Schiphol', *Trouw* 25 augustus 1998.

¹⁷³ Alders 2019.

¹⁷⁴ Den Butter & Burgers 2003, p. 16.

Politici zoals PvdA-fractievoorzitter Melkert werden rond de aanleg van de Polderbaan ‘hoordol ... van het gebakkelei over de cijfers.’¹⁷⁵ Volgens de oudvoorzitter van de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid staarden partijen in het dossier zich blind op details, waardoor geen principiële discussie kon plaatsvinden.¹⁷⁶ Belangenorganisaties claimden dat geknoeid werd met wetenschappelijke onderzoeken;¹⁷⁷ vanuit het ministerie sprak men van ‘gestoei met onderzoeksgegevens’.¹⁷⁸ Omwonenden vormden actiegroepen die met alternatieve berekeningen kwamen.¹⁷⁹ Belangenorganisaties trokken cijfers over het aantal ‘gehinderden’ in twijfel op basis van belevingsonderzoek uitgevoerd door de Gemeentelijke gezondheidsdienst.¹⁸⁰ Vanwege de onenigheid over feiten werd ook informatie over de veiligheid rond Schiphol soms gewantrouwd.¹⁸¹ Een ‘gedeelde feitenbasis raakte steeds meer uit zicht’¹⁸² aldus de Commissie governance en participatie luchtvaart anno 2020; ook interim-voorzitter van de Omgevingsraad Van Geel constateerde ‘een steeds grotere diversiteit aan opvattingen over hoe hinder vast te stellen is.’¹⁸³ De precieze wijze waarop de geluidsoverlast als schade kan worden vastgesteld zorgt kortom al jarenlang voor onenigheid en wantrouwen tussen burger en overheid. Het Rijk heeft aangegeven zich in de toekomst meer op metingen te willen baseren zodat onenigheid over berekeningen kan worden verminderd.¹⁸⁴ Daarbij kan het onderscheid tussen objectief meetbare overlast en ervaren hinder een pijnpunt blijven; in het Schipholdossier hanteren partijen verschillende uitgangspunten en worden volgens betrokkenen nog wel eens appels met peren vergeleken.¹⁸⁵

7.4.4 Belangenverstrengeling: ‘de overheid staat altijd achter Schiphol’

Hiernaast kijken omwonenden met een scheef oog naar de innige relatie tussen de Rijksoverheid en Schiphol: de minister van V&W noemde Schiphol in 1989 niet voor niets ‘de kip met de gouden eieren’.¹⁸⁶ Het dominerende *frame* in Nederland onder de luchtvaartsector en de overheid is dat Schiphol en haar ontwikkeling goed is voor de economie.¹⁸⁷ Schiphol is als naamloze vennootschap vrijwel volledig in handen van de Nederlandse overheid; de Luchtverkeersleiding is als zelfstandig bestuursorgaan onderdeel van de overheid; en ook in KLM heeft de overheid een

175 Den Butter & Burgers 2003, p. 61.

176 Berkhout 2003, p. 54-55.

177 De Jong 2012, p. 78.

178 Walravens 2004, p. 11.

179 Blokker & Vermeer, *NRC Handelsblad* 22 januari 2014.

180 *Werkelijke geluidhinder Schiphol* 2018.

181 ‘Meetpunt in de Bijlmer; Registreren van vliegtuiglawaai eis van bewoners na ramp’, *Algemeen Dagblad* 10 februari 1993; Van der Meulen, *BN/DeStem* 27 februari 2009; *Veiligheid vliegverkeer Schiphol* 2017; *Critical review: wonen en vliegen in de Schipholregio* 2018, p. 4.

182 *Sturen in een volatiel domein* 2020, p. 23.

183 Van Geel 2019, p. 2.

184 *Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050* 2020, p. 49-50; zie ook *Vliegtuiggeluid: meten, berekenen en beleven* 2019.

185 *Critical review: wonen en vliegen in de Schipholregio* 2018, p. 7-12.

186 Aarden, *De Volkskrant* 16 februari 1995.

187 Zoals ook besproken door Abma 2001; Van Eeten 2001; Broër 2006.

minderheidsaandeel. In de coronacrisis ontving KLM van het Rijk een uitgebreid steunpakket.¹⁸⁸ Dit zorgt voor vermoedens van belangenverstrengeling.¹⁸⁹

De Rijksoverheid, Schiphol, KLM en de Luchtverkeersleiding deelden hun blik op de wereld – de groei van Schiphol was in het nationaal belang – waardoor sprake was van ‘doelcongruentie’,¹⁹⁰ een ‘unieke buitengewoon vruchtbare vorm van samenwerking’.¹⁹¹ Volgens regionale overheden hadden afspraken of overleg beperkt zin, omdat Schiphol haar zin kreeg door naar de nationale overheid te stappen.¹⁹² Volgens milieuorganisaties keek de overheid te veel naar het belang van de sector en de economie.¹⁹³ De Raad voor de leefomgeving en infrastructuur stelt dat dit ‘heeft geleid tot een geheel eigen cultuur binnen de sector, die bij bewoners en milieuorganisaties het beeld versterken dat de overheid zich meer bekommert om het bedrijfsbelang dan om de bescherming van de omgeving’.¹⁹⁴

De handhaving van de geluidsnormen door de overheid draagt verder bij aan dat beeld. Hoewel de overheid in de jaren ’90 zei in te zetten op beheerste groei, was er een ‘geloofwaardigheidsprobleem’¹⁹⁵ vanwege het ‘anticiperend gedogen’ waar ‘normoverschrijdingen vooraf werden gesanctioneerd, als Schiphol maar beterschap beloofde (en liet zien) voor de toekomst’.¹⁹⁶ Bestuurders maakten gebruik van ruime milieunormen door deze op te rekken en steeds meer groei toe te staan.¹⁹⁷ Deze ontwikkelingen hebben er keer op keer voor gezorgd dat omwonenden het gevoel ervaren dat de overheid het belang van Schiphol te zwaar weegt, waardoor hun vertrouwen in de overheid – die hen zou kunnen en moeten beschermen tegen overlast – vermindert.

Recent pleitte een aantal adviesraden en onderzoekscommissies voor een wijziging in de onderlinge verhoudingen tussen overheid en luchtvaartsector. De Raad voor de leefomgeving en infrastructuur beval aan om Schiphol te behandelen als normale bedrijfstak, zodat de overheid minder gefocust zou zijn op de concurrentiepositie van de luchthaven en deze in samenhang zou zien met diens negatieve externe effecten op geluid, uitstoot en veiligheid.¹⁹⁸ Er zouden nieuwe hindernormen moeten komen die recht doen aan de ervaringen van het geluid en deze zouden op een transparante en daarmee geloofwaardige manier moeten worden gehandhaafd.¹⁹⁹ Na het vertrek van voorzitter Alders bij de Omgevingsraad rapporteerde interim-voorzitter Van Geel: ‘De omgeving beschouwt het alsnog naleven van die eerder gemaakte afspraken als cruciaal voor het herwinnen van vertrouwen’.²⁰⁰ Zijn advies was om de overlegstructuur in het Schipholdossier sterk te wijzigen, en dat het Rijk een stevige regierol op zich neemt.²⁰¹ De regierol

188 *Kamerstukken II* 2019/20, 29232, nr. 41; *Kamerstukken II* 2020/21, 29232, nr. 43.

189 *Sturen in een volatiel domein* 2020, p. 37.

190 Riemens 2011.

191 Riemens 2011, p. 454.

192 Fain 2014, p. 39-40.

193 Abma 2001, p. 73; Polderman & Klein Kranenburg 2014, p. 64.

194 *Luchtvaartbeleid: een nieuwe aanvliegroute* 2019, p. 17.

195 Walravens 2004, p. 9.

196 Walravens 2004, p. 9.

197 Tan 2001, p. 130-131.

198 *Luchtvaartbeleid: een nieuwe aanvliegroute* 2019.

199 *Luchtvaartbeleid: een nieuwe aanvliegroute* 2019, p. 24.

200 Van Geel 2019, p. 4.

201 Van Geel 2019; Van Geel 2020.

is al meermaals voorgesteld, zoals ruim vijftien jaar geleden tijdens de evaluatie van de Schipholwet.²⁰² In de ontwerpluchtvaartnota 2020 gaf het Rijk aan de regie te nemen,²⁰³ hoewel de precieze invulling en uitwerking nog moet blijken.²⁰⁴

7.4.5 Omgevingsstrategie vanuit luchthaven Schiphol

De luchthaven probeerde zich positief te laten zien in het maatschappelijk debat dat rondom haar positie ontstond. Schiphol deed jaarlijks onderzoek naar haar reputatie en imago binnen Nederland en ontwikkelde een communicatiestrategie.²⁰⁵

De strategie lijkt deels gericht op concrete interventies om de omgeving minder op de hinder te wijzen. Eind jaren '70 koos de luchthaven voor een ander logo: in plaats van het banenstelsel te tonen (wat zou kunnen aangeven dat in verschillende richtingen overlast kon ontstaan) koos zij voor een meer abstracte landingsbaan.²⁰⁶ De Polderbaan werd eerst de 'milieubaan' genoemd, om duidelijk te maken dat minder overlast voor het milieu (de leefomgeving) zou komen als deze in gebruik werd genomen. Immers zou bij gebruik van deze baan over minder drukbevolkt gebied worden gevlogen. Tegelijkertijd zouden andere gebieden meer overlast ervaren, waardoor de luchthaven uiteindelijk koos voor het meer neutrale 'Polder'.²⁰⁷ Deze term wees op *waar* overlast ontstond: bij de Zwanenburgbaan en de Buitenveldertbaan waren het namelijk de inwoners van die gebieden die in verzet kwamen.²⁰⁸

Hiernaast werkt(e) de luchthaven via initiatieven in de omgeving aan haar imago, zoals het vanaf 1979 maandelijks in haar omgeving verspreidde blad *Schipholland*.²⁰⁹ Dat blad groeide naar een oplage van 600.000 exemplaren.²¹⁰ Ook richtte de luchthaven Stichting Schipholfonds op met als doel aan te tonen dat Schiphol zich verbonden voelt met haar omgeving, om 'de lusten en de lasten' te delen.²¹¹ Het bestuur van de luchthaven is zich bewust van het belang van een relatie met zijn omgeving en zet een proactieve strategie in als reactie op het wantrouwen en de klachten over hinder.

7.5 Schadebeleid in de casus

De overheid gaat vliegtuiggeluid tegen op verschillende niveaus. Al sinds begin jaren '80 is de aanpak een drietrapsraket:²¹² via internationale kaders richten men zich op bestrijding aan de bron door normen te stellen over geluidsemissies

202 Van Kalles, *Het Financieel Dagblad* 24 september 2004; *Advies Omwonendenpanel* 2005.

203 *Kamerstukken II* 2019/20, 31396, nr. 741.

204 *Sturen in een volatiel domein* 2020, p. 36.

205 *Schiphol Group Jaarverslag* 2011, p. 107.

206 Bouwens & Dierikx 1996, p. 332.

207 Meijer & Meijnen, *NRC Handelsblad* 23 mei 1990; Meijer & Meijnen, *NRC Handelsblad* 23 oktober 1993; Damen, *Het Parool* 28 november 2003; Broër 2006, p. 82-83, 106, 248; De Jong 2012, p. 69.

208 Bouwens & Dierikx 1996, p. 273.

209 Bouwens & Dierikx 1996, p. 332.

210 Broër 2006, p. 71.

211 Zie ook par. 7.5.3.1; 'Schiphol heeft burenfonds; Leimuiden komt in aanmerking voor donatie', *Rijn en Gouwe* 17 januari 1995; 'Schipholfonds: vijf keer prijs', *IJmuider Courant* 28 juni 2008.

212 Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen, *Kamerstukken II* 1980/1981, 15880, nr. 11, p. 8-9.

van vliegtuigen; via nationale wet- en regelgeving beperkt men het vlieggeluid door bepaalde vliegprocedures voor te schrijven, zoals vlieghoogten, vliegtijden, verdeling over stijg- en landingsbanen en andere grenswaarden voor geluidsbelasting; en ten slotte via het beschermen van burgers door beperkingsgebieden – waar niet of beperkt gewoond of gewerkt kan worden – aan te wijzen, door geluidsisolatie aan te brengen, door schadevergoedingsregelingen op te stellen, en door de leefbaarheid te verbeteren in gebieden waar de hinder niet volledig kan worden weggenomen. De geluidsisolatie – van een expliciet schadevergoedingsbeleid of leefbaarheidsmaatregelen kan pas later worden gesproken – werd gezien als ‘laatste schakel van het beleid’²¹³ om geluidsoverlast te voorkomen: de nadruk lag op de bronmaatregelen.

De afhandeling van opgetreden (en nog op te treden) schade zoals ik deze in mijn onderzoek bestudeer, zit daarmee in de derde stap.²¹⁴ Ik onderscheid drie vormen van schadebeleid: het beschermen van omwonenden en het voorkomen van schade via geluidsisolatie (par. 7.5.1), schaderegelingen voor onroerend goed (par. 7.5.2) en leefbaarheidsmaatregelen (par. 7.5.3). Deze drie onderdelen van schadebeleid behandel ik achtereenvolgens in deze paragraaf.

Het Rijk is hiernaast meermaals gemeenten tegemoetgekomen vanwege wijzigingen aan bestemmingsplannen en daarbij komende kosten van aankoop en sloop. Zo kende men de Beleidsregel verplaatsing en aankoop van woon-schepen in verband met de uitbreiding van Schiphol²¹⁵ en de Regeling Uitkering Beperkingen Gebied Schiphol.²¹⁶ Dit ging om relatief beperkte aantallen gebouwen en bedragen en compensatie richting overheden in plaats van burgers, waardoor ik deze vormen van schadeafhandeling buiten beschouwing laat in mijn onderzoek. Hiernaast was vanwege de uitbreiding van de luchthaven sprake van onteigeningen. Omdat zij volgens vaste juridische procedure werden uitgevoerd,²¹⁷ bespreek ik ook dit niet in dit hoofdstuk.

Het dossier Schiphol is verre van afgesloten. In dit onderzoek beperk ik mij tot (de evaluaties van) schadebeleid dat liep vanwege de uitbreidingen van Schiphol tot nu toe; grofweg tot en met de (groei-)afspraken tot 2020. In de afgelopen jaren is hier discussie over ontstaan: de groei-afspraken werden eerder gehaald dan verwacht, dus kwam de vraag ter sprake of zij tussentijds konden worden opgebroken.²¹⁸ Bovendien probeerden overheden, de luchtvaartsector en omwonenden afspraken voor de aankomende periode te maken.²¹⁹ De verplaatsing van vluchten naar Lelystad Airport staat al enige jaren op de agenda, maar beschouw ik als een bronmaatregel – het is de aanleg van een nieuwe baan op een andere locatie. Daarnaast bevindt de besluitvorming rond Lelystad zich ten tijde van mijn onderzoek in een impasse. Deze ontwikkelingen laat ik buiten mijn

213 *Kamerstukken I* 1981, 16400 XII, nr. 4, p. 6.

214 Zie over de bronmaatregelen bijvoorbeeld: *Evaluatie Schipholbeleid, Effectiviteit beleidsinstrumenten Ruimtelijke Ordening* 2005.

215 *Stcrt.* 2000, nr. 188.

216 *Stcrt.* 2003, nr. 136.

217 Zie daarover bijvoorbeeld Sluysmans 2011.

218 De Wit & Burghouwt 2017.

219 *Kamerstukken II* 2018/19, 29665, nr. 353.

onderzoek, aangezien de effecten hiervan en de mogelijke onderdelen van het schadebeleid nog niet bekend zijn.

7.5.1 *Geluidsisolerende maatregelen*

Toen duidelijk werd dat geluidsoverlast kon leiden tot gezondheidsproblemen, voelde de Rijksoverheid zich geroepen om deze overlast te verminderen.²²⁰ Begin jaren '80 werd een programma opgesteld om bestaande woningen rondom luchthaven Schiphol te isoleren op basis van bepaalde geluidscontouren;²²¹ binnen bepaalde contouren werd ook gesloopt.²²² Dit project werd aangeduid als Geluidsisolatie Schiphol (GIS).²²³ Hiernaast werden subsidieregelingen voor gemeenten aangenomen om nieuwbouwwoningen aan de door het Rijk gestelde geluidseisen te laten voldoen.²²⁴

Er kwamen in totaal drie geluidsisolatieprojecten, die de isolatie behelsden van ongeveer 10.000 gebouwen rondom de luchthaven, tussen 1983 en 2012. Zij richtten zich op het voorkomen van schade. De verantwoordelijke staatssecretaris van 2002 tot 2007 noemde het geluidsisolatie dossier achteraf het meest uitdagende in haar portefeuille omdat de overheid 'de kosten niet goed in de hand'²²⁵ had: er werd ongeveer € 575 miljoen uitgetrokken, waarvan € 110 miljoen voor rekening van de overheid kwam en de rest via heffingen op de luchtvaartmaatschappijen is verhaald. De overheid en de luchtvaartsector steggelden meermaals over de doelmatigheid van de regeling en uitvoering van de geluidsisolatieprojecten; ook omwonenden uitten vaak ontevredenheid over de stringente of terughoudende regels en uitvoeringspraktijk. De tevredenheid werd vergroot naarmate de overheid ruimhartiger beleid toepaste, en de maatregelen (beter) afstemde op de wensen van omwonenden, wat met name tijdens het einde van GIS-2 en GIS-3 werd gerealiseerd. Ik behandel de drie geluidsisolatieprojecten op chronologische wijze.

7.5.1.1 *Opzet en verloop van de regelingen*

GIS-1

Het eerste isolatieproject, GIS-1, werd in 1983 vastgelegd in de Regeling geluidwerende voorzieningen.²²⁶ Op basis van de Luchtvaartwet wees de minister van V&W een luchtvaartterrein met geluidszones aan waarbinnen bepaalde grenswaarden golden. Aan de hand van de geluidszones of -contouren werd bepaald welke geluidsgoedige gebouwen (woningen, maar ook scholen of

²²⁰ Wet geluidhinder, *Stb.* 1979, nr. 99.

²²¹ Deze waren opgenomen in het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen, *Kamerstukken II* 1980/81, 15880, nr. 11, 16.

²²² *Kamerstukken II* 1980/81, 16400 XVII, nr. 7, p. 37-42.

²²³ *Eindevaluatie GIS-3* 2012.

²²⁴ *Kamerstukken II* 1980/81, 16400 XVII, nr. 7, p. 37-38; *Kamerstukken II* 1982/83, 17600, XII, nr. 17; *Kamerstukken II* 1982/83, 17600 XVII, nr. 20, p. 35-36.

²²⁵ 'Schultz van Haegen (VVD) naar Achmea', *ANP* 21 februari 2007.

²²⁶ Regeling geluidwerende voorzieningen, *Stcrt.* 1983, nr. 100.

zorggebouwen) dienden te worden gesloopt²²⁷ of geïsoleerd. Voor iedere woning werd volgens de Regeling een Voorlopig Isolatieplan, een Ontwerp Isolatieplan en een Definitief Isolatieplan opgesteld.²²⁸ Het doel van de isolatiemaatregelen was het verbeteren van het draagvlak voor Schiphol, ook voor woningen die mogelijk na aanleg van de Polderbaan minder overlast zouden ervaren.²²⁹

De regeling kwam formeel ten laste van het Rijk.²³⁰ De Rijksoverheid rekende echter een heffing om de kosten te verhalen op de luchtvaart vanuit het principe ‘de veroorzaker betaalt’.²³¹ Feitelijk kwam de regeling daarmee ten laste van luchtvaartmaatschappijen.²³² Samen met Schiphol richtten zij de Stichting Geluidsisolatie Schiphol (SGIS) op om de kosten te laten voorfinancieren via de kapitaalmarkt.²³³ Tussen partijen bestond onenigheid over de financiering door de luchtvaartmaatschappijen en de hoogte van deze heffingen.²³⁴ Desalniettemin bleef de luchtvaartindustrie financieel verantwoordelijk voor de uitvoering van het geluidsisolatieproject. Later stelde de minister dat de kosten niet ten laste van het Rijk zouden moeten komen, omdat ‘veel passagiers niet in Nederland woonachtig zijn en hier dus ook geen belasting betalen’.²³⁵ Er werd in principe geen eigen bijdrage van omwonenden gevraagd, omdat de Luchtvaartwet de bewoners recht gaf op de voorzieningen²³⁶ en dit de complexiteit en uitvoerkosten van de regeling zou vergroten.²³⁷ Als sprake was van achterstallig onderhoud (waardoor geluidwerende voorzieningen niet doelmatig zouden kunnen worden aangebracht) of van bijkomende werkzaamheden vanwege wensen van omwonenden, was een eigen bijdrage wel nodig.²³⁸

De Rijksluchtvaartdienst, onderdeel van het Ministerie van V&W, voerde het project uit, ondersteund door adviesbureau Heidemij.²³⁹ Gedurende het project werden aanzienlijk meer woningen geïsoleerd dan aanvankelijk begroot, en ook waren de kosten van de isolatie en de overhead duurder dan verwacht.²⁴⁰ De regeling werd in 1990 gewijzigd omdat startende vliegtuigen meer geluidsoverlast bleken te veroorzaken waardoor sommige woningen (opnieuw) zwaarder moesten worden geïsoleerd.²⁴¹ De SGIS ging niet akkoord met de kostenoverschrijdingen.²⁴² Dit leidde tot een audit door de commissie In 't Veld. Volgens de commissie waren de aangebrachte voorzieningen over het algemeen op een sobere en doelmatige manier tot stand gekomen, maar zouden praktische

227 Binnen het zwaarst belaste gebied werd een aantal woningen aangekocht om te slopen: *Kamerstukken II* 1981/82, 17307, nr. 3, p. 4.

228 *Stcrt.* 1983, nr. 100.

229 *Kamerstukken II* 1990/91, 21964, nr. 4.

230 Regeling geluidwerende voorzieningen 1997, *Stcrt.* 1997, nr. 47, p. 1.

231 *Kamerstukken II* 1990/91, 21946, nr. 7; *Kamerstukken II* 1994/95, 23552, nr. 7, p. 36.

232 *Kamerstukken II* 1981/82, 17307, nr. 3, p. 6.

233 *Kamerstukken II* 1986/87, 19631, nr. 5; *Kamerstukken II* 1989/90, 21660, nr. 1; Bouwens & Dierikx 1996, p. 383.

234 *Kamerstukken II* 1983/84, 18100 XI, nr. 8; *Kamerstukken II* 1984/85, 18604, nrs. 1-2.

235 *Kamerstukken II* 2003/04, 29378, nr. 10, p. 10.

236 *Kamerstukken II* 1989/90, 21660, nr. 1, p. 2.

237 *Kamerstukken II* 1981/82, 17307, nr. 3, p. 4.

238 *Kamerstukken II* 1989/90, 21660, nr. 1; *Stcrt.* 1983, nr. 100.

239 *Kamerstukken II* 1989/90, 21660, nr. 1; *Stcrt.* 1983, nr. 100.

240 *Kamerstukken II* 1988/89, 20803, nr. 12; *Kamerstukken II* 1989/90, 21660, nr. 1.

241 *Kamerstukken II* 1989/90, 21660, nr. 1, p. 5.

242 *Kamerstukken II* 1990/91, 21660, nr. 2; *Kamerstukken II* 1993/94, 19631, nr. 21.

kostenbesparingen kunnen worden doorgevoerd.²⁴³ De commissie suggereerde dat een deel van de kosten ten laste van de omwonenden konden worden gebracht vanwege de verbeterde staat van hun woning, maar de regering hield vast aan het principe dat de vervuiler betaalt.²⁴⁴

De uitvoering van het project werd enigszins gewijzigd naar aanleiding van de audit. Aanvankelijk paste men de regeling redelijk ruimhartig toe, waardoor bijvoorbeeld zolderslaapkamers die niet voldeden aan de eisen van het geldende Bouwbesluit alsnog werden geïsoleerd. Volgens de minister was het ‘om de medewerking van de SGIS te behouden ... noodzakelijk enige terughoudendheid te betrachten.’²⁴⁵ Een voorbeeld hiervan is dat burgers zelf de afwerking van kamers moesten verzorgen en hiervoor *f* 225,- per kamer ontvingen, terwijl dit eerder door de overheid werd geregeld. (De minister stelde dat dit niet alleen een bezuiniging was, maar ook paste bij de wens die bij bepaalde bewoners bestond om meer initiatief in het proces te kunnen nemen.²⁴⁶)

Naast de kostenoverschrijdingen kende het project ook termijnoverschrijdingen. Het project had tot 1994 moeten duren, maar werd uiteindelijk in 1997 afgerond.²⁴⁷ 3.700 van de 4.300 beoogde gebouwen werden geïsoleerd, een participatiegraad van 85%.²⁴⁸ Het budget ging van *f* 150 miljoen naar *f* 280 miljoen,²⁴⁹ zo’n € 127 miljoen,²⁵⁰ ongeveer een verdubbeling van de kosten.

GIS-2

De overheid startte een tweede isolatieproject, GIS-2, naar aanleiding van de Planologische Kernbeslissing rondom de aanleg van de Polderbaan en de in 1994 gewijzigde Luchtvaartwet.²⁵¹ In 1997 werd een nieuwe Regeling geluidwerende voorzieningen ingevoerd. Via deze regeling kon ook worden geïsoleerd volgens de zogenaamde nachtnorm en de procedure werd tevens aangepast aan de opgedane praktijkervaring; betrokkenen bleken in de praktijk geen behoefte te hebben aan een Voorlopig Isolatieplan, een Ontwerp Isolatieplan en een Definitief Isolatieplan.²⁵² In de nieuwe procedure stelde de minister een jaarlijks isolatieprogramma vast.²⁵³ Aan de hand van deze planning werden omwonenden verzocht in te stemmen met een akoestisch en bouwtechnisch onderzoek, zodat een raming kon worden opgesteld over kosten ten laste van het Rijk en ten koste van de eigenaar vanwege achterstallig onderhoud.²⁵⁴ Eigenaren en bewoners moesten volledig instemmen met de plannen, omdat partiële isolatie niet werd toegestaan.²⁵⁵ De procedure kende relatief korte termijnen: omwonenden kregen in principe drie weken om te reageren. Iedere stap mondde uit in een Awb-besluit, waardoor

243 *Kamerstukken II* 1990/91, 21946, nr. 7, p. 2.

244 *Kamerstukken II* 1990/91, 21946, nr. 7, p. 5.

245 *Kamerstukken II* 1993/94, 19631, nr. 21, p. 2.

246 *Kamerstukken II* 1993/94, 19631, nr. 21, p. 10.

247 *Eindevaluatie GIS-3* 2012, p. 7.

248 *Beleidsvaluatie GIS-3* 2013, p. 9.

249 *Beleidsvaluatie GIS-3* 2013, p. 30.

250 *Eindevaluatie GIS-3* 2012, p. 7.

251 *Eindevaluatie GIS-3* 2012, p. 20.

252 *Stcrt.* 1997, nr. 47, p. 8-9.

253 *Stcrt.* 1997, nr. 47, p. 4-5.

254 *Stcrt.* 1997, nr. 47, p. 2-3.

255 *Stcrt.* 1997, nr. 47, p. 13.

voor het handelen van de minister reguliere termijnen (in principe acht weken) en de bezwaar- en beroepsprocedure golden.²⁵⁶ De minister mocht eigen termijnen stellen voor de uitvoering, zodat gebouwen in een gebied gelijktijdig werden geïsoleerd en extra kosten werden voorkomen.²⁵⁷

De nieuwe nachtnorm resulteerde in een onderscheid tussen woonruimtes (d.w.z. woon-, eet- of slaapkamers, dagisolatie) en enkel slaapkamers (nachtisolatie).²⁵⁸ Geluidwerende voorzieningen mochten niet leiden tot een 'essentiële vermindering van het comfort',²⁵⁹ waarbij beperkte verkleining van de ruimte of bijvoorbeeld het terugbrengen tot een draaiend raam of deur was toegestaan. Het aanbrengen van de voorzieningen diende 'sober en doelmatig'²⁶⁰ te gebeuren en de isolatie diende langdurig effectief te zijn bij normaal onderhoud.²⁶¹ De regeling introduceerde twee instrumenten om het beleidsdoel 'sober en doelmatig' verder te ondersteunen: een zogenaamde 'tweejaarstoets' om isolatie te voorkomen van panden die binnen twee jaar na de start van de regeling buiten de geluidscontouren kwamen te vallen;²⁶² en een 'kostenbegrenzingswaarde' die was bedoeld om te voorkomen dat de kosten van de isolatie hoger waren dan de waarde van het gebouw. Het gebouw werd dan niet-isoleerbaar geacht, tenzij de eigenaar de extra kosten op zich zou nemen.²⁶³

In 1999 werd de regeling gewijzigd en werd partiële isolatie toegestaan, omdat in de praktijk was gebleken dat eigenaren niet akkoord gingen met volledige isolatie maar partiële isolatie wensten, waardoor 'het doel van de Regeling geluidwerende voorzieningen 1997 niet (volledig) wordt gerealiseerd'.²⁶⁴ Volgens de minister "'zijn we te rigide geweest met het verplichten van geluidsisolatie'".²⁶⁵ Twee jaar later werd de regeling verder versoepeld omdat de kostenbegrenzingswaarde tot 'onaanvaardbare situaties'²⁶⁶ leidde aangezien de extra isolatiekosten zo hoog waren dat deze redelijkerwijs niet via een eigen bijdrage konden worden opgebracht. De beoogde geluidsisolatie voor de betreffende woningen werd verlaagd, waardoor geen of een geringe eigen bijdrage werd bereikt. Eigenaren konden via volledige eigen bijdrage alsnog tot maximale geluidsisolatie komen.²⁶⁷ De kostenbegrenzingswaarde bleek voor 30 tot 35 woningen met 'een sterk afwijkende bouw of vormgeving'²⁶⁸ tot dermate hoge kosten te leiden, dat de verantwoordelijke staatssecretaris van V&W een speciale subsidieregeling vaststelde. De regeling lijkt voort te komen uit coulance: de extra kosten kwamen voor rekening van het ministerie, terwijl zij eerder via een eigen bijdrage werden verhaald.²⁶⁹

256 *Stcrt.* 1997, nr. 47, p. 9.

257 *Stcrt.* 1997, nr. 47, p. 14.

258 *Stcrt.* 1997, nr. 47, p. 9-10.

259 *Stcrt.* 1997, nr. 47, p. 7.

260 *Stcrt.* 1997, nr. 47, p. 15.

261 *Stcrt.* 1997, nr. 47, p. 7.

262 *Stcrt.* 1997, nr. 47, p. 2.

263 *Stcrt.* 1997, nr. 47, p. 3, 10, 16.

264 *Stcrt.* 1999, nr. 223, p. 2.

265 'Omwonenden Schiphol kunnen geld in plaats van isolatie kiezen', *De Volkskrant* 23 juni 1999.

266 Wijziging Regeling geluidwerende voorzieningen 1997, *Stcrt.* 2001, nr. 44, p. 1.

267 *Stcrt.* 2001, nr. 44, p. 1-2.

268 Subsidieregeling geluidsisolatie of vervangende nieuwbouw specifieke panden, *Stcrt.* 2004, nr. 70, p. 2.

269 *Stcrt.* 2004, nr. 70.

GIS-2 werd aanvankelijk uitgevoerd onder leiding van Schiphol in plaats van de Rijksluchtvaartdienst.²⁷⁰ De commissie In 't Veld en een audit door Berenschot hadden aanbevolen om de verantwoordelijkheid bij de luchthaven te beleggen, aangezien Schiphol belang had bij lage uitvoeringskosten en het project daardoor doelmatiger zou verlopen.²⁷¹ Schiphol creëerde projectorganisatie Geluidsisolatie Schiphol, Progis, als uitvoeringsorganisatie.²⁷² De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State adviseerde echter om deze opzet te wijzigen, omdat het saneren van woningen een overheidstaak zou moeten zijn.²⁷³ Vanaf 2000 werd de uitvoering overgedragen aan uitvoeringsorganisatie Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland, onderdeel van V&W.²⁷⁴ Het project kende onder beide uitvoerders kostenoverschrijdingen. De Algemene Rekenkamer constateerde dat de overdracht van de werkzaamheden van de Rijksluchtvaartdienst aan Schiphol slecht was onderbouwd²⁷⁵ en dat de overheid meerkosten niet verhaalde op Schiphol.²⁷⁶ De aansturing vanuit het ministerie was onvoldoende, waardoor de uitvoering ondoelmatig en zelfs onrechtmatig verliep: onjuiste aannames leidden tot vertraging, tijdsdruk, onrechtmatige aanbestedingen en schadeclaims van aannemers.²⁷⁷ Daarnaast zorgden beleidswijzigingen voor overschrijdingen: de geluidscontouren wijzigden, de Polderbaan werd eerder dan gepland in gebruik genomen, en omwonenden werd de mogelijkheid geboden tegelijkertijd warmte-isolatie te laten aanbrengen ('wensvoorzieningen').²⁷⁸ De regeling werd voorgefinancierd door het Rijk.²⁷⁹ Omdat de Rekenkamer concludeerde dat beleidswijzigingen tot kostenoverschrijdingen hadden geleid, besloot de minister in overleg met de luchtvaartmaatschappijen in 2004 om € 110 miljoen van de € 400 miljoen ten laste van de Rijksoverheid te doen komen: 'Wat het Rijk voor de burger heeft gedaan, hoeft niet voor rekening van de luchtvaart te komen.'²⁸⁰

In totaal werden onder GIS-2 8.465 van 14.000 gebouwen in het aangewezen gebied geïsoleerd; een participatiegraad van 60%.²⁸¹ De lagere participatiegraad was verwacht, omdat het bouwtechnisch en akoestisch onderzoek zou uitwijzen dat sommige panden reeds voldoende geïsoleerd waren.²⁸² Sommige gebouwen hadden onderdeel gevormd van GIS-1, maar ontvingen aanvullende isolatie vanwege aangepaste geluidscontouren.²⁸³ De kostenoverschrijdingen waren aan-

270 *Kamerstukken II* 1990/91, 21946, nr. 7, p. 6; Rapport Algemene Rekenkamer 2004, p. 19; *Audit Sanering woningen* 1991.

271 *Kamerstukken II* 1990/91, 21946, nr. 7, p. 6; Rapport Algemene Rekenkamer 2004, p. 19; *Audit Sanering woningen* 1991.

272 *Stcrt.* 1997, nr. 47, p. 7; *Kamerstukken II* 2003/04, 29750, nr. 2, p. 21.

273 *Kamerstukken II* 2003/04, 29379, nr. 7, p. 22.

274 *Kamerstukken II* 2003/04, 29750, nr. 2, p. 15; Interviews betrokkenen 2020.

275 Rapport Algemene Rekenkamer 2004, p. 19.

276 Rapport Algemene Rekenkamer 2004, p. 7.

277 Rapport Algemene Rekenkamer 2004, p. 5.

278 Rapport Algemene Rekenkamer 2004, p. 6-7, 41-42.

279 *Beleidsvaluatie GIS-3, Eindrapportage*, Baarn: AT Osborne 2013, p. 61; 'Feitenoverzicht isolatieproject Schiphol', *ANP* 15 september 2004.

280 'Honderden woningen rond Schiphol niet meer geïsoleerd', *ANP* 15 september 2004; zie ook 'Schultz betaalt 110 miljoen voor geluidsisolatie', *ANP* 15 september 2004; overigens lijkt € 68 miljoen hiervan 'coullance' aangezien zo'n € 42 miljoen juridisch niet kon worden verhaald in verband met het te laat vaststellen van een tarief in de Luchtvaartwet: *GIS Voortgangsrapport 1* 2005, p. 2.

281 *Beleidsvaluatie GIS-3* 2013, p. 6.

282 *Stcrt.* 1997, nr. 47, p. 13.

283 *Stcrt.* 1997, nr. 47, p. 11.

zienlijk. Het budget steeg van f 395 miljoen naar € 396,6 miljoen, ongeveer een verdubbeling van de kosten. Hoewel de regeling geen projecttermijn noemde, was het de bedoeling GIS-2 af te ronden voor de ingebruikname van de Polderbaan in 2003. Dit bleek door de complexiteit en kostenoverschrijdingen niet mogelijk. De tweede fase van het geluidsisolatieproject werd afgerond in juni 2008.²⁸⁴

GIS-3

Vanaf de ingebruikname en lopende evaluatie van de Polderbaan vanaf 2003 werd gewerkt aan een derde geluidsisolatieproject: GIS-3.²⁸⁵ De staatssecretaris was aanvankelijk van plan om via subsidie te werken, zodat bewoners zelf aan de slag konden als uitvoerders en kostenoverschrijdingen konden worden voorkomen.²⁸⁶ Ook wilde zij de eindverantwoordelijkheid bij de luchtvaartsector leggen. Na overleg met betrokken partijen besloot zij echter om de uitvoering via Rijkswaterstaat te behouden. Zowel luchtvaartsector als bewoners waren tevreden over de gang van zaken sinds de wijzigingen na het kritische Rekenkamerrapport en zij voelden zich niet geëquipeerd om de uitvoering te leiden.²⁸⁷

GIS-3 werd opgestart in 2006. De Regeling geluidwerende voorzieningen uit 1997 werd gewijzigd naar aanleiding van praktijkervaringen bij GIS-2 en het Rekenkamerrapport,²⁸⁸ gericht op meer duidelijkheid voor bewoners en meer flexibiliteit in de uitvoering.²⁸⁹ Het jaarlijkse isolatieprogramma bleek in de praktijk niet te werken, dus werden ‘deelprojecten’ geïnitieerd zodat een concretere planning kon worden gemaakt. Achterstallig onderhoud bleef voor rekening van de eigenaar, tenzij de panden voldeden aan huidige regelgeving maar de extra belasting van de geluidwerende voorzieningen niet konden dragen.²⁹⁰ Het project werd wederom voorgefinancierd door het Rijk, dat de kosten op de luchtvaartmaatschappijen verhaalde via een geluidsheffing.²⁹¹

De regeling introduceerde diverse meer coulante bepalingen. De termijnen in de regeling werden verruimd voor de burger: eigenaren dienden binnen twee maanden in plaats van drie weken te reageren op een besluit van de minister. De minister diende vervolgens binnen zes maanden het bouwtechnisch en akoestisch onderzoek te beginnen. Ook kon een eigenaar nu een *second opinion* aanvragen voor dit onderzoek.²⁹² De regeling kende een ‘zaagtand’: als de isolatiegrens vanwege de geluidscontour door een blok woningen liep, werden alle woningen volgens het zwaarst vereiste isolatiepakket geïsoleerd, omdat het niet redelijk werd geacht die burens niet te voorzien²⁹³ en om de ‘architectonische eenheid’²⁹⁴ niet te verstoren. Eigenaren konden als zij dit wensten een gedeelte van de isolatiewerkzaamheden zelf uitvoeren.²⁹⁵ Tot slot werd de tweejaarstoets aangepast: deze

284 *Beleidsvaluatie GIS-3* 2013, p. 30.

285 *Evaluatie Schipholbeleid. Eindrapport* 2006.

286 *Kamerstukken II* 2004/05, 29750, nr. 3.

287 *Kamerstukken II* 2004/05, 26959, nr. 103.

288 *Stcrt.* 2006, nr. 235, p. 10.

289 *Kamerstukken II* 2004/05, 26959, nr. 103, p. 3.

290 *Stcrt.* 2006, nr. 235, p. 2, 12.

291 *Beleidsvaluatie GIS-3* 2013, p. 10.

292 *Stcrt.* 2006, nr. 235, p. 3, 12.

293 *Stcrt.* 2006, nr. 235, p. 1, 11.

294 *Stcrt.* 2006, nr. 235, p. 5, 13.

295 *Stcrt.* 2006, nr. 235, p. 6, 13.

vond per deelproject plaats, en zou niet meer worden toegepast als het onderzoek was aangevangen. Als bewoners was verteld dat hun huis onderdeel zou vormen van het isolatieproject, bleven zij vanwege rechtszekerheid onderdeel van de procedure.²⁹⁶

In de uitvoering werd ingezet op kortere termijnen. Het streven was dat tussen het akkoord op het isolatieaanbod en de oplevering hoogstens 18 maanden zou zitten.²⁹⁷ Hoewel dit niet bij alle woningen werd behaald, kende de meerderheid een uitvoeringstijd van 8-14 maanden.²⁹⁸ Het project liep echter uit: de afronding vond niet eind 2010, maar eind 2012 plaats.²⁹⁹ Wel slaagde GIS-3 erin om binnen het budget van € 77,4 miljoen te blijven, met als totale kosten € 51,9 miljoen.³⁰⁰ Er werden echter veel minder woningen geïsoleerd dan bij dat budget was voorzien. Het project kende een participatiegraad van slechts 21%.³⁰¹ Van de 5.214 panden waarmee rekening werd gehouden in de opzet bleek een derde na technisch onderzoek voldoende geïsoleerd. Hoewel een kleine groep via aanvraag of bezwaarschrift werd opgenomen in de procedure,³⁰² haakte bijna de helft van de oorspronkelijk geïdentificeerde eigenaren af tijdens de procedure. Vooral de nachtitisolatie werd door eigenaren gezien als onvoldoende effectief.³⁰³ Omdat tijdens de uitvoering voorbereidingskosten werden gemaakt, ook voor woningen die uiteindelijk niet werden geïsoleerd, werd alsnog ruim € 50 miljoen besteed aan het project.³⁰⁴

GIS-3 vormde (voorlopig) de laatste fase van het geluidsisolatieproject rond Schiphol, hoewel in evaluaties werd stilgestaan bij aandachtspunten voor mogelijke toekomstige geluidsisolerende initiatieven.³⁰⁵ In individuele ‘schrijnende’ gevallen vond nog geluidsisolatie plaats, zoals afgesproken in het omgevingsconvenant van de Alderstafel³⁰⁶ (zie ook par. 7.5.3).

7.5.1.2 *Beoordeling en evaluatie van de regelingen*

Het geluidsisolatieproject had vanaf de start te maken met tegenstand. Ook tijdens GIS-2 was sprake van relatief veel negatieve mediaberichten, alsmede kritische onderzoeken van de Nationale ombudsman en Algemene Rekenkamer. Dit leidde tot veranderingen waardoor de afronding van GIS-2 en GIS-3 positiever werd ervaren. Ik beschrijf in deze paragraaf dat chronologische proces en sluit af met een bespreking van de bezwaar- en beroepsprocedures.

296 *Stcrt.* 2006, nr. 235, p. 1, 3, 11.

297 *Eindevaluatie GIS-3* 2012, p. 8.

298 *Eindevaluatie GIS-3* 2012, p. 25.

299 *Eindevaluatie GIS-3* 2012, p. 30.

300 *Eindevaluatie GIS-3* 2012, p. 18.

301 *Eindevaluatie GIS-3* 2012, p. 18; *Beleidsvaluatie GIS-3* 2013, p. 9.

302 *Eindevaluatie GIS-3* 2012, p. 37.

303 *Eindevaluatie GIS-3* 2012, p. 11, 19.

304 *Eindevaluatie GIS-3* 2012, p. 22.

305 *GIS Voortgangsrapport 8* 2008, p. 8; *Eindevaluatie GIS-3* 2012, p. 46.

306 *Kamerstukken II* 2008/09, 29665, nr. 115.

GIS-1

Vrijwel vanaf de start ontstond onenigheid tussen omwonenden en de projectorganisatie over de mate van geluidwerende voorzieningen. De klachten richtten zich op de aantallen te isoleren woningen en de wijze waarop het project werd uitgevoerd; vooral de meer terughoudende houding werd bekritiseerd. Zo tekende de Bewonersgroep Isolatie Zwanenburg in 1988 voor zo'n 1.700 panden beroep aan bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, om hun protest tegen de volgens hen geringe voorzieningen en vergoedingen kracht bij te zetten.³⁰⁷ Platform Leefmilieu regio Schiphol meende dat meer woningen zouden moeten worden geïsoleerd.³⁰⁸ Dorpsvereniging Zwanenburg-Halfweg stapte naar de rechter omdat volgens hen bezuinigd werd 'door de kosten af te wentelen op de bewoners'.³⁰⁹ Ook inwoners uit Aalsmeer begonnen een rechtszaak, maar kregen nul op het rekest omdat de rechter stelde dat het niet aan hem was om in te grijpen omdat de Staat met de maatregelen van het Plan van Aanpak uiterlijk 1995 beterschap beloofde.³¹⁰

In een korte evaluatie van GIS-1 uit 1990 stelde de minister dat de kostenoverschrijdingen deels tot stand kwamen door vele kleine financiële concessies die bewoners werden aangeboden om acceptatie te verhogen.³¹¹ Blijkbaar ging men niet zomaar akkoord met het aanbod van het Rijk. Volgens een commissievergadering van de Tweede Kamer uit 1994 waren bewoners teleurgesteld door de versoering van de uitvoering naar aanleiding van de audit, omdat zij het gevoel hadden minder te ontvangen dan de eerste groep geïsoleerden. De minister gaf hen gelijk en deed een aantal toezeggingen om toch te proberen het project zo veel mogelijk vanuit ruimhartigheid, gelijkend op de eerste isolaties, voort te zetten.³¹² Kamerleden vroegen zich af of er niet te veel 'beknibbeld'³¹³ werd; volgens bewonersorganisaties waren de toezeggingen 'mondjesmaat'.³¹⁴

In de media werden enkele omwonenden geportretteerd die tevreden waren met de isolatie: 'Ze hebben het keurig gedaan',³¹⁵ "Alles went".³¹⁶ Volgens verslaggeving moest de Rijksluchtvaartdienst doorgaans echter 'opboksen tegen wantrouwen onder omwonenden dat zich de afgelopen jaren tamelijk diep heeft geworteld'.³¹⁷

GIS-2

Bij de start van GIS-2 eind negentiger jaren werd verslag gedaan van klachten van bewoners(-organisaties).³¹⁸ Zij vonden regels te stringent, waardoor bijvoorbeeld

307 Bouwens & Dierikx 1996, p. 383; *Kamerstukken II* 1989/90, 21660, nr. 1, p. 1-2.

308 Schwartz, *Trouw* 20 februari 1993.

309 'Zwanenburg stapt naar de rechter', *Het Parool* 15 februari 1993; 'In Zwanenburg is de sfeer er niet beter op geworden', *Het Parool* 17 februari 1993; 'Bewoners Zwanenburg eisen goed geïsoleerde woningen', *ANP* 18 februari 1993.

310 Meijer & Meijnen, *NRC Handelsblad* 23 oktober 1993.

311 *Kamerstukken II* 1989/90, 21660, nr. 1, p. 9.

312 *Kamerstukken II* 1993/94, 19631, nr. 21, p. 2-3.

313 *Kamerstukken II* 1993/94, 19631, nr. 21, p. 8.

314 'Maij: norm isolatie bij Schiphol kan iets soepeler', *NRC Handelsblad* 17 februari 1994.

315 Verdonck, *Trouw* 7 oktober 1992.

316 Van Amsterdam & Gerards, *Algemeen Dagblad* 31 december 1991.

317 Meijer & Meijnen, *NRC Handelsblad* 23 oktober 1993.

318 Van den Broek, *De Volkskrant* 3 december 1998; Bosman, *Het Parool* 15 maart 1999.

studeerkamers in principe niet in aanmerking kwamen tenzij een bewonersorganisatie ingreep.³¹⁹ Hoewel de minister erkende dat regelgeving te strak werd bevonden, stelde zij dat 70% van de bewoners tevreden was met de aangebrachte isolatie.³²⁰ Vanwege vertraging in het project waren veel huizen rondom de Polderbaan niet geïsoleerd voordat deze in 2003 in gebruik werd genomen, terwijl sommige bewoners al sinds 1999 in een traject zaten. Bewoners waren kritisch over de bureaucratie, het gebrek aan verantwoordelijkheid,³²¹ de gevraagde eigen bijdrage voor achterstallig onderhoud en constructieve gebreken,³²² en de werkwijze van uitvoerders en aannemers.³²³ De Nationale ombudsman concludeerde dat de overheid onbehoorlijk handelde vanwege het geringe tempo van de operatie en de gebrekkige informatievoorziening.³²⁴

Ook de luchtvaartsector was ontevreden over GIS-2: Schiphol stelde dat de Rijksoverheid zijn belangen onvoldoende in overweging nam.³²⁵ KLM-directielid Van Woudenberg gaf in een interview aan: 'Helaas zijn er over de uitvoering van de geluidsisolatie veel klachten omdat de overheid zo'n rigide systeem heeft gemaakt. Hoewel KLM het grootste deel van de kosten draagt, zorgen deze tekortkomingen ervoor dat het beoogde effect, namelijk het vergroten van draagvlak voor de luchtvaart in de omgeving, niet of onvoldoende wordt bereikt.'³²⁶ Bewonersvertegenwoordigers onderschreven zijn cynisme: 'Isolatie is een schijnoplossing omdat je in de zomer buiten zit, daar kan je niet isoleren. Het valt meer in de categorie van afkopen dan in het oplossen van het probleem.'³²⁷

Vanwege de vertraging en kostenoverschrijdingen werd de Algemene Rekenkamer gevraagd om onderzoek te doen. De Rekenkamer weet de vertraging aan moeizaam overleg en afstemming met omwonenden, omdat de voorzieningen niet naar hun wens waren.³²⁸ In het rapport is te herkennen dat de Rijksoverheid probeerde om omwonenden tegemoet te komen, en beleidswijzigingen geënt waren op het vergroten van draagvlak. De tweejaarstoets en kostenbegrenzingswaarde werden beperkt toegepast omdat dit volgens de minister 'onaanvaardbare maatschappelijke gevolgen zou hebben'.³²⁹ Partiële isolatie werd toegestaan vanwege bewonersklachten.³³⁰ Geluidscontouren werden vergroot 'om te voorkomen dat in één straat sommige woningen wel en andere niet voor isolatie in aanmerking zouden komen.'³³¹

319 Van Houwelingen & Steeskamp, *Het Parool* 15 september 2004.

320 *Kamerstukken II* 2003/04, 29378, nr. 10, p. 9.

321 'Polderbaan is volgende week bulderbaan', *De Stentor/Veluws Dagblad* 8 februari 2003.

322 Snoeijen, *NRC Handelsblad* 31 mei 2000; Roos, *De Telegraaf* 2 april 2003; Meeus & Schoorl, *De Volkskrant* 2 oktober 2003; Meeus & Schoorl, *De Volkskrant* 4 oktober 2003; Meeus & Schoorl, *De Volkskrant* 31 juli 2004; Meeus & Schoorl, *De Volkskrant* 5 augustus 2004; *Rapport van bevindingen Klachtenbehandeling* 2005, p. 4-5.

323 'Polderbaan is volgende week bulderbaan', *De Stentor/Veluws Dagblad* 8 februari 2003.

324 *Rapport 2004/457* 2004.

325 *Rapport Algemene Rekenkamer* 2004, p. 87.

326 Janssen Groesbeek, *Het Financieel Dagblad* 26 juni 2003.

327 Haverkamp 2008, p. 80.

328 *Rapport Algemene Rekenkamer* 2004, p. 40, 56.

329 *Rapport Algemene Rekenkamer* 2004, p. 6.

330 *Stcrt.* 1999, nr. 223; *Rapport Algemene Rekenkamer* 2004, p. 57.

331 *Kamerstukken II* 2003/04, 29750, nr. 2, p. 31, 40.

De staatssecretaris noemde het geluidsisolatie dossier terugblikkend het meest uitdagende in haar portefeuille.³³² Het Rekenkamerrapport leidde tot veranderingen binnen Progis; de staatssecretaris wilde inzetten op meer tevredenheid bij bewoners en betere kostenbeheersing. Zij constateerde na overleg met bewoners(-organisaties) dat klachten vooral voortkwamen uit te weinig maatwerk en onvoldoende helderheid over het verloop van het proces.³³³ Progis ging daarom kleinschaliger te werk en richtte zich op meer bewonersbegeleiding, mede op verzoek van bewonersverenigingen.³³⁴ Volgens de staatssecretaris leidden deze veranderingen al snel tot meer tevredenheid en kostenbesparingen. De belangvertegenwoordigers van de BIA beaamden dat ‘het “nieuwe” Progis ... tot tevredenheid van de eigenaars’³³⁵ leidde. Dit was volgens hen echter wel het resultaat van ‘heel veel strijd’.³³⁶ De wijzigingen die de overheid doorvoerde naar aanleiding van het Rekenkamerrapport, gericht op meer maatwerk en een betere afstemming op de wensen van omwonenden, lijken derhalve het grootste effect op de tevredenheid te hebben gehad.

In een evaluatie van het compensatiebeleid rond Schiphol uit 2008 werd teruggeblikt op GIS-2; 304 ontvangers van geluidwerende voorzieningen werden geëvalueerd. Twee derde van de isolerende maatregelen functioneerde volgens hen naar tevredenheid,³³⁷ maar bewoners ervoeren de regeling als onvoldoende flexibel, en wensten meer keuzevrijheid en maatwerk.³³⁸ Het onderzoek schetste een verbetering door de tijd: in 2006 was 41% positief over de maatregelen, terwijl 57% positief was in 2008.³³⁹ Men was een stuk positiever over de effecten van dagisolatie dan nachtsisolatie. Respondenten gaven aan van de overheid te verwachten dat zij haar beloften beter nakomt.³⁴⁰ Gevraagd naar mogelijke alternatieven koos 69% financiële compensatie als optie (ook via verlaging van (gemeentelijke) woonlasten). Vooral degenen die verder uit de buurt van Schiphol woonden, gaven aan liever financiële compensatie dan geluidsisolatie te ontvangen.³⁴¹

GIS-3

Het derde geluidsisolatieproject bouwde voort op de gewijzigde aanpak van GIS-2 en dit wierp vruchten af. In 2008 bleek volgens de nieuwe directeur van Progis uit onderzoek ‘dat mensen tevreden zijn over ons. Over onze heldere plannen en publieksgerichte benadering, dat we betrouwbaar zijn als opdrachtgever van isolatiewerk’.³⁴² Hij erkende dat geluid echter een subjectieve beleving was en sommigen overlast bleven ervaren terwijl volgens de regeling voldoende isolatie was aangebracht.

332 ‘Schultz van Haegen (VVD) naar Achmea’, *ANP* 21 februari 2007.

333 *Kamerstukken II* 2004/05, 26959, nr. 103, p. 2-3.

334 *Kamerstukken II* 2004/05, 29750, nr. 8, p. 5-6.

335 ‘Geleerd vliegtuiglawaai plaats te geven’, *Noordhollands dagblad* 2008.

336 ‘Geleerd vliegtuiglawaai plaats te geven’, *Noordhollands dagblad* 2008.

337 De Groen, Oranje & Renooij 2008, p. 8.

338 De Groen, Oranje & Renooij 2008, p. 1-3.

339 De Groen, Oranje & Renooij 2008, p. 8.

340 De Groen, Oranje & Renooij 2008, p. 10.

341 De Groen, Oranje & Renooij 2008, p. 12.

342 ‘Geluid blijft een subjectieve beleving’, *Noordhollands Dagblad* 30 december 2008.

In de eindevaluatie van GIS-3 werd geconcludeerd dat een meerderheid (72%) van de bewoners tevreden tot zeer tevreden is over de uitvoering van het geluids-isolatieprogramma; volgens de onderzoekers 'een toegenomen vertrouwen in het proces'.³⁴³ De bewonersbegeleiding had volgens de onderzoekers bijgedragen aan de voortgang en bewonerstevredenheid tijdens het project.³⁴⁴ Ook waren bewoners positief over de communicatie vanuit Progis.³⁴⁵ Bewoners hadden wel meer maatwerkmogelijkheden en zogenaamde wensvoorzieningen gewild. Ook reflecteerde de evaluatie op de als gebrekkig ervaren effectiviteit van nachtisolatie;³⁴⁶ 'de vastgestelde grenswaarden [konden] beter ... worden aangesloten op de beleving van omwonenden'.³⁴⁷ De studie ging slechts beperkt in op de beweegredenen van mensen die afhaakten tijdens het isolatieprogramma; ook waren geen robuuste gegevens bekend over mensen die niet in aanmerking kwamen voor geluidsisolatie;³⁴⁸ uit een enkele studie bleek dat 'een relatief groot aantal bewoners'³⁴⁹ ontevreden was als de woning niet in aanmerking kwam voor GIS-3.

In de beleidsevaluatie werd gekeken in hoeverre geluidwerende voorzieningen van de drie GIS-projecten bijdroegen aan een verminderde hinderbeleving bij omwonenden. De onderzoekers concludeerden over onvoldoende gegevens te beschikken om deze vraag te beantwoorden; er was geen nulmeting of controlegroep en bij enquêteonderzoeken niet naar hinderbeleving gevraagd.³⁵⁰ Hoewel het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) een voorzichtige relatie signaleerde tussen aangebrachte geluidsisolatie en verminderde aantallen klachtenmeldingen, stelde het dat meer onderzoek nodig zou zijn.³⁵¹ Geconcludeerd kan worden dat de effectiviteit van de geluidsisolerende maatregelen onvoldoende is onderzocht.

Bezwaar- en beroepsprocedures

Gedurende de isolatieprojecten zijn enkele rechtszaken gevoerd tegen de Rijksoverheid. Precieze aantallen werden niet vermeld in voortgangsrapportages of evaluaties. De aantallen die (sporadisch) genoemd werden – 2 bij afronding van GIS-2,³⁵² en 10 lopende bezwaren en beroepen bij beëindiging van GIS-3³⁵³ – zijn niet hoog. Het hoogste gerapporteerde aantal bezwaren werd ingediend bij de start van GIS-1 en GIS-3. In 1988 vond Bewonersgroep isolatie Zwanenburg de beoogde voorzieningen en vergoedingen voor de 1.700 panden in die omgeving te gering en tekende beroep aan bij de Afdeling rechtspraak van de Raad van State (dit viel nog onder oude Arob-wetgeving).³⁵⁴ Deze tegenstand was tevens zichtbaar bij de ruim 6.500 besluiten om woningen niet (verder) te isoleren aan de start van GIS-3: hier werden 290 bezwaren (4%) ingediend, waarvan 55 gegrond

343 *Eindevaluatie GIS-3* 2012, p. 9.

344 *Eindevaluatie GIS-3* 2012, p. 12.

345 *Eindevaluatie GIS-3* 2012, p. 37.

346 *Eindevaluatie GIS-3* 2012, p. 11, 27.

347 *Eindevaluatie GIS-3* 2012, p. 20.

348 *Eindevaluatie GIS-3* 2012, p. 12.

349 *GIS Voortgangsrapportage 12* 2010, p. 8.

350 *Beleidsvaluatie GIS-3* 2013, p. 7.

351 Van Wiechen e.a. 2002, p. 23-34; Van Kempen & Simon 2019.

352 *GIS Voortgangsrapport 7* 2008, p. 2.

353 *GIS Voortgangsrapportage 15* 2012, p. 8.

354 Bouwens & Dierikx 1996, p. 383; *Kamerstukken II* 1989/90, 21660, nr. 1, p. 1-2.

verklaard door de minister, en waarvan elf belanghebbenden een rechtszaak tegen de ongegrondverklaring zijn begonnen.³⁵⁵

De meeste rechtszaken dienden rond GIS-2. In een zaak uit 2004 oordeelde de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State dat de minister bij de uitvoering van de regeling onvoldoende zorgvuldig is geweest, door individuele omstandigheden niet mee te wegen bij de toepassing van de normen en beleidsuitgangspunten.³⁵⁶ In andere gevallen werd geoordeeld dat de minister de regeling correct toepaste³⁵⁷ of kenden bestuursrechters geen bevoegdheid omtrent de geschillen.³⁵⁸ Naar aanleiding van een wijziging van de geluidscontour tijdens GIS-2 werden veel woningen in Zwanenburg uit het isolatieproject gehaald terwijl al overeenkomsten waren gesloten. Bewoners waren woedend³⁵⁹ en de staatssecretaris besloot op basis van het gewekte vertrouwen om veel van deze panden alsnog te isoleren via een veelal versoberd isolatieproject.³⁶⁰ Een bewoner die zich hier niet in kon vinden werd tot in hoger beroep gelijkgesteld: de minister had de oorspronkelijke toezegging moeten nakomen.³⁶¹

In de inhoud van deze rechtszaken zijn hierboven geschetste klachten over het geluidsisolatiebeleid te herkennen: de regelingen en de uitvoerende projectorganisatie waren soms stringent of terughoudend, maar over het algemeen werd de regeling rechtmatig uitgevoerd. De overheid werd slechts in enkele gevallen door de rechter op de vingers getikt en vooral op procedurele gronden. Het totale aantal bezwaar- en beroepen lijkt bovendien gering te zijn geweest, hoewel uit de andere bronnen kan worden afgeleid dat de tevredenheid over voornamelijk GIS-1 en de aanvang van GIS-2 beperkt was en de situatie voor omwonenden pas rond 2005 naar aanleiding van het Rekenkamerrapport leek te verbeteren; omwonenden waren tevreden(er) over de genomen maatregelen gericht op het beter afstemmen op wensen van omwonenden, waaronder maatwerk en begeleiding.

7.5.1.3 Terugblik en resultaten GIS-projecten

Na de drie GIS-projecten voldeed minstens 81% van de geluidsgevoelige panden in de omgeving van Schiphol aan de eisen van de Regeling geluidwerende voorzieningen. In totaal zijn 9.875 panden geïsoleerd³⁶² hoewel het totaal aan panden uitkwam op 13.279 panden; 3.404 panden kwamen blijkbaar in aanmerking voor bij-isolatie. Hiervoor is ongeveer € 575 miljoen uitgetrokken, waarvan € 110 miljoen voor rekening van de overheid kwam en de rest via heffingen op de luchtvaartmaatschappijen is verhaald. De overheid besloot de kosten gespreid, via jaarlijkse heffingen, te verhalen om de concurrentiepositie van Schiphol niet te

355 *GIS Voortgangsrapportage II* 2010, p. 8.

356 ABRvS 3 maart 2004, ECLI:NL:RVS:2004:AO4755.

357 ABRvS 24 maart 2004, ECLI:NL:RVS:2004:AO6082; ABRvS 16 april 2004, ECLI:NL:RVS:2004:AP1610; ABRvS 17 augustus 2005, ECLI:NL:RVS:AU1128; Rb. Amsterdam 19 februari 2009, ECLI:NL:RBAMS:2009:BH6947; Rb. 's Gravenhage 25 augustus 2010, ECLI:NL:RBSGR:2010:BN4883; ABRvS 16 november 2011, ECLI:NL:RVS:2011:BU4556.

358 Rb. Amsterdam 18 februari 2009, ECLI:NL:RBAMS:2009:BH6940; ABRvS 13 januari 2010, ECLI:NL:RVS:2010:BK8950; ABRvS 13 juni 2012, ECLI:NL:RVS:2012:BW8161.

359 Springelkamp, *De Telegraaf* 16 september 2004.

360 *Kamerstukken II* 2004/05, 29750, nr. 8, p. 8; *GIS Voortgangsrapport I* 2005, p. 8.

361 *GIS Voortgangsrapport 3* 2006, p. 7; ABRvS 15 augustus 2007, ECLI:NL:RVS:2007:BB1759; *GIS Voortgangsrapport 8* 2008, p. 21-22.

362 *Beleidsvaluatie GIS-3* 2013, p. 7.

veel onder druk te zetten.³⁶³ De overheid en de luchtvaartsector steggelden meermaals over de doelmatigheid van de regeling en uitvoering van de geluidsisolatieprojecten. Uit vergelijkend onderzoek bleek dat Schiphol en de luchtvaartmaatschappijen vergeleken met andere West-Europese luchthavens meer geld hebben uitgegeven aan geluidsisolatie van omliggende panden.³⁶⁴ De eigenaren van de woningen zijn niet rijker geworden door de geluidsisolatie: er is geen overwaarde gebleken.³⁶⁵

De doelstellingen bij de herziening van de Luchtvaartwet en aanverwante regelingen leken behaald. Waar in 1990 zo'n 90.000 ernstig gehinderden (mensen in gebieden met een geluidsbelasting van 20 Ke of meer) waren, waren dit er ongeveer 28.000 in 2016. De 134.000 mensen met ernstige slaapverstoring uit 1990 waren in 2016 teruggebracht naar ongeveer 11.500.³⁶⁶ (Volgens een belangenorganisatie berusten deze berekende aantallen op verkeerde aannames, en zou de werkelijk ervaren hinder anderhalf keer groter zijn dan de gerapporteerde cijfers, bijvoorbeeld als men ook omwonenden buiten de geluidscontouren meetelt.³⁶⁷) De vermindering van het aantal gehinderden was echter niet alleen aan GIS te danken. Er was fors ingezet op bronmaatregelen, dus leek de afname vooral het resultaat van ingebruikname van de Polderbaan en inzet van stillere vliegtuigen.³⁶⁸

Over het algemeen leken betrokkenen uiteindelijk tevreden met de isolatievoorzieningen, hoewel tijdens voornamelijk GIS-2 ontevredenheid werd geuit over de stringente of terughoudende regels en uitvoeringspraktijk; vooral rond de nachtsolatie bestond scepsis over nut en noodzaak van deze maatregelen. De tevredenheid werd vergroot naarmate de overheid ruimhartiger beleid toepaste, en de maatregelen (beter) afstemde op de wensen van omwonenden, wat met name tijdens het einde van GIS-2 en GIS-3 werd gerealiseerd.

7.5.2 *Nadeelcompensatie en planschade via het Schadeschap*

In de jaren na de Tweede Wereldoorlog richtte Schiphol zich op wederopbouw. De luchthaven groeide naar vier (of vijf, afhankelijk van de telling³⁶⁹) start- en landingsbanen. Hoewel daar planologische wijzigingen mee waren gemoeid, was het nadeelcompensatie- en planschadeveld destijds minder ontwikkeld.³⁷⁰ De komst van de Polderbaan betekende een dermate grote uitbreiding dat het nodig werd geacht om op een gestroomlijnde wijze om te gaan met schadevergoeding. Daarom gingen de 29 betrokken bestuursorganen in 1998 over tot de oprichting van het zogenaamde Schadeschap Luchthaven Schiphol dat nadeelcompensatie- en planschadeverzoeken in behandeling zou gaan nemen. Via dit Schadeschap zouden tot aan 2019 uiteindelijk ruim 5.500 verzoeken in behandeling worden

363 *Kamerstukken II* 1989/90, 21660, nr. 1, p. 2.

364 *Luchtvaartnota* 2009, p. 96.

365 *Voortgangsrapport I* 2005, p. 18.

366 *Evaluatie Schipholbeleid. Eindrapport* 2006, p. 18; *Monitor Infrastructuur en Ruimte* 2018.

367 *Werkelijke geluidhinder Schiphol* 2018.

368 *Evaluatie Schipholbeleid. Eindrapport* 2006, p. 19.

369 Tan 2001, p. 15.

370 Van den Broek 2002; De Vos, *Het Financieele Dagblad* 24 februari 2007; Interviews betrokkenen 2020.

genomen. Hoewel de schadeafhandeling aanvankelijk jaren vertraging opliep door een juridisch zorgvuldige aanpak, juridische complicaties, en organisatorische tekortkomingen, werd rond 2012 een kantelpunt bereikt waardoor de vele verzoeken konden worden afgehandeld.

7.5.2.1 *Opzet en verloop van de regeling*

Het Schadeschap werd opgericht via een gemeenschappelijke regeling met als deelnemers de Minister van Verkeer en Waterstaat, Provinciale Staten van de provincie Noord-Holland, het algemeen bestuur van het waterschap Groot-Haarlemmermeer, en achttien gemeenteraden uit de omgeving.³⁷¹ Via delegatie-besluiten droegen zij hun bevoegdheden over rondom planschade³⁷²- en nadeelcompensatieverzoeken³⁷³ aangaande de uitbreiding van Schiphol.³⁷⁴ Volgens de deelnemers kon het Schadeschap ‘een voor belanghebbenden duidelijke, deskundige en doelmatige afhandeling’³⁷⁵ bevorderen en via de loketfunctie bovendien een ‘klantgerichte afhandeling’³⁷⁶ en ‘eenheid van besluitvorming’³⁷⁷ bewerkstelligen. Het Schadeschap werd dus ingesteld om een voor burgers herkenbare locatie te zijn voor alle aan Schiphol gerelateerde nadeelcompensatie- en planschadeclaims en het Schap zou moeten leiden tot meer effectieve uitvoering en doelmatige besteding van geld.³⁷⁸ De instelling van het Schap was geïnspireerd door vergelijkbare schadeloketten rond de Betuweroute en de HSL-Zuid³⁷⁹ en sloot aan bij een aanbeveling van de Commissie Zienswijzen Ontwerp Aanwijzing Luchtvaartterrein Schiphol (ZOALS).³⁸⁰

Regeling en procedureverordening

Het Schadeschap kende als hoofd een algemeen bestuur bestaande uit afgevaardigden van alle aan de regeling deelnemende overheden.³⁸¹ Uit haar geledingen werd om praktische redenen een kleiner dagelijks bestuur aangewezen en een voorzitter.³⁸² De besluiten zouden worden genomen door een besliscommissie die bestond uit drie onafhankelijke deskundige leden. Dit zou bevorderen dat de overheden de kosten verbonden met de schadevergoedingsbesluiten zouden aanvaarden en ‘een bijdrage [leveren] aan de maatschappelijke aanvaarding.’³⁸³

371 Aalsmeer, Akersloot, Amstelveen, Alkemade, Amsterdam (inclusief de stadsdeelraden van Osdorp, Buitenveldert, Geuzenveld-Slotermeer, Slotervaart/Overtoomseveld, Watergraafmeer, Zuid en Zuid-Oost), Beverwijk, Haarlem, Haarlemmermeer, Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Heemskerk, Jacobswoude, Liemeer, Ouder Amstel, Sassenheim, Uitgeest, Uithoorn, Velsen, en Zaanstad: ‘Gemeenschappelijke regeling Schadeschap Luchthaven Schiphol’, *Stcrt.* 1998, nr. 223.

372 Deze vergoeding vond zijn grondslag in art. 26 van de Luchtvaartwet en art. 49 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

373 In art. 21 van de Luchtvaartwet is een nadeelcompensatieregeling opgenomen, geënt op de normen uit art. 49 van de WRO, en op de procedures uit de Regeling nadeelcompensatie Rijkswaterstaat.

374 *Stcrt.* 1998, nr. 223, p. 7-8.

375 *Stcrt.* 1998, nr. 223, p. 1.

376 *Stcrt.* 1998, nr. 223, p. 6.

377 *Stcrt.* 1998, nr. 223, p. 6.

378 *Stcrt.* 1998, nr. 223, p. 7.

379 Van Ravels 2019, p. 46-48; Interviews betrokkenen 2020.

380 *Stcrt.* 1998, nr. 223, p. 6; *Kamerstukken II* 1995/96, 23552, nr. 58.

381 *Stcrt.* 1998, nr. 223, p. 1-4, 9.

382 *Stcrt.* 1998, nr. 223, p. 4, 12.

383 *Stcrt.* 1998, nr. 223, p. 8.

De besliscommissie liet zich in haar werk bijstaan door adviescommissies.³⁸⁴ Het Schadeschap kende geen budgetplafond en een initiële looptijd van tien jaar met een mogelijkheid tot verlenging.³⁸⁵ Zowel de vergoedingen als proceskosten op grond van de regeling kwamen ten laste van het Rijk omdat de planologische wijzigingen naar aanleiding van kabinetsbeleid plaatsvonden.³⁸⁶ Het Rijk belaste deze kosten vanaf 2005 door aan de luchtvaartmaatschappijen via een wijziging van de Luchtvaartwet.³⁸⁷

Het algemeen bestuur legde in 1999 een procedureverordening vast.³⁸⁸ Als een verzoek werd ingediend, diende de besliscommissie in principe binnen acht weken te oordelen of dit kennelijk ongegrond was zodat afwijzing zonder verder onderzoek plaatsvond (de ‘vereenvoudigde behandeling’).³⁸⁹ In alle andere omstandigheden stelde de besliscommissie binnen zes weken een adviescommissie in van drie onafhankelijke deskundigen (of in eenvoudige gevallen één deskundige). De adviescommissie diende te adviseren over de oorzaak (causaal verband³⁹⁰) en omvang van de schade, alsmede de vraag of deze schade redelijkerwijs ten laste van de verzoeker zou moeten blijven. De adviescommissie hoorde verzoeker en besliscommissie en diende binnen zes maanden na instelling tot een conceptadvies te komen. Verzoeker en besliscommissie werden verzocht binnen drie maanden te reageren, zodat de adviescommissie uiterlijk twee maanden hierna het definitieve advies kon vaststellen. De besliscommissie diende vervolgens binnen twee maanden te besluiten.³⁹¹ Het reguliere proces van bezwaar en beroep gold volgens de Awb, met een termijn van zes weken.³⁹² De procedureverordening kende een mogelijkheid voor verzoekers om voorschotten aan te vragen en een hardheidsclausule voor bijzondere gevallen.³⁹³ Het Schadeschap kende tevens de mogelijkheid tot opschorten van een aanvraag als men in afwachting was van een rechterlijke uitspraak over een vergelijkbare aanvraag. Op deze wijze kon principieel beslist worden zodat grotere aantallen vergelijkbare claims efficiënter konden worden afgehandeld.³⁹⁴ Het maakte veel gebruik van deze route³⁹⁵ en pilotzaken of proefprocessen om na rechterlijke toetsing op vele vergelijkbare aanvragen te kunnen besluiten.³⁹⁶

384 *Stcrt.* 1998, nr. 223, p. 9.

385 *Stcrt.* 1998, nr. 223, p. 5, 11; *Verslag Schadeschap* 27 juni 2006, p. 3.

386 *Stcrt.* 1998, nr. 223, p. 5, 10-12.

387 ‘Wet van 23 december 2004, houdende wijziging van de Luchtvaartwet in verband met wijziging van de heffingen voor de luchthaven Schiphol’, *Stb.* 2005, nr. 40; Vanaf 2008 via de Wet luchtvaart: ‘Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens’, *Stb.* 2008, nr. 561.

388 ‘Verordening schadeschap Luchthaven Schiphol’, *Stcrt.* 1999, nr. 30; *Stcrt.* 1998, nr. 223, p. 9.

389 *Stcrt.* 1999, nr. 30, p. 1.

390 *Basisdocument* 2000, p. 151.

391 *Stcrt.* 1999, nr. 30, p. 1-2.

392 *Stcrt.* 1998, nr. 223, p. 10.

393 *Stcrt.* 1999, nr. 30, p. 2.

394 *Stcrt.* 1998, nr. 223, p. 9.

395 *Beknopt verslag Schadeschap* 1 november 2000.

396 *Verslag Schadeschap* 30 november 2005, p. 5; *Verslag Schadeschap* 28 november 2012, p. 4.

In aanvulling op de procedureverordening stelde de besliscommissie een zogenaamd Basisdocument op ter ondersteuning van en als richtlijn voor de adviescommissies, om rechtsgelijkheid te bevorderen.³⁹⁷ In het Basisdocument was een mogelijkheid tot bijdrage voor deskundigenbijstand en tot vergoeding van wettelijke rente opgenomen.³⁹⁸ Ook stelde men dat waardevermeerdering door het aanbrengen van geluidsisolerende maatregelen werd ‘weggedacht’;³⁹⁹ omwonenden konden dus gebruikmaken van de geluidsisolatiemaatregelen uit par. 7.5.1 zonder dat dit gevolgen had voor hun compensatie vanuit het Schadeschap.⁴⁰⁰ Tot slot stelde de besliscommissie een Reglement inzake bezwaarschriften op. De regels waren gelijkend aan de Awb; het document was bedoeld als voorlichting richting burgers.⁴⁰¹

Een wijziging van de Wet luchtvaart leidde in 2002 tot nieuwe schadeveroorzakende besluiten;⁴⁰² de gemeenschappelijke regeling werd gewijzigd om het Schadeschap hiervoor bevoegd te maken.⁴⁰³ De volgende wijziging van de Wet luchtvaart bevatte naar aanleiding van een Tweede Kamermotie twee maatregelen om te verhinderen dat een aanvraag op schadevergoeding ‘zo maar’⁴⁰⁴ werd ingediend.⁴⁰⁵ De wetswijziging introduceerde een verjaringstermijn van vijf jaar⁴⁰⁶ waardoor de regeling geen open einde meer kende. Verzoekers konden voor het laatst een aanvraag indienen naar aanleiding van het Luchthavenverkeersbesluit uit 2008, waardoor het Schadeschap tot 2013 aanvragen zou verwerken.⁴⁰⁷ Daarnaast dienden verzoekers nu een ‘recht’ van € 300 te betalen alvorens hun aanvraag in behandeling werd genomen, gelijk aan de procedure in de Wet ruimtelijke ordening.⁴⁰⁸ Dit bedrag werd teruggestort als (gedeeltelijk) positief op de aanvraag werd besloten.⁴⁰⁹

‘Stroperige’ uitvoering

De eerste jaren kende het Schadeschap zorgvuldige en daarmee relatief langzame besluitvorming. Doordat (mogelijk) schadeveroorzakende besluiten onherroepelijk moesten zijn geworden, konden veel claims (nog) niet in behandeling kunnen worden genomen.⁴¹⁰ Volgens een algemeen bestuurslid lieten de voortgangsrapportages ‘stroperigheid’⁴¹¹ zien. De adviescommissies deden lang over

397 *Basisdocument* 2000, p. 4; *Beknopt verslag Schadeschap* 1 november 2000.

398 *Basisdocument* 2000, p. 30-31, 155-156.

399 *Basisdocument* 2000, p. 29-30, 155.

400 Zie ook: Van Heesbeen & Berns 2019, p. 104-106.

401 *Reglement Schadeschap* 2000; Interviews betrokkenen 2020.

402 ‘Wet van 27 juni 2002 tot wijziging van de Wet luchtvaart inzake de inrichting en het gebruik van de luchthaven Schiphol’, *Stb.* 2002, nr. 374.

403 *Stcrt.* 2004, nr. 20.

404 *Kamerstukken II* 2004/05, 29378, nr. 18.

405 ‘Wet van 23 december 2004, houdende wijziging van de Luchtvaartwet in verband met wijziging van de heffingen voor de luchthaven Schiphol’, *Stb.* 2005, nr. 40.

406 *Stb.* 2005, nr. 40, p. 2.

407 *Verslag Schadeschap* 24 november 2010, p. 3.

408 *Kamerstukken II* 2004/05, 29378, nr. 18.

409 *Stb.* 2005, nr. 40, p. 2-3.

410 *Stcrt.* 1998, nr. 223, p. 9; *Verslag installatie Schadeschap* 24 november 1998, p. 4; *Verslag Schadeschap* 30 oktober 2002, p. 5.

411 *Verslag Schadeschap* 14 mei 2003, p. 3.

hun advisering en overschreden hun termijnen⁴¹² en hun werk was relatief duur.⁴¹³ Het aantal verzoeken nam rond 2004, na de ingebruikname van de Polderbaan, ‘explosief’⁴¹⁴ toe. Volgens betrokkenen was de groei van de schadevergoedingsverzoeken ook deels toe te rekenen aan acquisitiebureaus en gemachtigden, die omwonenden aanspoorden een claim in te dienen.⁴¹⁵ Hoewel het algemeen bestuur meermaals aandrang op efficiëntie en snelheid,⁴¹⁶ gaf het Schadeschap aan dat uitbreiding van de adviescommissies geen mogelijkheid was: ‘Nagenoeg alle in Nederland aanwezige expertise op dit gebied is inmiddels voor de adviescommissies gemobiliseerd.’⁴¹⁷ Ingewikkelde rechtsvragen rondom de hoogte van de schadevergoeding, actieve risicoaanvaarding en voorzienbaarheid, en normaal maatschappelijk risico betekenden dat de beslis- en adviescommissies in juridische zin pionierden.⁴¹⁸

Nadat de financiële verantwoordelijkheid voor de claims werd overgedragen aan de luchtvaartmaatschappijen, verzameld in de BARIN (Board of Airline Representatives in the Netherlands), ontstond een conflict tussen de luchtvaartmaatschappijen en het Schadeschap.⁴¹⁹ In september 2005 concludeerde de Departementale Audit Dienst van Rijkswaterstaat dat het Schadeschap onvoldoende doelmatig werkte.⁴²⁰ Het kende structurele problemen rond termijnbewaking en een scheve verhouding tussen uitvoeringskosten en uitgekeerde schadevergoedingen.⁴²¹ Het Schadeschap zou een eigen budget en boekhouding moeten bijhouden, en verantwoordings- en doelmatigheidsrapportages moeten publiceren inclusief accountantscontrole.⁴²² De audit resulteerde in ontvlechting van de band met Rijkswaterstaat wat betreft financieel beheer en detachering; tevens werd een extern administratiekantoor aangetrokken.⁴²³ Vanwege onvoldoende veranderingen in de uitvoering voerde de Departementale Audit Dienst in 2008 een tweede controle uit.⁴²⁴ Op basis van het rapport uit juli 2009 besloot het dagelijks bestuur eind 2010 een werkgroep in te stellen om te gang van zaken bij het Schadeschap kritisch door te nemen.⁴²⁵

Onderzoekers Van Ettekoven en Tjepkema werden in 2011 gevraagd om de juridische doelmatigheid van de besluiten van het Schadeschap te evalueren en

412 *Beknopt verslag Schadeschap* 27 april 2005, p. 2; ‘Omwonenden claimen miljoenen na uitbreiding Schiphol’, *ANP* 20 augustus 2003; ‘Omwonenden eisen 54 mln van Schiphol’, *NRC Handelsblad* 20 augustus 2003; ‘Te veel claims voor Schadeschap’, *Noordhollands dagblad* 3 januari 2005; ‘Claims Schiphol stapelen zich op’, *Haarlems Dagblad* 25 juni 2008; ‘Al elf miljoen uitgekeerd’, *Haarlems Dagblad* 10 december 2008.

413 *Beknopt verslag Schadeschap* 23 juni 2004, p. 5; *Beknopt verslag Schadeschap* 24 november 2004, p. 2; *Verslag Schadeschap* 23 november 2011, p. 4.

414 *Beknopt verslag Schadeschap* 23 juni 2004, p. 4.

415 Meeus & Schoorl, *De Volkskrant* 25 november 2004; Katstra, *ANP* 24 november 2005; ‘Claims Schiphol stapelen zich op’, *Haarlems Dagblad* 25 juni 2008; Bekebrede 2019, p. 14.

416 *Beknopt verslag Schadeschap* 23 juni 2004, p. 4; *Beknopt verslag Schadeschap* 24 november 2004, p. 2; *Verslag Schadeschap* 30 november 2005, p. 5; *Verslag Schadeschap* 12 december 2007, p. 3.

417 *Beknopt verslag van de vergadering* 24 november 2004, p. 3.

418 *Beknopt verslag Schadeschap* 24 november 2004, p. 3.

419 *Verslag Schadeschap* 27 juni 2006, p. 3-4; *Verslag Schadeschap* 3 december 2008, p. 3-4; *Verslag Schadeschap* 23 november 2011, p. 6.

420 Rb. Noord-Holland 27 maart 2017, ECLI:NL:RBNHO:2017:2323.

421 ABRvS 7 december 2017, ECLI:NL:RVS:2017:3304.

422 *GIS Voortgangsrapport* 3 2006, p. 16.

423 *Verslag Schadeschap* 30 november 2005, p. 3; *Verslag Schadeschap* 12 december 2007.

424 *Verslag Schadeschap* 12 december 2007, p. 4; Rb. Noord-Holland 27 maart 2017, ECLI:NL:RBNHO:2017:2323.

425 *Verslag Schadeschap* 24 november 2010, p. 5; Rb. Noord-Holland 27 maart 2017, ECLI:NL:RBNHO:2017:2323.

suggesties te doen voor verbetering, mede om vast te stellen of de procedure sneller en goedkoper zou kunnen.⁴²⁶ Zij constateerden dat in vrijwel iedere zaak sprake was van termijnoverschrijdingen, waardoor stelselmatig onwettig en onvoldoende doelmatig werd gehandeld.⁴²⁷ Bij het Schadeschap was sprake van onderbezetting, een gebrekkig managementinformatiesysteem, onduidelijke organisatiestructuur, gebrekkig materiaal om besluiten mee te motiveren (voornamelijk (contouren-)kaarten), en gebrek aan prioritering en aansturing. Bovendien was onduidelijk hoe zaken aan de adviescommissies werden bedeed, en vond onvoldoende differentiatie van zaken plaats, waardoor de behandeling van alle zaken onnodig was stilgelegd.⁴²⁸ De adviesfase leek het meest vertragend en het duurst te zijn.⁴²⁹ De onderzoekers raadden het Schadeschap aan het secretariaat en de managementinformatie te versterken; te investeren in de relatie met BARIN; de procedureverordening aan te passen; afspraken te maken met adviescommissies over termijnen en soortgelijke zaken te bundelen per adviescommissie; en te pogen met gemachtigden van verzoekers ('grootleveranciers') tot akkoorden te komen.⁴³⁰

Gewijzigde aanpak en verordening

Het algemeen en dagelijks bestuur namen het kritische rapport hoog op en presenteerden een plan van aanpak met maatregelen die 'zeer scherp' zijn en 'vrij ver'⁴³¹ gaan, maar volgens de bestuursleden nodig waren om te komen tot een effectieve en efficiënte afhandeling. Het Schadeschap onderging medio 2012 organisatorische en personele wijzigingen.⁴³² Een extern bedrijf werd gecontracteerd om conceptbesluiten te maken zodat sneller op (vergelijkbare) aanvragen kon worden besloten.⁴³³ Hiernaast besteedde men meer aandacht aan efficiëntie en managementinformatie.⁴³⁴

Tevens werd de procedureverordening gewijzigd om invulling te geven aan de aanbevelingen.⁴³⁵ Uit de evaluatie bleek dat de grootste vertraging optrad tussen de aanvraag en het definitieve advies. Daarom werd voorgesteld om niet met een concept- en definitief advies te werken, maar de besliscommissie na één advies in staat te stellen om eventuele reacties mee te nemen in de bepaling van het conceptbesluit. De 'dubbelslag' werd zo voorkomen, waardoor spoediger kon worden besloten.⁴³⁶ Daarbij werd een wijziging opgenomen om geen volledige

426 Het volledige rapport, B.J. van Ettekoven & M.K.G. Tjepkema, *Onderzoek naar de juridische doelmatigheid van de besluitvorming van het Schadeschap Luchthaven Schiphol*, 3 oktober 2011, is vertrouwelijk. In andere documenten werd meermaals naar de inhoud verwezen, waardoor ik ook deze als bron aanhoud. Zie bijvoorbeeld: Rb. Noord-Holland 27 maart 2017, ECLI:NL:RBNHO:2017:2323; ABRvS 7 december 2017, ECLI:NL:RVS:2017:3304.

427 Rb. Noord-Holland 27 maart 2017, ECLI:NL:RBNHO:2017:2323.

428 ABRvS 7 december 2017, ECLI:NL:RVS:2017:3304.

429 *Verslag Schadeschap* 23 november 2011, p. 7; 'Verordening Schadeschap Luchthaven Schiphol 2012', *Stcrt.* 2012, nr. 8910, p. 5.

430 *Jaarstukken 2011 Schadeschap* 2012, p. 8.

431 *Verslag Schadeschap* 23 november 2011, p. 7.

432 *Jaarstukken 2012 Schadeschap* 2013; *Verslag Schadeschap* 25 april 2012; Bekebrede 2019, p. 16-17.

433 *Jaarstukken 2012 Schadeschap* 2013, p. 8; *Verslag Schadeschap* 28 november 2012, p. 5; Bekebrede 2019, p. 17.

434 *Verslag Schadeschap* 25 april 2012, p. 1; Bekebrede 2019, p. 16.

435 'Verordening Schadeschap Luchthaven Schiphol 2012', *Stcrt.* 2012, nr. 8910.

436 *Stcrt.* 2012, nr. 8910, p. 5.

hoorzittingen te verplichten, maar te kunnen voldoen met mondelinge toelichting van verzoeker richting de adviescommissie.⁴³⁷ Een tweede suggestie was om te werken zonder tussenkomst van een adviescommissie, dan wel met een kleinere (enkelvoudige) adviescommissie. Dit paste volgens Van Ettekoven en Tjepkema bij de in planschadepraktijk inmiddels gebruikelijke aanpak om met één taxateur te werken.⁴³⁸ Inmiddels waren vaste praktijken en algemene lijnen ontwikkeld, waardoor de besliscommissie ook zonder formeel advies kon besluiten als causaal verband ontbrak, over toepassing van het normaal maatschappelijk risico, of waar sprake was van actieve risicoaanvaarding.⁴³⁹ De derde aanbeveling was om het aantal adviescommissies (inmiddels vijftien) te verminderen en slechts met voorzitters te werken die tijdig en kwalitatief werk afleverden.⁴⁴⁰

De uitvoering werd naast tekortkomingen in de opzet en organisatie van het Schadeschap gecompliceerd door jurisprudentiële ontwikkelingen. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State deed in 2008 een tweetal belangrijke uitspraken, die het Schadeschap wilde afwachten om dubbel werk te voorkomen.⁴⁴¹ Ook een belangrijke tussenuitspraak van de Afdeling uit 2010 gooide de besluitvorming tijdelijk op slot. Toen in de einduitspraak uit 2011 de knoop werd doorgehakt dat het Schadeschap een forfaitair systeem mocht toepassen (1% waardedaling per Ke-categorie geluidsoverlast),⁴⁴² konden veel besluiten worden genomen.⁴⁴³ De laatste juridische knoop bestond uit zogenaamd grondgeluid, een nieuw fenomeen in de juridische schadevergoedingswereld⁴⁴⁴ dat werd gecompliceerd door onzekerheden rond de effecten van aangelegde geluidsreducerende ribbels.⁴⁴⁵ De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State stelde het Schadeschap eind 2018 grotendeels in het gelijk in zijn berekeningsmethode.⁴⁴⁶

Door de combinatie van organisatorische, procedurele, en jurisprudentiële ontwikkelingen ontstond in 2012 een ruime verdubbeling van het aantal genomen besluiten.⁴⁴⁷ Zowel de luchtvaartmaatschappijen als het algemeen bestuur toonden zich tevreden met de ‘flinke sprong voorwaarts’.⁴⁴⁸ De bulk van de aanvragen werden in 2012 en 2013 behandeld (van de ruim 5.000 aanvragen resteren zo’n 20 op 1 januari 2014),⁴⁴⁹ waardoor het Schadeschap terug kon schalen in capaciteit en zich richtte op afhandeling van bezwaar- en beroepszaken en enkele complexe gevallen.⁴⁵⁰

437 *Stcrt.* 2012, nr. 8910, p. 7.

438 *Stcrt.* 2012, nr. 8910, p. 5-6.

439 Van den Broek 2014, p. 23.

440 *Stcrt.* 2012, nr. 8910, p. 6.

441 *Verslag Schadeschap* 3 december 2008, p. 2; Bekebrede 2019, p. 15.

442 ABRvS 11 mei 2011, ECLI:NL:RVS:2011:BQ4066.

443 *Verslag Schadeschap* 28 november 2012, p. 4.

444 Roozendaal 2019.

445 *Verslag Schadeschap* 20 april 2016, p. 3.

446 ABRvS 19 december 2018, ECLI:NL:RVS:2018:4193.

447 *Jaarstukken 2012 Schadeschap* 2013, p. 6, 12; Bekebrede 2019, p. 17.

448 *Verslag Schadeschap* 25 april 2012, p. 5; zie ook *Verslag Schadeschap* 28 november 2012, p. 2; *Verslag Schadeschap* 18 november 2015, p. 2.

449 *Jaarstukken 2014 Schadeschap* 2015, p. 5.

450 *Jaarstukken 2013 Schadeschap* 2014, p. 8; *Jaarstukken 2014 Schadeschap* 2015, p. 11.

In de jaren hierna werd stapsgewijs het aantal deelnemers aan de regeling verkleind.⁴⁵¹ Sommige betrokken gemeenten hadden geen inwoners met lopende aanvragen meer. In de praktijk was bovendien gebleken dat alleen de minister en de gemeenteraad van Haarlemmermeer schadeveroorzakende besluiten hadden genomen.⁴⁵² Naar aanleiding van een wetswijziging verkleinde ook het dagelijks bestuur.⁴⁵³ Omdat in de toekomst alleen de minister schadeveroorzakende besluiten inzake Schiphol zal nemen, werd het Schadeschap in staat gesteld om bezwaar- en beroepszaken af te maken maar hierna, met ingang van 1 juni 2020, opgeheven.⁴⁵⁴ Onder Rijkswaterstaat werden sinds 2012 via mandaat schadeverzoeken rondom andere luchthavens en grootschalige projecten als Ruimte voor de Rivier en de mainportontwikkeling van Rotterdam behandeld; de minister besloot hier een Schadeloket luchtvaart onder te brengen.⁴⁵⁵

De heffing waarlangs de kosten van het Schadeschap op de luchtvaartmaatschappijen werden verhaald werd per 1 juli 2016 beëindigd omdat de kosten waren voldaan.⁴⁵⁶ De BARIN was vanwege deze financiële betrokkenheid ook aangemerkt als belanghebbende bij alle Schadeschapprocedures.⁴⁵⁷ Hier heeft zij echter nooit gebruik van gemaakt.⁴⁵⁸ De BARIN vond dat vanwege de efficiëntieproblemen niet alle kosten redelijkerwijs op de luchtvaartmaatschappijen verhaald dienden te worden⁴⁵⁹ en deed in 2013 een verzoek bij de minister om gebruik te maken van de hardheidsclausule uit de Wet luchtvaart. De minister wees dit verzoek en vervolgens het bezwaar af. In beroep kreeg de BARIN ongelijk,⁴⁶⁰ maar het hoger beroep bij de Afdeling werd gegrond verklaard zodat de minister een nieuwe beslissing op bezwaar diende te nemen.⁴⁶¹ Uiteindelijk werd een schikking getroffen ter waarde van € 4 miljoen tussen de minister en de BARIN;⁴⁶² het Rijk heeft dus voor een (klein) gedeelte bijgedragen aan de kosten van het Schadeschap, hoewel de meerderheid via doorbelasting door de luchtvaartmaatschappijen is betaald.

451 *Verslag Schadeschap* 6 juni 2014; 'Regeling tot wijziging van de Gemeenschappelijke regeling Schadeschap Luchthaven Schiphol in verband met de verkleining van het aantal deelnemers', *Stcrt.* 2015, nr. 16271.

452 *Verslag Schadeschap* 24 april 2013, p. 6.

453 'Regeling tot wijziging van de Gemeenschappelijke regeling Schadeschap Luchthaven Schiphol in verband met de inwerkingtreding van de wijzigingen van de Wet gemeenschappelijke regelingen op 1 januari 2015 (Stb. 2014, 466)', *Stcrt.* 2016, nr. 729.

454 *Stcrt.* 2018, nr. 31798; Van der Poel 2019; *Verslag Schadeschap* 6 juni 2014, p. 4; 'Besluit van 1 juli 2019, IENW/BSK-2019/138719 tot opheffing van de Gemeenschappelijke regeling Schadeschap Luchthaven Schiphol', *Stcrt.* 2019, nr. 35320.

455 'Regeling van 20 juni 2018, nr. IENM/BSK-2017/270162, tot wijziging van de Gemeenschappelijke regeling Schadeschap Luchthaven Schiphol in verband met het vervallen van de bevoegdheden van het Schadeschap Luchthaven Schiphol met betrekking tot de afhandeling van schadeverzoeken', *Stcrt.* 2018, nr. 31798; *Verslag Schadeschap* 22 april 2015, p. 4; *Verslag Schadeschap* 18 november 2015, p. 3; *Verslag Schadeschap* 20 april 2016, p. 4; 'Wet van 9 maart 2016 tot wijziging van de Wet luchtvaart in verband met de invoering van een nieuw normen- en handhavingstelsel voor de luchthaven Schiphol en enige andere wijzigingen', *Stb.* 2016, nr. 119; Van der Poel 2019, p. 162-164.

456 ABRvS 7 december 2017, ECLI:NL:RVS:2017:3304.

457 *Kamerstukken II* 2004/05, 29378, nr. 18.

458 Bekebrede 2019, p. 20.

459 *Verslag van de vergadering van het Algemeen Bestuur van het Schadeschap luchthaven Schiphol*, Haarlem: Schadeschap luchthaven Schiphol, 25 april 2012, p. 4; *Verslag van de vergadering* 28 november 2012, p. 1-2; *Verslag van de vergadering van het Algemeen Bestuur van het Schadeschap luchthaven Schiphol*, Haarlem: Schadeschap luchthaven Schiphol 24 april 2013, p. 2-3.

460 Rb. Noord-Holland 27 maart 2017, ECLI:NL:RBNHO:2017:2323.

461 ABRvS 7 december 2017, ECLI:NL:RVS:2017:3304.

462 *Kamerstukken II* 2019/20, 35470 XII, nr. 1, p. 83.

7.5.2.2 Beoordeling en evaluatie van de regeling

Er zijn een paar evaluaties uitgevoerd door of over het Schadeschap, hoewel deze vaker ingingen op de doelmatigheid van het handelen dan de tevredenheid van de aanvragers. In deze paragraaf belicht ik deze onderzoeken, uitingen van betrokken bestuurders, belangenvertegenwoordigers en mediaberichten voor en na de strategiewijziging van 2012. Ik sluit af met een bespreking van de bezwaar- en beroepsprocedures.

Kritiek op de uitvoering

Op aandringen van het algemeen bestuur van het Schadeschap werd in 2000 een evaluatie verricht om vast te stellen hoe elf aanvragers hun behandeling bij de hoorzittingen van de adviescommissies ervaarden. Zij waren overwegend positief en voelden zich zorgvuldig, correct en persoonlijk behandeld.⁴⁶³ De onderzoekers waarschuwden echter dat deze correcte behandeling ‘de indruk kan wekken dat de claims ook worden gehonoreerd’⁴⁶⁴ wat mogelijk kan leiden tot teleurstelling. Uit de evaluatie bleek tevens dat sommigen kritisch zijn en weerstand etaleren omdat zij het Schadeschap associëren met de overheid of de luchthaven zelf.⁴⁶⁵

Regionale bestuurders – zowel direct als indirect betrokken bij het Schadeschap – uitten in diverse fora dat de werkwijze van het schap te wensen overlaat. De klachten die zij ontvangen zien vooral op de trage afhandeling, ingewikkelde procedure en hoge proceskosten.⁴⁶⁶ Ook klagen sommige burgers dat zij bij het Schadeschap geen vergoeding kunnen krijgen voor in de praktijk afwijkende vluchtroutes (waardoor sprake is van onrechtmatige in plaats van rechtmatige schade); mede omdat zij € 300 aan leges moesten betalen voelde men zich ‘gepiepeld’.⁴⁶⁷ Ook in mediaverslaggeving werd aandacht besteed aan de hoge aantallen ingediende claims en de discrepantie tussen de geclaimde en uitgekeerde bedragen;⁴⁶⁸ soms werden ontevreden individuele aanvragers geportretteerd.⁴⁶⁹ In deze verslaggeving werd tevens belicht dat sommige omwonenden zich juridisch verzetten, veelal omdat zij zich ‘bekocht’⁴⁷⁰ voelden.

⁴⁶³ *Beknopt verslag Schadeschap* 1 november 2000, p. 4.

⁴⁶⁴ *Beknopt verslag Schadeschap* 1 november 2000, p. 5.

⁴⁶⁵ *Beknopt verslag Schadeschap* 1 november 2000, p. 4.

⁴⁶⁶ Roos, *De Telegraaf* 2 september 2003; *Beknopt verslag Schadeschap* 24 november 2004, p. 2; *Kamerstukken II* 2005/06, 26959, nr. 111, p. 6; *Verslag Schadeschap* 27 juni 2006, p. 4.

⁴⁶⁷ *Verslag van de vergadering* 27 juni 2006, p. 4.

⁴⁶⁸ Meeus & Schoorl, *De Volkskrant* 31 juli 2003; ‘Claimregen om overlast Polderbaan’, *Het Parool* 31 juli 2003; ‘400 schadeclaims sinds uitbreiding Schiphol’, *NRC Handelsblad* 31 juli 2003; ‘Omwonenden claimen miljoenen na uitbreiding Schiphol’, *ANP* 20 augustus 2003; ‘Omwonenden eisen 54 mln van Schiphol’, *NRC Handelsblad* 20 augustus 2003; Roos, *De Telegraaf* 2 september 2003; Meeus & Schoorl, *De Volkskrant* 25 november 2004; ‘Te veel claims voor Schadeschap’, *Noordhollands dagblad* 3 januari 2005; Katstra, *ANP* 24 november 2005.

⁴⁶⁹ ‘Landende toestellen laag over mijn huis’, *Algemeen Dagblad* 5 augustus 2004; ‘Schiphol ziet broodverkoper niet staan’, *Rijn en Gouwe* 20 augustus 2004; ‘Ook Raad van State ziet broodverkoper niet staan’, *Rijn en Gouwe* 14 oktober 2004; Algra, *Trouw* 15 juli 2005.

⁴⁷⁰ Glissenaar, *Zembla* 10 mei 2009; Zie ook: ‘‘Ik zei nog: koop me af, dat scheelt je een tocht naar Straatsburg’’; Ex-Spaarndammer Jaap Goede heeft belangrijke slag geslagen in strijd tegen vlieglawaaï’, *Haarlems Dagblad* 8 december 2007.

Via een aantal belangenorganisaties werd gezamenlijk opgetreden tegen het Schadeschap. Veelal gebeurde dit via gezamenlijk ingediende claims, maar ook daarbuiten lieten zij zich kritisch uit. Bij de instelling van het Schadeschap was het Platform Vliegoverlast Amsterdam bijvoorbeeld sceptisch: 'het klinkt als een zoethoudertje.'⁴⁷¹ De bewonersvertegenwoordigers uit de CROS waren kritisch over de proceskosten, voorlichting en communicatie van het Schadeschap.⁴⁷² Een groot aantal claims werd gezamenlijk ingediend door een gemachtigd juridisch adviesbureau;⁴⁷³ een van de gemachtigde planschadeadvocaten constateerde in 2005: 'Het gaat niet snel'; 'de procedure had laagdrempelig moeten zijn. Als je ziet hoe deskundigen ermee worstelen, [is] het onderschat.'⁴⁷⁴ De Algemene Vereniging Bewoners/Huiseigenaren Uitgeest (AVBU) had 575 claims ingediend en werd door het Schadeschap benaderd om een voorselectie te maken voor pilotzaken. De woordvoerder verwachtte weinig coulanace van het Schadeschap: 'Wij gaan er vanuit dat deze superspecialisten op planschadegebied niet zijn ingehuurd om cadeautjes weg te geven. Wij sluiten dan ook niet uit dat dit nog een vervolg zal krijgen voor de rechter en/of de Raad van State.'⁴⁷⁵ Ook een belangenvertegenwoordiger rondom de Aalsmeerbaan gaf aan: 'Het is onze ervaring dat de topjuristen die aan het Schadeschap Luchthaven Schiphol zijn verbonden, hun kwaliteiten vooral inzetten ten behoeve van de Staat, dat wil zeggen om de omvang van de vergoedingen te beperken.'⁴⁷⁶ Hij pleitte voor ruimhartiger regelingen voor toekomstige Schipholbesluiten.

In 2008 werd door onafhankelijk bureau Regioplan een uitgebreider enquête-onderzoek uitgevoerd onder 163 van de 673 claimanten (24%, mogelijk niet representatief).⁴⁷⁷ Bijna 60% van de aanvragers vond de afhandeling langer duren dan verwacht. Over het algemeen waren omwonenden desondanks tevreden. De informatievoorziening werd redelijk beoordeeld: ruim 40% was tevreden over de communicatie van het Schadeschap, terwijl 20% negatief was en de overgebleven 40% aangaf 'neutraal' te zijn. Van de geënuquêteerden had 80% een schadevergoeding ontvangen. 64% van de geënuquêteerden kon zich vinden in de beslissingen van het Schadeschap; de rest was ontevreden over (het gebrek aan) de vergoeding.⁴⁷⁸ Zo stelde een omwonende: 'Ik heb de afhandelingen en conclusies als groot bedrog ervaren'⁴⁷⁹ en een ander: 'Toekenning schade is een loterij. De hoek van de straat is geïsoleerd en wij zouden geen overlast hebben. ... Het Schadeschap is een robot die keurig gedicteerde procedures uitvoeren. Bureaucratie ten top. Lieve mensen die 'er ook niets aan kunnen doen' maar er

471 'Loket voor Schadeclaims Schiphol geopend', *ANP* 24 november 1998.

472 Haverkamp 2008, p. 81.

473 Schoof, *NRC Handelsblad* 7 september 2001; 'Omwonenden eisen 54 mln van Schiphol', *NRC Handelsblad* 20 augustus 2003; Meeus & Schoorl, *De Volkskrant* 25 november 2004; Katstra, *ANP* 24 november 2005; Algra, *Trouw* 15 juli 2005; 'Meer claims na groei Schiphol', *Het Parool* 30 december 2006; 'Meer claims rond Schiphol verwacht'; 'Omwonenden hebben de tijd tot 20 februari 2008', *Haarlems Dagblad* 8 december 2007; 'Claims Schiphol stapelen zich op', *Haarlems Dagblad* 25 juni 2008.

474 Algra, *Trouw* 15 juli 2005.

475 'Te veel claims voor Schadeschap', *Noordhollands dagblad* 3 januari 2005.

476 *Standpunt BWA*.

477 De Groen, Oranje & Renooij 2008, p. 5.

478 De Groen, Oranje & Renooij 2008, p. 18-20.

479 De Groen, Oranje & Renooij 2008, p. 20.

wel aan verdienen.⁴⁸⁰ Toch vond ruim 80% een financiële schadevergoeding – maar dan wellicht een ruimere – de juiste vorm van compensatie. 10% zou liever een aankoopregeling vanuit Schiphol zien; de overige 10% verkoos alternatieven als het vergoeden van verhuiskosten, het (beter) isoleren van gebouwen, of betere voorzieningen in de wijk.⁴⁸¹

Positieve geluiden over de gewijzigde aanpak

De gewijzigde aanpak naar aanleiding van het kritische onderzoek van Van Ettekoven en Tjepkema, dat niet ingaat op tevredenheid onder verzoekers maar constateert dat de doelmatigheid van het Schadeschap ernstig tekortschiet, leidt tot positieve geluiden. Gedeputeerde Talsma meldde in de media dat de afhandeling van zaken sneller ging en dat hij schatte dat de resterende zaken binnen twee jaar zouden worden behandeld: ‘Het schiet nu op.’⁴⁸²

Desondanks bleven sommige omwonenden kritisch. De Nationale ombudsman ontving een klacht dat de afhandeling van een schadeverzoek te lang duurde, waarna het Schadeschap dat verzoek met spoed afhandelde.⁴⁸³ Verder was in de pers vooral aandacht voor de verscheidene rechtszaken die omwonenden tegen het Schadeschap voeren.⁴⁸⁴ Een belangenvereniging uit Uitgeest was tijdens de zitting in hoger beroep bij de Afdeling kritisch over de onafhankelijkheid van de Adviescommissie, ‘omdat die is benoemd door het bestuur van het Schadeschap.’ Voor de vereniging voelden de ruim 600 afgewezen schadeclaims ‘gewoon niet lekker aan’.⁴⁸⁵ Hoofddorpers die een langdurig conflict met Schadeschap hebben over de vergoeding van grondgeluid voelden ‘zich afgescheept met een minimale compensatie’ en vonden de besliscommissie ‘vrekig’.⁴⁸⁶ Volgens gedeputeerde Tekin, voorzitter van het Schadeschap van 2016-2020 was het Schadeschap vergeleken met andere overlegorganen rondom Schiphol echter een ‘baken van rust en stabiliteit’.⁴⁸⁷

Bezwaar- en beroepszaken

Rondom het Schadeschap was sprake van jurisprudentiële ontwikkelingen. De beslis- en adviescommissies waren genoodzaakt nieuwe lijnen uit te zetten over de grootschalige afhandeling van nadeelcompensatie- en planschadeverzoeken.⁴⁸⁸ Van de 5.122 aanvragers zijn 1.603 in bezwaar gegaan, ruim 31% (hoewel hier ook groepen bij zaten: 600 bezwaarmakers uit Uitgeest en 126 bezwaarmakers

480 De Groen, Oranje & Renooij 2008, p. 21.

481 De Groen, Oranje & Renooij 2008, p. 21-22.

482 Van den Berg, *Haarlems Dagblad* 6 maart 2012.

483 *Jaarstukken 2012 Schadeschap* 2013, p. 7.

484 ‘Schadevergoeding voor groei Schiphol’, *Haarlems Dagblad* 27 februari 2010; ‘Geld voor geluidsoverlast Schiphol’, *Haarlems Dagblad* 25 mei 2011; Vuijk, *Noordhollands Dagblad* 12 augustus 2014; ‘Uitgeesters eisen geld van Schiphol’, *Noordhollands Dagblad* 17 oktober 2014; ‘Raad van State: Schiphol hoeft Uitgeesters niet te betalen’, *Noordhollands Dagblad* 21 november 2014; ‘Schadeschap Schiphol moet Sugar City betalen’, *Haarlems Dagblad* 19 mei 2016; Flach, *Haarlems Dagblad* 11 augustus 2017; ‘Sugar City eist 16 mln van Schiphol’, *Haarlems Dagblad* 16 oktober 2019.

485 ‘Uitgeesters eisen geld van Schiphol’, *Noordhollands Dagblad* 17 oktober 2014.

486 Flach, *Haarlems Dagblad* 11 augustus 2017.

487 A. Tekin, ‘Het schadeschap vanuit bestuurlijk perspectief’, in: *Van Schadeschap naar Schadeloket*, G.M. van den Broek & J.R.M. van der Poel (red.), Haarlem: Schadeschap luchthaven Schiphol 2019, p. 11.

488 Van den Broek & Te Rijdt 2019.

uit Hoofddorp kregen beide één gezamenlijke beslissing op bezwaar).⁴⁸⁹ Dat kan aangeven dat verzoekers ontevreden waren met de beslissing, maar ook dat zij het oordeel van de advies- en besliscommissies niet vertrouwden – vanwege het onontgonnen terrein waarop men zich bevond – en daarom een herbeoordeling, en mogelijk het oordeel van de rechter wilden. In totaal vonden 84 beroepen in eerste aanleg plaats bij de rechtbank, waarvan 81 individueel en 3 gezamenlijk waardoor in totaal 846 eisers – ruim 16% van de aanvragers – werden vertegenwoordigd.⁴⁹⁰ Nog eens 730 van hen (14% van het totaal) ging in hoger beroep bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State, wat resulteerde in 35 uitspraken aangezien sprake was van 33 individuen en twee groepen.⁴⁹¹ Voorzitter van de besliscommissie Van Ravels concludeerde dat deze aantallen hoger waren dan vergelijkbare instanties bij de HSL-Zuid, de Betuweroute en de Noord/Zuidlijn.⁴⁹²

Van den Broek en Te Rijdt merkten op dat de jurisprudentie naar aanleiding van de beslissingen van het Schadeschap veel heeft gedaan voor de ontwikkeling van de (juridische) lijn over nadeelcompensatie en planschade. Zij constateerden dat veel aanvragers zich ‘soepel’⁴⁹³ op hebben gesteld en de opschorting van hun zaken hebben aanvaard zodat via proefprocessen duidelijkheid kon worden geschapen voor gelijksoortige gevallen. Er zijn belangrijke rechterlijke uitspraken gedaan over het – door de adviescommissies van het Schadeschap voorgestelde – gebruik van forfaitaire bedragen in planschadezaken,⁴⁹⁴ het kunnen omrekenen van Ke- naar Lden-eenheden,⁴⁹⁵ het hanteren van vaste drempels wat betreft het normaal maatschappelijk risico,⁴⁹⁶ en de wijze waarop schadevergoeding grondgeluid kan worden vastgesteld.⁴⁹⁷ In het merendeel van de rechterlijke uitspraken kreeg het Schadeschap (grotendeels) gelijk – soms na tussenuitspraken en onderzoek – waardoor omwonenden van Schiphol in het ongelijk werden gesteld en genoeg moesten nemen met hun afwijzing of lagere schadevergoeding. Zo stelde de Afdeling bijvoorbeeld vast dat omwonenden al sinds 1979, toen kaarten van geluidzones werden vastgesteld, rekening hadden moeten houden met overlast waardoor zij een korting van 50% kregen opgelegd vanwege voorzienbaarheid – nog bovenop hun normaal maatschappelijk risico.⁴⁹⁸ Een uitzondering werd gevormd door een nadeelcompensatiezaak uit 2008, waar de langdurige nalatigheid van de overheid, die de wettelijke plicht had om geluidsbelasting te beperken, resulteerde in een speciale last voor omwonenden en dus recht gaf op een schadevergoeding op grond van het *égalité*beginsel.⁴⁹⁹

489 Van Ravels 2019, p. 38.

490 Van Ravels 2019, p. 38.

491 Van Ravels 2019, p. 38.

492 Van Ravels 2019, p. 39.

493 Van den Broek & Te Rijdt 2019, p. 68.

494 Van den Broek & Te Rijdt 2019, p. 59-61; ABRvS 10 november 2010, ECLI:NL:RVS:2010:BO3435.

495 Van den Broek & Te Rijdt 2019, p. 59.

496 Van den Broek & Te Rijdt 2019, p. 62-67; Van den Broek & Tjepkema 2015, p. 63; ABRvS 10 november 2010, ECLI:NL:RVS:2010:BO3435; ABRvS 6 november 2013, ECLI:NL:RVS:2013:1821.

497 Van den Broek & Te Rijdt 2019, p. 72-76; Roozendaal 2019.

498 ABRvS 10 november 2010, ECLI:NL:RVS:2010:BO3435, *BR* 2011/9, m.nt. J.W. van Zundert; *TBR* 2011-90 m.nt. G.M. van den Broek.

499 ABRvS 9 april 2008, ECLI:NL:RVS:2008:BC9040, *MenR* 2008/72, m.nt. J. Hijma; *TBR* 2009/13, m.nt. J.A.M.A. Sluysmans.

Vanuit de beleving van de burger kan worden opgemerkt dat de vele bezwaar- en beroepszaken lijken voort te komen uit onduidelijkheid en onzekerheid over in hoeverre zij konden vertrouwen op het (eerste) oordeel van het Schadeschap. Gedupeerden wisten niet altijd waar ze aan toe waren, omdat veel juridische onzekerheid bestond en aanvragen via (proef-)besluiten en vervolgens rechterlijke controle werden vastgesteld. Het valt te begrijpen dat een relatief groot aantal van hen de besliscommissie (nogmaals) en de rechter om controle vroeg. De rechtsvragen waren met name: is het bedrag aan schadevergoeding hoog genoeg, is de wijze van schadevaststelling wel akkoord – was hier inderdaad sprake van actieve risicoaanvaarding (en dus voorzienbaarheid) en mag hen wel normaal maatschappelijk risico worden aangerekend. Veel bewoners leken vooral de gehanteerde contourenkaarten oneerlijk te vinden, omdat men buiten de zogenaamde 35 Ke-zone niet in aanmerking kwamen voor schadevergoeding,⁵⁰⁰ en omdat op forfaitaire wijze afhankelijk van de locatie van de woning een vast percentage waardedaling werd vastgesteld.⁵⁰¹ Aan de andere kant stelden betrokkenen vast dat hoorzittingen met adviescommissies een gelegenheid boden voor huiseigenaren en commissieleden om met elkaar in gesprek te komen op locatie, waardoor de aanvragen beter konden worden onderbouwd en beoordeeld. Naarmate meer aanvragen binnenkwamen, werden geïndividualiseerde hoorzittingen niet meer mogelijk, werd de sfeer formeler en kwam minder aandacht voor het eigen verhaal van de aanvragers, terwijl dit juist een kracht leek van het aanvankelijke proces.⁵⁰² Vanwege het grote aantal claims kon het Schadeschap kortom minder voortvarend en laagdrempelig optreden dan bij haar instelling was voorzien.

7.5.2.3 *Terugblik en resultaten Schadeschap*

Het Schadeschap luchthaven Schiphol heeft in ruim twintig jaar in totaal 5.122 aanvragen behandeld.⁵⁰³ De kosten van het Schadeschap bedroegen ongeveer € 99 miljoen;⁵⁰⁴ het uitgekeerde schadevergoedingsbedrag was zo'n € 56,7 miljoen.⁵⁰⁵ Het Schadeschap kende een roerige start; het bleek moeilijk om de schade (-vergoedingen) vast te stellen en veel juridische knopen moesten worden doorgehakt; omdat rechtspraak gevormd moest worden, schortte het Schadeschap bovendien lopende procedures op waardoor de uitvoering (verder) werd vertraagd. Eind 2011 leek een keerpunt te zijn bereikt door een belangrijke uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State en het kritisch onderzoeksrapport van Van Ettekoven en Tjepkema. Het Schadeschap sloeg een nieuwe weg in en de organisatie werkte effectiever en efficiënter: binnen een paar jaar werd de bulk van de aanvragen verwerkt. De nieuwe aanvliegroute werd positief beoordeeld door de betrokken overheden en leidde tevens tot een betere relatie met de BARIN die als geldverstrekker lange tijd kritisch was op het functioneren van

500 Bijvoorbeeld de 600 bewoners van Uitgeest, ABRvS 19 november 2014, ECLI:NL:RVS:2014:4193.

501 'Schadevergoeding voor groei Schiphol', *Haarlems Dagblad* 27 februari 2010.

502 Interviews betrokkenen 2020.

503 Van Ravels 2019, p. 38. B.P.M. van Ravels, 'Observaties bij het aangekondigde einde van het Schadeschap Luchthaven Schiphol', in: *Van Schadeschap naar Schadeloket*, G.M. van den Broek & J.R.M. van der Poel (red.), Haarlem: Schadeschap luchthaven Schiphol 2019, p. 38.

504 ABRvS 7 december 2017, ECLI:NL:RVS:2017:3304.

505 Van Ravels 2019, p. 38.

het Schadeschap.⁵⁰⁶ Daarnaast leek de gewijzigde werkwijze te zorgen voor meer tevredenheid onder de afnemers, aangezien de ontwikkelingen leidden tot beslissingen op hun aanvraag en zij voornamelijk ontevredenheid ervaarden door het aanvankelijke gebrek aan voortvarendheid. Desondanks bleven sommige omwonenden kritisch, met name zij die betrokken waren bij juridische conflicten over onder meer grondgeluid.

7.5.3 Leefbaarheidsmaatregelen

Vanaf de komst van de Polderbaan was in toenemende mate aandacht voor overlast van omwonenden. Het Rijk organiseerde na de ingebruikname dialoog tussen de luchtvaartsector, overheden en omwonenden aan de Alderstafel. Deze partijen kwamen tot akkoorden voor de korte en de middellange termijn, en presenteerden als onderdeel hiervan respectievelijk een *Convenant leefbaarheid* en een *Convenant omgevingskwaliteit*. Deze bevatten leefbaarheidsmaatregelen als aanvulling op de hinderbeperkende maatregelen, gericht op de ondersteuning van individuele 'schrijnende gevallen' en bijdragen aan omgevingsprojecten binnen de getroffen gemeenten. De maatregelen werden vanaf 2009 uitgevoerd door Stichting bevordering kwaliteit leefomgeving Schipholregio. Deze leefbaarheidsmaatregelen vormen de focus van deze paragraaf, en worden op chronologische wijze uiteengezet. Daarnaast zijn twee andere stichtingen vanuit de luchthaven opgericht om leefbaarheid in de regio te verbeteren: Stichting Schipholfonds en Stichting Mainport en Groen. Zij vormden geen, of slechts gedeeltelijk, onderdeel van overheidsbeleid vanwege de beperkte (financiële) betrokkenheid van de landelijke of regionale overheden, dus benoem ik hun werkzaamheden kort.

7.5.3.1 Opzet en verloop van de maatregelen

Rond de opening van de Polderbaan in 2003 was veel aandacht voor mogelijke overlast voor omwonenden. De luchtvaartsector en de lokale overheden wezen op het belang van leefbaarheid van de regio.⁵⁰⁷ Na de evaluatie van het Schipholbeleid van 2003-2006 kwam het kabinet in april 2006 met een kabinetsstandpunt waarin het nieuwe beleid jegens Schiphol werd uiteengezet; dit bevatte onder meer de mogelijkheid om door te groeien tot 600.000 vliegbewegingen.⁵⁰⁸ Vrijwel alle stakeholders uitten kritiek op het gepresenteerde kabinetsbeleid, onder meer vanwege het ontbreken van inbreng van lokale actoren.⁵⁰⁹ Het ministerie van V&W kondigde na consultatie met alle partijen een nieuwe insteek aan van het Schipholbeleid. Tegelijkertijd met de lopende procedure voor een milieueffectrapportage zouden voor zowel de korte als middellange termijn twee convenanten moeten worden gesloten: een over hinderbeperkende maatregelen,

⁵⁰⁶ Bekebrede 2019, p. 21.

⁵⁰⁷ *Werken aan de toekomst van Schiphol en de regio* 2005; *Naar een betere relatie tussen luchthaven en omgeving* 2006; Schulte, *Het Parool* 5 mei 2006; Schreuder, *NRC Handelsblad* 25 april 2006; 'Schiphol wil geld steken in overlastfonds', *Het Financieele Dagblad* 26 april 2006; 'Miljoenen Schiphol ook naar omwonenden', *Haarlems Dagblad* 17 april 2008.

⁵⁰⁸ *Kamerstukken II* 2005/06, 29664, nr. 28.

⁵⁰⁹ Huijs 2011, p. 460-470.

en een over ‘compenserende maatregelen en leefbaarheid’.⁵¹⁰ Deze convenanten zouden moeten worden gesloten in een overleg tussen het Rijk, de luchtvaartsector (inclusief de luchthaven Schiphol zelf), de luchtverkeersleiding (LVNL), en lokale bestuurders; de CROS zou hen adviseren. Het Rijk en de betrokken ministers waren ‘regisseur van het proces’.⁵¹¹ Onafhankelijk voorzitter Hans Alders, toenmalig commissaris van de koningin in Groningen, was bereid gevonden om het overleg voor te zitten. De overlegtafel zou daarom bekend worden als de Alderstafel, het Aldersoverleg, of de Tafel van Alders.

Convenanten voor de korte termijn

De Alderstafel presenteerde in juni 2007 de twee convenanten voor de korte termijn,⁵¹² die in samenhang moesten worden gezien.⁵¹³ Het *Convenant hinderbeperkende maatregelen* bevatte mogelijkheden om de geluidhinder bij de bron te verminderen: meer voorspelbaar baangebruik, aanpassing van (nachtelijke) vliegroutes, het invoeren van ‘idle reverse thrust’ (stiller remmen bij de landing), tariefdifferentiatie zodat nachtverkeer duurder werd, onderzoeken naar grondgeluid en naar geluidhinder in ‘microklimaten’ zoals woonkernen, en verplaatsing van vluchten naar Lelystad Airport.⁵¹⁴

Het *Convenant leefbaarheid* bood compensatie voor plaatsen waar hinderbeperking niet of in mindere mate mogelijk was.⁵¹⁵ Gekozen werd voor een tweeledige aanpak: gebiedsgerichte projecten en hulp voor individuen. In drie woongebieden met bouwbeperkingen of verwachte toename van overlast (Zwanenburg en Halfweg, Aalsmeer en Uithoorn, en Uilenstede in Amstelveen) wilde men in overleg met dorpsraden en wijkorganisaties komen tot concrete plannen.⁵¹⁶ Partijen concludeerden tevens dat sommige omwonenden of ondernemers binnen huidige regelgeving niet voor isolatie of nadeelcompensatie in aanmerking kwamen, terwijl deze ‘individuele schrijnende gevallen’⁵¹⁷ wel hulp behoefden. De provincie Noord-Holland en Schiphol stelden geld beschikbaar om een vangnet te bieden aan ‘gevallen die naar de geest van de wet wel, maar naar de letter van de wet niet in aanmerking komen voor compensatie.’⁵¹⁸ De provincie inventariseerde de beoogde doelgroep met een ‘feitelijk onleefbare dan wel onwerkbaar situatie’.⁵¹⁹ Tot slot vroegen partijen in het convenant aandacht voor betere communicatie voor (toekomstige) bewoners van de 20 Ke-zone waar volgens het kabinetsbesluit geluidsoverlast kon worden verwacht⁵²⁰ over de voor- en nadelen van het wonen rondom de luchthaven.⁵²¹ Een stichting diende te worden opgericht als uitvoeringsorganisatie om invulling en uitvoering gaan geven aan deze

⁵¹⁰ *Kamerstukken II* 2005/06, 29665, nr. 39, p. 3.

⁵¹¹ *Kamerstukken II* 2005/06, 29665, nr. 39, p. 3.

⁵¹² *Kamerstukken II* 2005/06, 29665, nr. 48.

⁵¹³ Bijlage ‘Convenant leefbaarheid’ bij *Kamerstukken II* 2005/06, 29665, nr. 48, p. 5.

⁵¹⁴ *Convenant hinderbeperkende maatregelen* 2007.

⁵¹⁵ *Convenant leefbaarheid* 2007, p. 5.

⁵¹⁶ *Convenant leefbaarheid* 2007, p. 7-8.

⁵¹⁷ *Convenant leefbaarheid* 2007, p. 5.

⁵¹⁸ *Convenant leefbaarheid* 2007, p. 5.

⁵¹⁹ *Convenant leefbaarheid* 2007, p. 8.

⁵²⁰ *Kamerstukken II* 2003/04, 29435, nr. 2.

⁵²¹ *Convenant leefbaarheid* 2007, p. 8.

afspraken.⁵²² De kosten van de maatregelen zouden moeten worden verdeeld tussen Schiphol, het Rijk en de lokale overheden.⁵²³

Convenanten voor de middellange termijn

In december 2008, een aantal maanden na de streefdatum, kwamen partijen tot hun advies voor de middellange termijn: tot en met 2020.⁵²⁴ Het overleg had geleid tot drie convenanten: naast nieuwe convenanten voor ‘hinderbeperking en ontwikkeling’ en ‘omgevingskwaliteit’ op de middellange termijn, gesloten door dezelfde partijen als in 2007, kwamen de ministers van V&W en VROM samen met Schiphol tot een convenant ‘behoud en versterking mainport functie en netwerk-kwaliteit luchthaven Schiphol’⁵²⁵ waarin werd benadrukt dat men bleef streven naar het behoud en de ontwikkeling van Schiphol als mainport. De afspraken vervingen de eerdere convenanten en zouden vierjaarlijks worden gemonitord en geëvalueerd.⁵²⁶

De nieuwe hinderbeperkingen waren gebaseerd op verder overleg en onderzoek na het kortetermijnadvies. Zij bestonden uit: een maximum van 510.000 vliegbewegingen; een nieuw te ontwikkelen normen- en handhavingssysteem; maatregelen tegen grondgeluid; meer overlastgevend vliegtuigen werden gaandeweg ontmoedigd of verboden; vliegroutes en -tijdstippen werden gewijzigd om overlast te verminderen; de introductie van glijdende landingen (‘continuous descent approaches’); en afspraken over meetsystemen.⁵²⁷

De maatregelen in het *Convenant omgevingskwaliteit* vormden een vervolg op eerdere afspraken. Doel was ‘een betere afstemming te realiseren tussen wat zich luchtzijdig voltrekt en wat zich ruimtelijk op de grond ontwikkelt’,⁵²⁸ het vergroten van het draagvlak onder bewoners, en het vergroten van bestuurlijk draagvlak voor verdere ontwikkeling van de luchthaven. De maatregelen werden opgedeeld in drie onderdelen: gebiedsgerichte projecten, individuele maatregelen voor schrijnende gevallen, en generieke afspraken.

De gebiedsgerichte projecten moesten in beginsel vallen binnen de 20-Ke geluidscontour⁵²⁹ en door gemeenten worden geïnitieerd, in overleg met dorpsraden, wijk- en bewonersorganisaties en woningbouwverenigingen.⁵³⁰ De projecten dienden degelijk te worden onderbouwd; bij te dragen aan de leefomgeving; een relatie te hebben met problematiek veroorzaakt door Schiphol; te liggen in gebieden die op middellange termijn overlast ervaren; een aanvulling te vormen op overheidsbeleid; en mede gefinancierd te worden door de initierende gemeenten.⁵³¹ De projecten die op basis van het eerdere *Convenant leefbaarheid* waren voorgedragen, zouden met voorrang in behandeling worden genomen.⁵³²

⁵²² *Convenant leefbaarheid* 2007, p. 6, 10.

⁵²³ *Convenant leefbaarheid* 2007, p. 11.

⁵²⁴ *Kamerstukken II* 2008/09, 29665, nr. 115.

⁵²⁵ *Convenant behoud en versterking mainport functie en netwerk-kwaliteit luchthaven Schiphol* 2008.

⁵²⁶ *Convenant omgevingskwaliteit middellange termijn* 2008, p. 18.

⁵²⁷ *Convenant hinderbeperking en ontwikkeling Schiphol middellange termijn* 2008.

⁵²⁸ *Convenant omgevingskwaliteit middellange termijn* 2008, p. 7.

⁵²⁹ *Kamerstukken II*, 2003/04, 29435, nr. 1-2.

⁵³⁰ *Convenant omgevingskwaliteit middellange termijn* 2008, p. 8.

⁵³¹ *Convenant omgevingskwaliteit middellange termijn* 2008, p. 9.

⁵³² *Convenant omgevingskwaliteit middellange termijn* 2008, p. 10.

De afspraken voor individuen richtten zich op ‘schrijnende gevallen’ die ernstige hinder bleven ervaren ondanks de hinderbeperkende en overige schade-maatregelen.⁵³³ De compensatie diende in natura plaats te vinden zoals via (aan-vullende) isolatie, uitkopen van eigenaren, of (dak-)herstelwerkzaamheden.⁵³⁴ De uitvoerende organisatie diende aanvragers te begeleiden, een luisterend oor te bieden, en de geboden maatregel te laten uitvoeren en controleren.⁵³⁵ De organisatie zou als bestuursorgaan worden aangemerkt, waardoor besluiten op een aanvraag open zouden staan voor bezwaar en beroep open staan voor de aan-vrager.⁵³⁶ Men verwachtte zo’n 80 omwonenden te ondersteunen met grotere in-grepen omwille van de woon- en werkkwaliteit en hiernaast jaarlijks ongeveer 150 kleinere herstelwerkzaamheden uit te voeren.⁵³⁷

De generieke afspraken rondom omgevingskwaliteit betroffen: een onderzoek naar revitaliseringsproject ‘Sugar City’ in Haarlemmerliede; meer en ‘vroeg-tijdige en deugdelijke’⁵³⁸ informatieverstrekking over overlast aan huidige en nieuwe inwoners via reclames, vergunningvoorschriften, en in huur- en koop-overeenkomsten; de afspraak dat het ministerie van V&W voorstellen zou doen om de bestaande ‘schade- en geluidsisolatieregelingen budgettair neutraal te ver-beteren’;⁵³⁹ de instelling van een werkgroep die de relatie tussen vliegverkeer en gezondheidsklachten zal onderzoeken; het onderzoeken van financiële compen-satie van omwonenden via verdiscontering in de onroerendezaakbelasting en een glijdende schaal in de overdrachtsbelasting; en een poging om bouwbeperkingen in het gebied De Scheg in Amstelveen op te heffen.⁵⁴⁰

Uitvoeringsorganisatie: Stichting bevordering kwaliteit leefomgeving Schipholregio

De uitvoering van de afspraken werd belegd bij een daartoe opgerichte stich-ting.⁵⁴¹ De financiering werd gedeeld door de partijen. De bureaunkosten werden gelijkelijk betaald door de provincie Noord-Holland, de gemeente Amsterdam en Schiphol. Hiernaast stelde de luchthaven € 10 miljoen beschikbaar voor de finan-ciering van individuele maatregelen; het Rijk stelde via de minister van V&W € 10 miljoen beschikbaar voor de financiering van gebiedsgerichte projecten, en de provincie stelde € 10 miljoen beschikbaar voor beide doeleinden.⁵⁴² Dit lijkt het resultaat van een lange onderhandeling, waarin Schiphol en de provincie probeerden het Rijk of de gemeente Haarlemmermeer te laten meebetalen.⁵⁴³ De financiering zou via twee tranches lopen. De eerste tranche liep van 2008-2012, waarna zou worden geëvalueerd en een eventueel bijgestelde tweede tranche kon

533 *Convenant omgevingskwaliteit middellange termijn 2008*, p. 11-12; *Uitwerking Plan van Aanpak Individuele Schrijnende Gevallen 2008*, p. 1.

534 *Uitwerking Plan van Aanpak Individuele Schrijnende Gevallen 2008*, p. 2-3, 16-17.

535 *Uitwerking Plan van Aanpak Individuele Schrijnende Gevallen 2008*, p. 3-6.

536 *Uitwerking Plan van Aanpak Individuele Schrijnende Gevallen 2008*, p. 10, 13-14.

537 *Uitwerking Plan van Aanpak Individuele Schrijnende Gevallen 2008*, p. 28.

538 *Convenant omgevingskwaliteit middellange termijn 2008*, p. 12.

539 *Convenant omgevingskwaliteit middellange termijn 2008*, p. 13.

540 *Convenant omgevingskwaliteit middellange termijn 2008*, p. 12-15.

541 *Convenant omgevingskwaliteit middellange termijn 2008*, p. 4.

542 *Convenant omgevingskwaliteit middellange termijn 2008*, p. 15.

543 Schulte, *Het Parool* 5 mei 2006; ‘Gedeputeerde zoekt geld voor fonds Schiphol’, *Haarlems Dagblad* 1 oktober 2007; ‘Mogelijk meer geld voor regio’, *Haarlems Dagblad* 8 februari 2008.

beginnen waarin partijen wederom in totaal € 30 miljoen zouden bijdragen.⁵⁴⁴ De stichting diende een reglement op te stellen om vast te stellen hoe de gelden zouden worden verdeeld. Vanwege de beoogde evaluatie in 2012 werd een fatale termijn gecreëerd van 1 januari 2012, waarna aanvragen niet meer in behandeling zouden worden genomen.⁵⁴⁵

De Stichting bevordering kwaliteit leefomgeving Schipholregio (later kortweg: Stichting Leefomgeving Schiphol) werd in december 2008 opgericht als uitvoeringsorganisatie⁵⁴⁶ met als doel ‘het bevorderen van de kwaliteit van de woon-, werk- en leefomgeving in de Schipholregio, alles in de ruimste zin van het woord.’⁵⁴⁷ Het onbezoldigde bestuur van de stichting bestond uit drie tot vijf personen,⁵⁴⁸ benoemd door een eveneens onbezoldigde raad van toezicht bestaande uit vijf tot tien mensen. De raad van toezicht werd aangewezen door een bestuurlijk overleg dat werd ingesteld in het *Convenant leefbaarheid*.⁵⁴⁹ Het bestuur en de raad van toezicht bestaan in de praktijk uit lokale bestuurders en betrokkenen vanuit Schiphol.⁵⁵⁰ De dagelijkse gang van zaken werd geleid door een directeur en een ondersteunend bureau.⁵⁵¹

Eerste tranche

Eenjaarna oprichting stelde het bestuur van de Stichting een Bestemmingsreglement vast dat de procedures uiteenzette waarlangs individuen (als ‘schrijnende gevallen’) en gemeenten (via de ‘gebiedsgerichte projecten’) uit de Schipholregio een uitkering van de Stichting konden aanvragen en ontvangen. Aanvragen van personen of gemeenten na 1 oktober 2011 of van aanvragers buiten de geluidscontourgrens van 20 Ke werden niet in behandeling genomen.⁵⁵²

Natuurlijke personen konden als ‘schrijnende gevallen’ een aanvraag indienen. Zij dienden hiervoor een bijdrage (€ 25,-) ter dekking van administratieve kosten te betalen. In principe besloot het bestuur van de Stichting binnen twaalf weken op een aanvraag. De aanvragen werden beoordeeld via de volgende criteria: er moest sprake zijn van een causaal verband tussen Schiphol en de beleefde hinder; de hinder was aantoonbaar en individualiseerbaar; met de uitkering werd een oplossing gecreëerd; er was geen reële alternatieve oplossing; de situatie was niet voorzienbaar; en de hinder was niet reeds gecompenseerd en dit was ook niet mogelijk. Voor de uitkeringen in natura was in principe € 10 miljoen beschikbaar, met aanvullend de € 10 miljoen die aan zowel schrijnende gevallen als gebiedsgerichte projecten kon worden besteed. De individuen die tijdens de totstandkoming van de Aldersakkoorden in beeld waren gekomen, werden met voorrang behandeld.⁵⁵³

⁵⁴⁴ *Convenant omgevingskwaliteit middellange termijn* 2008, p. 15-16.

⁵⁴⁵ *Convenant omgevingskwaliteit middellange termijn* 2008, p. 10, 12.

⁵⁴⁶ *Akte van oprichting* 2008.

⁵⁴⁷ *Akte van oprichting* 2008, p. 2.

⁵⁴⁸ *Akte van oprichting* 2008, p. 4.

⁵⁴⁹ *Akte van oprichting* 2008, p. 8.

⁵⁵⁰ *Akte van oprichting* 2008, p. 16-17; *Rapport inzake de jaarrekening* 2019.

⁵⁵¹ *Akte van oprichting* 2008, p. 11-12.

⁵⁵² *Stcrt.* 2009, nr. 14721, p. 2, 4-5.

⁵⁵³ *Stcrt.* 2009, nr. 14721, p. 2-3.

Aanvragen voor gebiedsgerichte projecten konden worden ingediend door gemeenten. De aanvraag diende uit een ‘concreet en uitgewerkt voorstel’⁵⁵⁴ te bestaan, vergezeld door een besluit van het college van burgemeester en wethouders (B&W) met inhoudelijke en financiële onderbouwing. Het bestuur van de Stichting diende in principe binnen twintig weken op de aanvraag te beslissen en rekening te houden met beoordelingscriteria: er moest een relatie bestaan tussen het project en de overlast of beperkingen vanwege Schiphol; het project diende bij te dragen aan de omgeving; het project was tot stand gekomen na dialoog met omwonenden; het project was aanvullend op bestaand beleid, robuust, en tijdsbestendig; en er moest sprake zijn van medefinanciering door de aanvrager en/of door derden. Deze criteria beïnvloedden tevens de hoogte van de uitkering. De uitkeringen vormden een subsidie; voorschotten konden worden vergeven maar de aanvrager diende een (financieel) eindverslag in te dienen zodat een definitieve uitkering en eventuele terugvordering kon worden vastgesteld.⁵⁵⁵ Ook voor de gebiedsgerichte projecten gold in principe een budgetplafond van € 10 miljoen, aan te vullen door de € 10 miljoen die ook ten goede van schrijnende gevallen kan komen. De in het Convenant geïdentificeerde projecten werden bij voorrang in behandeling genomen.

Tot slot schetste het reglement de afhandeling van ‘vortexschade’, fysieke schade aan gebouwen (bijvoorbeeld aan daken of glas) als gevolg van windhozen door overvliegende vliegtuigen. Voor deze schade kende de Stichting een versimpelde procedure: omwonenden dienden een telefoonnummer te bellen, waarna de Stichting zo spoedig mogelijk de herstelwerkzaamheden deed uitvoeren. Het budget was afkomstig uit de financiering vanuit Schiphol ten behoeve van de schrijnende gevallen;⁵⁵⁶ in het verleden werd deze schade direct afgehandeld door Schiphol.⁵⁵⁷

Volgens het Convenant en reglement was de Stichting een bestuursorgaan.⁵⁵⁸ Voor besluiten van het bestuur golden daarom de reguliere bezwaar- en beroepsprocedure van zes weken uit de Awb. In aanvulling op de Awb kende het reglement een mogelijkheid tot mediation tijdens de bezwaarfase.⁵⁵⁹ Via een hardheidsclausule kon het bestuur tegemoetkomen aan enige onbillijkheden.

De eerste aanvragen werden vanaf 2010 afgehandeld en verwerkt.⁵⁶⁰ Tijdens de eerste tranche werden vijf gebiedsgerichte projecten door de Stichting ondersteund.⁵⁶¹ Deze projecten waren reeds in beeld bij het opstellen van de convenanten maar vroegen veel voorbereidend werk zoals ruimtelijke ordeningsprocedures. Slechts een project was al in voorbereiding en werd in 2014, voor de

554 *Stcrt.* 2009, nr. 14721, p. 4.

555 *Stcrt.* 2009, nr. 14721, p. 5-7.

556 *Stcrt.* 2009, nr. 14721, p. 3.

557 ‘Vliegtuigen scherpen pannen van de daken’, *NRC Handelsblad* 16 juni 1990; Interviews betrokkenen 2020.

558 *Uitwerking Plan van Aanpak Individuele Schrijnende Gevallen* 2008, p. 13; *Stcrt.* 2009, nr. 14721, p. 8.

559 *Stcrt.* 2009, nr. 14721, p. 7-8.

560 *Jaarverslag van de Alderstafel over 2010* 2011, p. 8-9; *Brief aan staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu Atsma* 2012, p. 3.

561 *Kamerstukken II* 2008/09, 29665, nr. 115; *Niet bij steen alleen* 2016, p. 5.

start van de tweede tranche, voltooid.⁵⁶² De overige projecten liepen vertraging op en werden (soms in aangepaste vorm⁵⁶³ voltooid in 2016, 2018 en 2020.⁵⁶⁴

Van de 85 individuen die tijdens de eerste tranche waren geïdentificeerd en aangeschreven, hebben 51 een aanvraag ingediend. Hiervan werden 36 aanvragen afgewezen en slechts vijftien aanvragen toegekend. Volgens het bestuur en de raad van toezicht was het Bestemmingsreglement ‘juridisch knellend’⁵⁶⁵ waardoor weinig aanvragen konden worden toegekend. De toegekende aanvragen zagen op het aanbrengen van isolatie, hulp bij verkoop van een woning, en – via de hardheidsclausule – financiële compensatie voor mensen die hun woning aantoonbaar met verlies hadden verkocht. De afgewezen aanvragen bestonden hoofdzakelijk uit verzoeken tot (verdere) isolatie binnen de tijdens GIS-2 en GIS-3 geïsoleerde geluidszones.⁵⁶⁶ Begin 2014 besloot het bestuur van de Stichting het bestemmingsreglement te wijzigen zodat ook reeds geïsoleerde woningen, of woningen die geïsoleerd hadden kunnen worden via Progis, onder de werking van de Stichting zouden vallen.⁵⁶⁷ Door deze wijziging deden 37 van de 48 bekende probleemsituaties een nieuwe aanvraag.⁵⁶⁸ Op vrijwel alle (her-) ingediende aanvragen besliste de Stichting positief, waardoor tot en met medio 2016 nog ruim 25 woningen werden geïsoleerd en een tiental huurders en kopers werd geholpen met verhuizen.⁵⁶⁹

Van 2010 tot 2013 werd bij 92 woningen vortexschade verholpen. De Stichting besloot hiernaast om bij 328 woningen dakpannen (preventief) vast te laten zetten. De kosten liepen hierdoor flink op: in totaal werd in de eerste tranche zo’n € 750.000 uitgekeerd vanuit de bijdrage van € 10 miljoen vanuit Schiphol voor schrijnende gevallen.⁵⁷⁰

Status van Stichting Leefomgeving Schiphol als bestuursorgaan

Hoewel in het Convenant⁵⁷¹ en het Bestemmingsreglement⁵⁷² werd aangegeven dat de Awb van toepassing was op besluitvorming door het bestuur van de Stichting, bleek dit niet juist. De bestuursrechter verklaarde zich onbevoegd te oordelen over een afgewezen aanvraag, omdat het bestuur niet kon worden aangemerkt als bestuursorgaan.⁵⁷³ De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State scherpste met haar uitspraak de jurisprudentie over de zogenaamde b-organen

⁵⁶² *Rapport inzake de jaarrekening* 2015, p. 7; *Niet bij steen alleen* 2016, p. 5-6.

⁵⁶³ Een project in Aalsmeer werd stopgezet omdat de grond niet beschikbaar was en ‘onvoldoende draagvlak onder de bevolking’ (*Rapport inzake de jaarrekening* 2016 1 mei 2017, p. 8) bleek; als alternatief werd financiering verleend aan een ander project in Aalsmeer: *Stichting bevordering kwaliteit leefomgeving Schipholregio, Rapport inzake de jaarrekening* 2017, Aalsmeer: Berghoef Accountants en Adviseurs 18 juni 2018, p. 8; *Rapport inzake de jaarrekening* 2018 1 juli 2019, p. 8.

⁵⁶⁴ *Jaarverslag van de Alderstafel over 2014* 2015, p. 11; Deze bijdrage van € 40.000 stond voor 2017 op de balans: *Rapport inzake de jaarrekening* 2018, p. 23.

⁵⁶⁵ *Brief van H. Alders* 2013, p. 41.

⁵⁶⁶ *Evaluatie convenant omgevingskwaliteit* 2013, p. 13-14.

⁵⁶⁷ *Brief van H. Alders* 2013, p. 43; *Evaluatie convenant omgevingskwaliteit* 2013, p. 13; *Rapport inzake de jaarrekening* 2015, p. 9; *Niet bij steen alleen* 2016, p. 2-3; Van den Berg, *Haarlems Dagblad* 18 april 2014.

⁵⁶⁸ *Rapport inzake de jaarrekening* 2015, p. 9.

⁵⁶⁹ *Rapport inzake de jaarrekening* 2015, p. 9; *Rapport inzake de jaarrekening* 2016, p. 8-9; *Rapport inzake de jaarrekening* 2017, p. 9.

⁵⁷⁰ *Evaluatie convenant omgevingskwaliteit* 2013, p. 14; *Rapport inzake de jaarrekening* 2015, p. 7, 10.

⁵⁷¹ *Uitwerking Plan van Aanpak Individuele Schrijnende Gevallen* 2008, p. 13.

⁵⁷² *Stcrt.* 2009, nr. 14721, p. 8.

⁵⁷³ Rb. Noord-Holland 19 april 2013, ECLI:NL:RBNHO:2013:BZ8741.

aan.⁵⁷⁴ De Stichting was niet krachtens publiekrecht ingesteld en voerde geen wettelijke overheidstaak uit. Hiernaast voldeed de Stichting niet aan criteria voor bijzondere gevallen waardoor alsnog sprake kon zijn van een bestuursorgaan.

Het bestuur van de Stichting stelde dat twee derde van hun geld afkomstig was van een overheid – € 10 miljoen van het Rijk voor de gebiedsgerichte projecten en € 10 miljoen van de Provincie Noord-Holland voor beide uitkeringsmogelijkheden – en dat de criteria waren vastgesteld door de partijen aan de Alderstafel, waar overheden ruim in de meerderheid waren. De Afdeling oordeelde echter dat hiermee niet aan de vereisten voor een bestuursorgaan was voldaan. Zij schetste een inhoudelijk vereiste – de inhoudelijke criteria voor het verstrekken van geld moeten in beslissende mate worden bepaald door een bestuursorgaan – en een financieel vereiste – de financiering moet in overwegende mate, dat wil zeggen voor twee derde of meer, afkomstig zijn van een bestuursorgaan. Omdat de private partijen bij het convenant (Schiphol en KLM) uit eigen beweging bij het convenant waren betrokken en een gelijkwaardige positie hadden ten opzichte van betrokken bestuursorganen, hadden de publieke partijen niet in beslissende mate de inhoud van het convenant of bestemmingsreglement beïnvloed. Daarmee voldeed het bestuur van de Stichting niet aan het inhoudelijk vereiste, en was de zaak in principe klaar, maar omwille van de rechtsvorming behandelde de Afdeling ook het financiële vereiste. In het Convenant was vastgelegd dat Schiphol € 10 miljoen voor schrijnende gevallen betaalde, en de € 10 miljoen van de provincie kon worden verdeeld tussen schrijnende gevallen en gebiedsgerichte projecten. Maximaal de helft van de uitkeringen aan schrijnende gevallen zou daarmee afkomstig zijn van een bestuursorgaan. Daarmee voldeed de Stichting ook niet aan het financiële vereiste. De conclusie van de Afdeling was aldus dat het bestuur van de Stichting niet kon worden aangemerkt als een bestuursorgaan, waardoor de bepalingen uit de Awb niet voor haar golden en geen beroep kon worden ingesteld bij de bestuursrechter.⁵⁷⁵ Dit betekende dat bewoners een afgewezen aanvraag of een anderszins onwettig besluit van de Stichting dienden aan te vechten bij de civiele rechter.

Naar aanleiding van de uitspraak van de Afdeling paste de Stichting haar bestemmingsreglement aan zodat minder bestuursrechtelijke terminologie werd gehanteerd. Zij vormde de bezwaarschriftencommissie om tot klachtencommissie.⁵⁷⁶

Tweede tranche

In 2013 besloot de Alderstafel in haar evaluatie van de leefbaarheidsmaatregelen dat een tweede tranche met een vergelijkbare opzet ‘een belangrijke impuls voor de inpassing van de luchthaven in zijn omgeving’⁵⁷⁷ zou vormen. Vanwege vertraging in de projecten begon de tweede tranche in 2016, na wijziging van het bestemmingsreglement.⁵⁷⁸ Het budget voor de tweede tranche was gelijk aan dat van de eerste tranche. De Stichting beoogde om € 8 miljoen aan individueel

⁵⁷⁴ ABRvS 17 september 2014, ECLI:NL:RVS:2014:3379.

⁵⁷⁵ ABRvS 17 september 2014, ECLI:NL:RVS:2014:3379.

⁵⁷⁶ Interviews betrokkenen 2020.

⁵⁷⁷ Kamerstukken II 2013/14, 29665, nr. 190, p. 3.

⁵⁷⁸ Jaarverslag 2015 Omgevingsraad Schiphol 2016, p. 16; Rapport inzake de jaarrekening 2017, p. 7.

gedupeerden, € 15 miljoen aan gebiedsgerichte projecten, en € 7 miljoen aan projecten rond sociale cohesie te besteden.⁵⁷⁹ Vanuit het budget voor individueel gedupeerden werd wederom tevens vortexschade hersteld via dezelfde werkwijze als gedurende de eerste tranche.⁵⁸⁰

De Stichting wilde in navolging van de evaluatie via haar gebiedsgerichte projecten niet alleen ruimtelijke projecten ondersteunen, maar ook projecten of activiteiten ten behoeve van de sociale cohesie bevorderen, zoals onderwijs, cultuur en arbeidsmarkt; projecten dienden ‘niet bij steen alleen’ te blijven en een (blijvende) functie voor de lokale gemeenschap te vervullen.⁵⁸¹ Hiernaast richtte de Stichting zich op meer kleinschalige projecten, mede vanwege het lange tijdsverloop van eerdere projecten.⁵⁸² Naast gemeenten konden nu ook stichtingen en verenigingen aanvragen indienen.⁵⁸³ De Stichting probeerde het geld goed te verdelen over de Schipholregio en hield daarom rekening met eerder verdeelde gelden.⁵⁸⁴ Daarnaast hanteerde zij een gewijzigde aanvraagprocedure. Zij bracht eerst de zwaarst belaste gebieden in beeld en poogde via gesprekken met gemeenten, bewoners en maatschappelijke organisaties met *bottom-up* projecten te komen in een gebiedsprogramma.⁵⁸⁵ Concrete aanvragen konden worden ingediend van november 2017 tot en met december 2020. De Stichting kon aanvragen zo afzonderlijk beoordelen en tegelijkertijd het overzicht behouden van de mogelijke initiatieven en het beoogde gebiedsbudget.⁵⁸⁶ Hiernaast introduceerde de Stichting in 2018 een Initiatievenfonds waarmee zij kleine (maximaal € 10.000) initiatieven van particulieren, lokale verenigingen of stichtingen kon ondersteunen, zoals buurtbussen, speeltoestellen, bewegings- en integratieprogramma's. Zij reserveerde hiervoor € 600.000.⁵⁸⁷ Het verzorgingsgebied van dit Initiatievenfonds werd in 2019 uitgebreid.⁵⁸⁸

Medio 2017 begon de Stichting verkennende gesprekken met gemeenten en organiseerde zij gebiedsbijeenkomsten.⁵⁸⁹ In januari 2018 maakte zij op een feestelijke bijeenkomst voor participanten gebiedsprogramma's en bijbehorende budgetten bekend.⁵⁹⁰ De eerste kleinere projecten werden dat jaar afgerond.⁵⁹¹ Verschillende projecten rond herstel of nieuwbouw van voornamelijk groenvoorzieningen, dorpshuizen en culturele en educatieve centra liepen vanaf 2019; de Stichting kende als eis dat voor december 2020 werd gestart met realisatie.⁵⁹²

579 *Niet bij steen alleen* 2016, p. 5.

580 *Jaarverslag 2015 Omgevingsraad Schiphol* 2016, p. 16; *Rapport inzake de jaarrekening* 2017, p. 7.

581 *Beleidsplan 2016-2020* 2016, p. 3; *Niet bij steen alleen* 2016, p. 7; blijkbaar is dit mede naar aanleiding van besluitvorming door het College van Advies van de Omgevingsraad eind 2015: *Bestemmingsreglement* 2016, p. 2; *Niet bij steen alleen* 2016, p. 2.

582 *Niet bij steen alleen* 2016, p. 6.

583 *Beleidsplan 2016-2020* 2016, p. 4; *Bestemmingsreglement* 2016, p. 3.

584 *Bestemmingsreglement* 2016, p. 12-13.

585 *Draaiboek werkwijze Gebiedsgerichte projecten* 2017, p. 5-6; *Methodiek verdeling gebiedsbudgetten* 2017, p. 1-2; *Selectie Gebieden projecten* 2017, p. 2.

586 *Beleidsplan 2016-2020* 2016, p. 4; *Methodiek verdeling gebiedsbudgetten* 2017, p. 2; *Selectie Gebieden projecten* 2017, p. 3.

587 *Initiatievenfonds SLS* 2018, p. 1; *Rapport inzake de jaarrekening* 2018, p. 10.

588 *Rapport inzake de jaarrekening* 2019, p. 14.

589 *Rapport inzake de jaarrekening* 2017; *Rapport inzake de jaarrekening* 2018, p. 9; Oudendijk, Witte *Weekblad Aalsmeer* 20 februari 2017.

590 *Rapport inzake de jaarrekening* 2018, p. 9; *Rapport inzake de jaarrekening* 2019, p. 7.

591 *Rapport inzake de jaarrekening* 2019, p. 8-9.

592 Boele, *Haarlems Dagblad* 12 juni 2019.

De Stichting ondersteunde aanvragers bij de ontwikkeling en realisatie van de projecten.⁵⁹³ Het budget bestond uit zo'n € 26,6 miljoen,⁵⁹⁴ wat eind 2020 was verdeeld.⁵⁹⁵ Vanaf 2018 werd € 600.000 van dit budget gealloceerd aan het Initiatievenfonds. Tot en met 2019 was ongeveer een derde van dat fonds besteed aan zo'n dertig initiatieven.⁵⁹⁶

Voor individueel gedupeerden hanteerde de Stichting tevens een gewijzigde aanpak, in navolging van de evaluatie waarin 'behoefte aan een meer ombudsman-achtige en minder de juridische benadering'⁵⁹⁷ was gebleken. De Stichting wilde op basis van subjectieve individuele omstandigheden van de verzoekers kunnen oordelen. Zij creëerde in het bestemmingsreglement daarom een breder instrumentarium: (bij-)isoleren, uitkopen of een verhuisvergoeding bieden, of maatschappelijke, medische of financiële specialisten inzetten ter ondersteuning.⁵⁹⁸ De uitkeringen bleven in principe in natura; er werden 'alleen geldelijke uitkeringen verstrekt, indien die zijn gekoppeld aan een tegenprestatie die het probleem daadwerkelijk oplost. Dit is dus geen geldelijke compensatie ('verzachten van de pijn').'⁵⁹⁹ In beginsel bleven de toetsingscriteria hetzelfde, maar het bestuur wenste de omstandigheden per geval en in cumulatie te willen bekijken en desnoods de hardheidsclausule in te zetten.⁶⁰⁰ Tevens werkte men met een open aanvraagmogelijkheid in plaats van de limitatieve lijst uit de eerste tranche.⁶⁰¹ De administratieve bijdrage werd vastgesteld op € 50.

De Stichting ontving in 2017-2019 jaarlijks ongeveer 40 aanvragen van individuele gedupeerden. Ruim de helft hiervan werd toegekend. De afgewezen aanvragen voldeden niet aan de toetsingscriteria: de woningen lagen buiten de 20 Ke-contour, er was sprake van voorzienbaarheid, of de geluidsbelasting lag onder de norm die door de Stichting werd gehanteerd.⁶⁰² Het bestuur besloot in april 2018 het beoordelingskader te verruimen en aanvragen uit een bredere contour in behandeling te nemen. Vier afgewezen aanvragen werden hierdoor alsnog gehonoreerd.⁶⁰³ Hiernaast nuanceerde men het criterium van voorzienbaarheid enigszins.⁶⁰⁴ In 2019 introduceerde het bestuur de 'zelfverkooppremie' waardoor drie gedupeerden een uitkering tot aan het maximale isolatiebedrag uit het bestemmingsreglement (€ 50.000⁶⁰⁵) ontvingen als vergoeding voor gemaakte kos-

593 *Voortgangsverslag Stichting Leefomgeving Schiphol* 2020, p. 2; Hoenson, Witte *Weekblad Aalsmeer* 4 juli 2019.

594 *Rapport inzake de jaarrekening* 2020, p. 25.

595 Stichting Leefomgeving Schiphol 2021.

596 *Voortgangsverslag Stichting Leefomgeving Schiphol* 2020, p. 10; *Rapport inzake de jaarrekening* 2020, p. 17.

597 *Niet bij steen alleen* 2016, p. 2.

598 *Niet bij steen alleen* 2016, p. 4; *Bestemmingsreglement* 2016, p. 5-8; *Draaiboek individueel gedupeerden* 2016, p. 2-3.

599 *Toelichting op Bestemmingsreglement* 2016, p. 5.

600 *Bestemmingsreglement* 2016, p. 5-8; *Niet bij steen alleen* 2016, p. 9-10.

601 *Niet bij steen alleen* 2016, p. 2; *Draaiboek individueel gedupeerden* 2016, p. 1.

602 *Rapport inzake de jaarrekening* 2018, p. 9; *Rapport inzake de jaarrekening* 2019, p. 14; *Rapport inzake de jaarrekening* 2020, p. 7.

603 *Rapport inzake de jaarrekening* 2019, p. 14.

604 *Voortgangsverslag Stichting Leefomgeving Schiphol* 2019, p. 2.

605 *Bestemmingsreglement* 2016, p. 7.

ten bij verkoop.⁶⁰⁶ Aan reparaties van vortexschade werd in de tweede tranche tot eind 2019 ruim € 325.000 uitgegeven.⁶⁰⁷

De tweede tranche liep, gelijk met de Aldersakkoorden, tot eind 2020.⁶⁰⁸ Vanwege de langere tijdshorizon van gebiedsgerichte projecten vond oplevering van deze projecten ook na deze deadline plaats, hoewel geen nieuwe aanvragen konden worden gedaan. De Stichting heeft aangekondigd minstens tot 2022 door te gaan met haar resterende budget voor individuele gedupeerden en het Initiatievenfonds, en hiernaast onderzoeken op gebied van innovatie en technologische ontwikkelingen in het kader van het verbeteren van leefbaarheid te willen ondersteunen.⁶⁰⁹ Zo droeg de Stichting vanaf medio 2021 bij aan een pilot om geluidsoverlast binnenshuis via *noise cancellation* technologie te verminderen.⁶¹⁰ Voor de verdere toekomst richten partijen zich op een (nieuw?) omgevingsfonds; aan Schiphol is gevraagd een 'concreet voorstel' te doen voor een fonds dat 'hulp [kan] bieden aan mensen of gebieden met ernstige hinder'.⁶¹¹

Alternatieve leefbaarheidsfondsen

Eind 1994 lanceerde Schiphol de Stichting Schipholfonds, dat projecten steunde 'van collectief belang van cultuur, sport en welzijn in de directe omgeving van de luchthaven'.⁶¹² Het budget was afkomstig van de luchthaven en behelsde aanvankelijk een miljoen gulden, jaarlijks geïndexeerd voor de procentuele groei van passagiers om aan te tonen dat 'lief en leed' werden gedeeld.⁶¹³ De Stichting werd ook wel aangeduid als 'burenfonds',⁶¹⁴ 'verantwoord ondernemen',⁶¹⁵ of 'compensatiefonds'.⁶¹⁶ Het bestuur van de Stichting keerde op basis van ingediende plannen uit aan culturele, maatschappelijke en sportieve instellingen.⁶¹⁷ Het werkgebied werd uitgebreid naarmate de vliegroutes werden aangepast en de overlast zich verspreidde.⁶¹⁸ Vanaf 2012 richtte het fonds zich enkel op sport

606 Voortgangsverslag Stichting Leefomgeving Schiphol 2020, p. 2.

607 Rapport inzake de jaarrekening 2014, p. 19; Rapport inzake de jaarrekening 2015, p. 18; Rapport inzake de jaarrekening 2016, p. 19; Rapport inzake de jaarrekening 2017, p. 19; Rapport inzake de jaarrekening 2018, p. 24; Rapport inzake de jaarrekening 2019, p. 27.

608 Rapport inzake de jaarrekening 2019, p. 17.

609 Rapport inzake de jaarrekening 2019, p. 17-18; Stichting Leefomgeving Schiphol 2021; Bestemmingsreglement 2021; Toelichting op Bestemmingsreglement 2021.

610 'Bijdrage aan onderzoek naar Denoise techniek voor vermindering geluidsoverlast binnenshuis', Stichting Leefomgeving Schiphol 26 mei 2021.

611 Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 2020, p. 49.

612 'Schiphol steunt cultuur, sport en welzijn in omgeving', ANP 19 december 1994.

613 'Schiphol heeft burenfonds; Leimuiden komt in aanmerking voor donatie', Rijn en Gouwe 17 januari 1995.

614 'Schiphol heeft burenfonds; Leimuiden komt in aanmerking voor donatie', Rijn en Gouwe 17 januari 1995; Van Gruithuisen & Stil, Het Parool 21 januari 1995.

615 'Zaansche Molen krijgt meest van Schipholfonds', Noordhollands Dagblad 9 januari 2009.

616 'Schipholfonds', Leidsch Dagblad 5 maart 2016; 'Ruim acht mille Schipholfonds voor ledlampen Meersquash', Haarlems Dagblad 14 maart 2016.

617 Zie bijvoorbeeld: 'Kort – ton voor speelbos', Het Parool 15 maart 1995; 'Eerste paal voor nieuw peuterbad van de Kleine Oase', Rijn en Gouwe 14 februari 1997; 'Verenigingen krijgen van Schiphol 15 mille', IJmuider Courant 12 oktober 2007; 'Een mooi cadeau van 7500 euro', Leidsch Dagblad 19 januari 2009; 'Schipholfonds keert weer uit aan sporters', Haarlems Dagblad 15 juni 2012; Brandsma, Noordhollands Dagblad 12 september 2015; 'Padel; Wethouder Slegers opent eerste Zaanse padelbanen bij KLTV', Noordhollands Dagblad 30 september 2019.

618 'Meer gemeenten in Schipholfonds; Steun uit verkapte subsidiepot voor instellingen', Rijn en Gouwe 18 december 1996; 'Schipholfonds: vijf keer prijs', IJmuider Courant 28 juni 2008; 'Schipholfonds wijzigt beleid', AD/Groene Hart 20 april 2010.

en bewegen.⁶¹⁹ Het fonds is anno 2021 nog actief; zij stemt achter de schermen af met Stichting Leefomgeving Schiphol als aanvragen in het werkgebied van de andere partij liggen.⁶²⁰

Eind 1996 richtte de luchthaven samen met de provincie Noord-Holland en de gemeente Haarlemmermeer tevens de Stichting Mainport en Groen op met als doel ‘de kwaliteit van de leefomgeving’⁶²¹ te verbeteren via groen- en natuurvoorzieningen. De werkzaamheden van de Stichting vormden onderdeel van het project rond de Polderbaan.⁶²² Het budget was afkomstig van de luchthaven zelf en het ministerie van VROM⁶²³ en werd besteed aan aanleg van parken, bossen en fietspaden in de omgeving van Schiphol.⁶²⁴ Op de grondgebieden van de Stichting werden in samenspraak met het Schadeschap geluidribbels aangebracht in een poging de geluidsoverlast van het grondlawaai te verminderen.⁶²⁵ De Stichting werd in 2014 geliquideerd, nadat de plannen voor vergroening en recreatieve ontwikkeling waren voltooid;⁶²⁶ in totaal werd € 128 miljoen uitgegeven.⁶²⁷

7.5.3.2 Beoordeling en evaluatie van de maatregelen

De leefbaarheidsmaatregelen rondom Schiphol waren onderdeel van de zogenaamde Aldersakkoorden en werden geëvalueerd na de eerste tranche. In deze paragraaf bespreek ik deze evaluatie, ervaringen van omwonenden, belangenvertegenwoordigers en bestuurders, en de beschikbare bezwaar- en beroepsprocedures.

Evaluaties

De maatregelen uit de Aldersakkoorden, waaronder de eerste tranche van de leefbaarheidsmaatregelen zoals uitgevoerd door Stichting Leefomgeving Schiphol, werden door de Alderstafel geëvalueerd in 2012-2013. Over het algemeen waren de partijen aan de Alderstafel tevreden met de uitwerking van de Convenanten.⁶²⁸ De evaluatie was gericht op het doen van aanbevelingen voor de tweede tranche.

Over de gebiedsgerichte projecten werd over het algemeen positief gerapporteerd: adviesbureau DHV stelde op basis van gesprekken met betrokkenen dat de meerderheid tevreden was over de projecten en deze zag ‘als een verbetering

619 ‘Schipholfonds doneert regio 9010 euro’, *Leidsch Dagblad* 22 november 2011.

620 Zie de werkzaamheden op schipholfonds.nl; Interviews betrokkenen 2020.

621 ‘Carré en as: voor 300 miljoen nieuw groen’, *NRC Handelsblad* 30 november 1996.

622 ‘Schiphol wil werknemers uit omgeving; Smits belooft voorrang bij sollicitatie’, *Het Parool* 20 december 1994; ‘Convenant Mainport Schiphol en Groen’, *Stcrt.* 1996, nr. 235; *Ontbinding convenant Mainport en Groen* 2014.

623 ‘Schiphol wil werknemers uit omgeving; Smits belooft voorrang bij sollicitatie’, *Het Parool* 20 december 1994; ‘Convenant Mainport Schiphol en Groen’, *Stcrt.* 1996, nr. 235; ‘Schiphol stort geld in leefbaarheidsfondsen’, *Het Financieel Dagblad* 23 december 2006.

624 ‘Carré en as: voor 300 miljoen nieuw groen’, *NRC Handelsblad* 30 november 1996; ‘Je kunt hier echt mooi fietsen’, *Haarlems Dagblad* 15 oktober 2009; ‘Schiphol is nooit echt ver weg’, *Haarlems Dagblad* 29 augustus 2011; ‘Door de savanne van Buitenschot’, *De Gooi- en Eemlander* 8 juni 2012.

625 ‘Ribbels in polder tegen lawaai’, *Haarlems Dagblad* 28 juni 2010; ‘Ribbels als exportproduct Schiphol’, *Haarlems Dagblad* 4 februari 2013; ‘Ribbels voor Landartpark’, *Cobouw* 5 april 2013; Van der Kooij, *Noordhollands Dagblad* 5 oktober 2013; Interviews betrokkenen 2020.

626 *Ontbinding convenant Mainport en Groen* 2014.

627 Flach, *Haarlems Dagblad* 27 juni 2014.

628 *Kamerstukken II* 2013/14, 29665, nr. 190, p. 8.

van de leefomgevingskwaliteit die anders niet had kunnen plaatsvinden'.⁶²⁹ Dit werd beaamd door de bewonersdelegatie en bestuurders aan de Alderstafel.⁶³⁰ Wel werd geconstateerd dat 'omgevingskwaliteit door meer wordt bepaald dan door het project in de openbare ruimte en/of het te realiseren gebouw alleen, maar ook door het gebruik ervan'.⁶³¹ Volgens de evaluatie zou tijdens de tweede tranche meer aandacht moeten gaan naar de beoogde functie van een gebouw of project binnen een gemeenschap. Dit lijkt te insinueren dat projecten uit de eerste tranche niet altijd pasten bij de behoeften van de bevolking in de praktijk. Een dorps huis of groenvoorzieningen realiseren heeft alleen positieve effecten op de leefbaarheid als men hier ook gebruik van wil en kan maken. Dat blijkt des te meer uit het feit dat een van de vijf projecten uit de eerste tranche, de groenzone in Aalsmeer, uiteindelijk – na jaren vertraging – werd stopgezet omdat grond niet beschikbaar was en 'onvoldoende draagvlak onder de bevolking'.⁶³² bleek.

Ook bij de aanpak van de individuele 'schrijnende' gevallen werden kritische noten geplaatst. Uit de steekproefgewijze evaluatie werd geconcludeerd dat 'bewoners over het algemeen tevreden zijn over de afhandeling van de aanvraag. Het is van belang gebleken dat er een instantie is waar men zijn verhaal kwijt kan en dat men serieus wordt genomen'.⁶³³ Tegelijkertijd vroegen betrokkenen in de evaluatie zich af of niet meer gedupeerden hadden kunnen worden geholpen, en twijfelden zij of de volledige doelgroep wel in beeld was via de opgestelde limitatieve lijst.⁶³⁴ Ook het bestuur van de Stichting typeerde het bestemmingsreglement als 'juridisch knellend'.⁶³⁵ en wenste in de tweede tranche meer mogelijkheden om gedupeerden te kunnen helpen. Men wijzigde het bestemmingsreglement zodat de aantallen geholpen gedupeerden groeiden; de beoordelingscriteria en de limitatieve lijst werkten een effectieve hulpverlening en schademaatregel tegen.

De maatregelen tijdens de tweede tranche waren ten tijde van deze publicatie (nog) niet geëvalueerd. Volgens het bestuur van de Stichting werden (isolatie-)werkzaamheden 'over het algemeen naar grote tevredenheid van de bewoners verricht'.⁶³⁶

Ervaringen belangenvertegenwoordigers, omwonenden, bestuurders

De bewonersvertegenwoordigers aan de Alderstafel en haar opvolger de Omgevingsraad waren kritisch over de leefbaarheidsmaatregelen, die volgens sommigen geen 'compensatie voor welke overlast van het vliegverkeer dan ook'.⁶³⁷ vormden omdat de hinder er niet dragelijker van werd. Een andere bewonersvertegenwoordiger merkte echter op dat de keuze volgens hem lag op 'niets of iets krijgen'.⁶³⁸ en hij daarom op zich tevreden was met de werkzaamheden van de Stichting. Daarnaast bestond onenigheid tussen bewonersvertegenwoordigers uit de Omgevingsraad en het bestuur van de Stichting. De bewonersdelegatie wilde een rol spelen in de verdeling

⁶²⁹ *Evaluatie convenant omgevingskwaliteit* 2013, p. 28.

⁶³⁰ *Kamerstukken II* 2013/14, 29665, nr. 190, p. 10.

⁶³¹ *Brief van H. Alders* 2013, p. 41.

⁶³² *Rapport inzake de jaarrekening* 2017, p. 8.

⁶³³ *Evaluatie convenant omgevingskwaliteit* 2013, p. 14.

⁶³⁴ *Evaluatie convenant omgevingskwaliteit* 2013, p. 28.

⁶³⁵ *Kamerstukken II* 2013/14, 29665, nr. 190, p. 41.

⁶³⁶ *Rapport inzake de jaarrekening* 2019, p. 14.

⁶³⁷ *Standpunt BWA*.

⁶³⁸ Van den Berg, *Noordhollands Dagblad* 3 september 2016.

van het geld en nam geen genoegen met een adviserende of klankbordrol.⁶³⁹ Zij boycotte de bekendmaking van de bestedingen tijdens de tweede tranche omdat volgens haar te veel geld ging naar gebiedsgerichte projecten en te weinig werd besteed aan individuele gedupeerden.⁶⁴⁰ De bewonersvertegenwoordigers vonden het proces ‘ondoorzichtig’,⁶⁴¹ de provincie en de luchthaven besloten volgens hen ‘in achterkamertjes’,⁶⁴² Het bestuur van de Stichting constateerde dat veel omwonenden op de bijeenkomst aanwezig waren en vroeg zich af in hoeverre de vertegenwoordigers hun achterban vertegenwoordigden.⁶⁴³ Deze slechte verhoudingen vormden onderdeel van een groter conflict binnen de Omgevingsraad en onderling wantrouwen,⁶⁴⁴ waardoor de organisatie in 2019 uit elkaar dreigde te vallen.⁶⁴⁵

In de media werd geschreven over critici die stelden dat de leefbaarheidsmaatregelen ‘instrumenten om klachten van omwonenden af te kopen [en] ... tegen elkaar uit te spelen’⁶⁴⁶ vormden. De meest negatieve geluiden in berichtgeving kwamen van individuele gedupeerden van wie de aanvraag was afgewezen, die zich onvoldoende geholpen voelden door de Stichting.⁶⁴⁷ In verslaggeving over gebiedsgerichte projecten kwamen ook voorstanders van de projecten aan het woord;⁶⁴⁸ zo vond bijvoorbeeld een handtekeningenactie plaats vóór de komst van een sporthal in Zwanenburg.⁶⁴⁹

Ook in de ervaring van bestuurders was het werk van de Stichting niet altijd toereikend. Verantwoordelijk gedeputeerde Talsma gaf bij aanvang van de tweede tranche aan te hopen dat meer omwonenden door de Stichting konden worden geholpen via ruimere beoordelingscriteria.⁶⁵⁰ Een Amsterdamse stadsdeelvoorzitter vond het budget onvoldoende om bewoners te helpen.⁶⁵¹ Volgens een Statenlid zou meer budget aan individuele gedupeerden moeten worden besteed in plaats van aan ‘nieuwe dorpshuizen en ‘glijbanen’.⁶⁵² Ook een Tweede Kamerlid stelde dat de Stichting onvoldoende bewoners kon helpen en pleitte voor een breder inzetbare (verhuis-)regeling.⁶⁵³

Bezwaar- en beroepsprocedures

Van de 51 aanvragers in de eerste tranche stelden vijftien mensen bezwaar in (zo’n 29%). Zes van hen (12%) gingen in beroep.⁶⁵⁴ Via de procedures uitten

639 *Rapport inzake de jaarrekening 2017; Rapport inzake de jaarrekening 2018*, p. 7.

640 Boele, *Haarlems Dagblad* 17 januari 2018; Stil, *Het Parool* 18 januari 2018.

641 Andriessen, *AD/Groene Hart* 18 januari 2018.

642 Andriessen, *AD/Groene Hart* 18 januari 2018.

643 Stil, *Het Parool* 18 januari 2018.

644 Van der Heijden 2017.

645 *Kamerstukken II 2018/19*, 29665, nr. 353; Van Geel 2019.

646 Van Lieshout, *De Volkskrant* 5 september 2016.

647 ‘Ze laten er geen vliegtuig minder om vliegen’, *Leidsch Dagblad* 3 februari 2009; Mooyman, *Het Parool* 22 mei 2013.

648 Flach, *Haarlems Dagblad* 22 november 2017; drie belanghebbenden procederen tot aan de Afdeling: ABRvS 7 februari 2018, ECLI:NL:RVS:2018:430 en ABRvS 26 september 2018, ECLI:NL:RVS:2018:3103; Boele, *Haarlems Dagblad* 9 januari 2020.

649 ‘Duimen voor komst sporthal’, *Haarlems Dagblad* 20 mei 2017.

650 ‘Miljoenen voor schrijnende gevallen Schiphol’, *Noordhollands Dagblad* 9 oktober 2013.

651 Mooyman, *Het Parool* 22 mei 2013.

652 ‘Leefbaarheidsfonds Schiphol vooral naar schrijnende gevallen’, *Hoofddorpse Courant* 13 november 2013.

653 Van den Berg, *Noordhollands Dagblad* 24 februari 2017.

654 *Evaluatie convenant omgevingskwaliteit 2013*, p. 13; *Rapport inzake de jaarrekening 2015*, p. 10; *Niet bij steen alleen 2016*, p. 2.

bewoners hun ongenoegen over hun afwijzingen, de als onvoldoende geachte aangeboden maatregelen, en de stringente regels van het bestemmingsreglement.⁶⁵⁵ Bij de behandeling van de eerste zaak werd echter duidelijk dat de rechtbank het bestuur van de Stichting niet kon aanmerken als bestuursorgaan. De andere gedupeerden hebben op verzoek van de rechtbank hun beroepen ingetrokken waarbij de Stichting hun griffierechten heeft vergoed.⁶⁵⁶ Omdat in hoger beroep werd bevestigd dat het bestuur van de Stichting geen bestuursorgaan vormde waardoor de Awb niet van toepassing was, zijn geen verdere rechtszaken gevoerd. De appellanten uit de RvS-zaak voelden zich volgens een portret in het *Haarlems Dagblad* ‘gemangeld door overheid en instanties’⁶⁵⁷ omdat de bestuursrechters geen inhoudelijke beslissing over hun zaak namen en het aanbod van de Stichting voor hen ontoereikend was.⁶⁵⁸

Gedurende de tweede tranche konden vanwege de privaatrechtelijke status van de Stichting geen bezwaarschriften, maar wel klachten worden ingediend bij de voormalige bezwaarschriftencommissie. Het aantal klachten was deze jaren gering en op een hand te tellen,⁶⁵⁹ schijnbaar doordat de Stichting ruimhartiger toekende en vrijer was dan onder het ‘juridisch knellend[e]’⁶⁶⁰ reglement.

Alternatieve leefbaarheidsfondsen

Het Schipholfonds kende genuanceerde mediaberichtgeving. Waar sommigen de bijdragen onvoldoende achtten voor de geleden overlast,⁶⁶¹ werd ook het economisch belang van de luchthaven en het positieve effect van de bijdragen door omwonenden benadrukt.⁶⁶² Volgens een lokale krant was het Schipholfonds ‘een ‘goedmakertje’;⁶⁶³ ontvanger Musickalkids noemde het fonds ‘[e]en gezellige afkoopsom voor alle vliegtuigherrie’;⁶⁶⁴ terwijl een ingezonden brief van een Leidenaar sprak van ‘een goedkope excuustruus’.⁶⁶⁵ Over Stichting Mainport en Groen werd vrijwel niet gerapporteerd; in een paar berichten werd tevredenheid geuit over de aangelegde groenvoorzieningen en de geluidribbels.⁶⁶⁶

Al met al komt uit evaluaties en beoordelingen een grotendeels positief beeld van de leefbaarheidsmaatregelen naar voren, hoewel critici de compensatie onvoldoende vonden voor de geleden overlast. Positieve ervaringen met de Stichting hebben de inspiratie gevormd voor vergelijkbare leefbaarheidsfondsen voor overlast rondom de haven van Amsterdam,⁶⁶⁷ overlast veroorzaakt door

655 *Rapport inzake de jaarrekening* 2016, p. 9.

656 *Rapport inzake de jaarrekening* 2015, p. 11.

657 Boele, *Haarlems Dagblad* 23 oktober 2015.

658 Boele, *Haarlems Dagblad* 23 oktober 2015.

659 Interviews betrokkenen 2020.

660 *Brief van H. Alders* 2013, p. 41.

661 ‘Er zit een luchtje aan het Schipholfonds’, *Het Parool* 24 januari 1995; ‘Vliegtuigoverlast in Groene Hart’, *AD/Groene Hart* 2 september 2017.

662 ‘Er zit een luchtje aan het Schipholfonds’, *Het Parool* 24 januari 1995; Klein Arfman, *Noordhollands Dagblad* 6 november 2017.

663 ‘Meer gemeenten in Schipholfonds; Steun uit verkapte subsidiepot voor instellingen’, *Rijn en Gouwe* 18 december 1996.

664 ‘Ook publiek Musickalkids geniet door Schipholfonds’, *IJmuiders Courant* 19 januari 2008.

665 ‘Schipholfonds? Excustruus!’, *Leidsch Dagblad* 25 september 2008.

666 Van der Kooij, *Noordhollands Dagblad* 5 oktober 2013; Flach, *Haarlems Dagblad* 27 juni 2014.

667 ‘Havenfondsen’ voor projecten in Velsen’, *IJmuiders Courant* 24 mei 2013.

vluchten van Awacs-toestellen van Defensie in Limburg,⁶⁶⁸ en rondom luchthaven Eindhoven.⁶⁶⁹ Aan de andere kant hebben bewoners, belangenvertegenwoordigers, bestuurders en de Stichting zelf aangegeven dat zij meer omwonenden zouden willen helpen. De beoordelingscriteria en het gelimiteerde budget leken daarin de belangrijkste knelpunten; de status als (niet) bestuursorgaan heeft de aanpak vrijwel niet veranderd.

7.5.3.3 *Terugblik en resultaten leefbaarheidsmaatregelen*

Stichting Leefomgeving Schiphol richtte zich via gebiedsgerichte projecten op de leefbaarheid in woonkernen die geraakt werden door geluidsoverlast of ruimtelijke beperkingen rond Schiphol. Zij alloceerde hieraan een budget van tweemaal € 30 miljoen, afkomstig van de luchthaven, het Rijk en de provincie. Bij de projecten uit de eerste tranche trad vertraging op, en werden minder projecten gerealiseerd dan beoogd. In de tweede tranche richtte men zich op kleinschalige en door particulieren geïnitieerde projecten, alsmede op projecten gericht op sociale cohesie. De hulp aan individuele ‘schrijnende’ gedupeerden werd over de jaren heen versoepeld zodat meer mensen konden worden geholpen. Waar in de eerste tranche van 2008-2012 in totaal 51 aanvragen werden ingediend, waren dit er gedurende de tweede tranche van 2016-2020 ongeveer 40 per jaar. In de eerste tranche kon de Stichting weinig aanvragen honoreren. In de tweede tranche kon de Stichting het merendeel van de verzoekers helpen, voornamelijk via van (aanvullende) isolatiemaatregelen.

De werkzaamheden van de Stichting waren grotendeels een aanvulling op de GIS-projecten, voor omwonenden die volgens de geest van de wet maar niet naar de letter van de wet geholpen dienden te worden. Ook in de doelstellingen van de alternatieve leefbaarheidsfondsen is zichtbaar dat de luchthaven en regionale overheden probeerden (meer) achtergestelde gebieden in de Schipholregio te ondersteunen en tevens te werken aan draagvlak voor de luchthaven.

Over het algemeen waren betrokkenen tevreden over de gebiedsgerichte projecten, hoewel in de tweede tranche werd ingezet op bredere inzet van de gelden voor deze projecten, omdat een prettige leefomgeving ‘meer dan steen alleen’ betreft en dit het draagvlak onder de bevolking zou verhogen. Inderdaad leek de reactie op de gebiedsgerichte projecten in de tweede tranche positiever doordat meer omwonenden via een *bottom-up* aanpak werden betrokken. Het bestemmingsreglement ten behoeve van hulp aan individuele gedupeerden werd als knellend ervaren, waardoor minder mensen werden geholpen dan bewonersvertegenwoordigers aan de Alderstafel en het bestuur van de Stichting hadden beoogd. Binnen het ruimere bestemmingsreglement was het mogelijk om meer mensen bij te staan, wat meer tevreden leek te stemmen; het is echter lastig om conclusies te trekken omdat de leefbaarheidsmaatregelen van de tweede tranche nog niet zijn geëvalueerd.

⁶⁶⁸ ‘Plan: Awacsfondsen voor leefbaarheid’, *Limburgs Dagblad* 27 februari 2015.

⁶⁶⁹ Burg, *Eindhovens Dagblad* 18 januari 2018.

7.6 Analyse schadebeleid via principes en instrumenten uit theoretisch kader

De schade in het Schipholdossier wordt veroorzaakt door geluidsoverlast of geluidhinder. Deze schadesoort is subjectief en wordt sterk beïnvloed door de ervaring en beleving van mensen. Vanaf de start van haar schadebeleid erkende de overheid dat ervaren overlast mede werd bepaald door andere factoren dan de objectieve geluidsbelasting, zoals het moment van de dag maar ook menselijke factoren zoals tolerantie voor geluid.⁶⁷⁰ De overheid sprak ook wel over ‘hinderbeleving’.⁶⁷¹ De maatregelen waren echter vooral gericht op (geobjectiveerde) geluidsbelasting, omdat het lastig is om individueel ervaren hinder als maatstaf te nemen. Daardoor bieden zij de ene burger meer verlichting dan de ander, en zal het schadebeleid voor sommigen niet opwegen tegen de ervaren overlast.⁶⁷²

In hoofdstuk 4 heb ik zes principes geformuleerd die volgens de literatuur bijdragen aan een vertrouwenwekkend schadebeleid. In deze paragraaf bespreek ik in hoeverre deze principes – erkenning, participatie, begrijpelijkheid, openbaarheid, onafhankelijkheid en voortvarendheid – en hun ondersteunende (beleids-) instrumenten deel uitmaken van de schademaatregelen die rond Schiphol zijn genomen en in hoeverre burgers tevreden leken over hun effect.

7.6.1 Erkenning

Erkenning van de positie van gedupeerden kan een eerste stap vormen om de vertrouwensrelatie tussen burger en overheid te herstellen. De overheid kan op vier manieren het principe van erkenning via beleidsinstrumenten nastreven: door een rol te spelen in de opzet van het schadebeleid en hier verantwoordelijkheid voor te nemen; door excuses aan te bieden voor haar rol in het ontstaan van de schade; door een financiële bijdrage aan het schadebeleid te leveren; en door bij schadevaststelling de bewijslast niet te zwaar op de schouders van gedupeerden te leggen.

7.6.1.1 Verantwoordelijkheid voor schadebeleid

De Rijksoverheid heeft op verschillende manieren ingezet op de vermindering van de overlast van vliegtuiggeluid. Naast internationale normafspraken en nationale wet- en regelgeving die de overlast beperken en begrenzen (maatregelen bij de bron) werkte het Rijk aan maatregelen om burgers voor de gevolgen van het vliegtuiggeluid te beschermen.⁶⁷³ Geluidsisolatie zag zij als ‘laatste schakel van het beleid’⁶⁷⁴ tegen geluidsoverlast. De drie opeenvolgende geluidsisolatieprojecten waren primair opgezet vanwege gezondheidsredenen en ter bescherming van de bevolking, met als bijgevolg om het draagvlak rondom de luchthaven te verbeteren.⁶⁷⁵ Met het aannemen van de Wet geluidhinder in 1979 erkende de overheid

670 Broër 2006, p. 88.

671 *Kamerstukken II* 1977/78, 13639, nr. 16.

672 Zie ook: Smit & Van Gunsteren 1997, p. 69; werd tevens opgemerkt door Roozendaal 2019.

673 *Kamerstukken II* 1980/1981, 15880, nr. 11, p. 8-9.

674 *Kamerstukken I* 1981 16400 XII, nr. 4, p. 6.

675 *Kamerstukken II* 1990/91, 21964, nr. 4.

de mogelijke effecten van lawaai – ook vanuit andere bronnen dan vliegtuigen, zoals nabijgelegen wegen of industrie – op het milieu en de volksgezondheid.⁶⁷⁶

Het Rijk gaf concrete invulling aan deze normen door van 1984 tot 2012 huizen en geluidsgevoelige gebouwen rondom Schiphol te (laten) isoleren. De uitvoering van de Regeling geluidwerende voorzieningen was aanvankelijk in handen van Rijkswaterstaat, maar werd voor GIS-2 overgedragen aan Schiphol op basis van aanbevelingen van de commissie In 't Veld.⁶⁷⁷ Desondanks verliep de uitvoering via door het Rijk gecreëerde regelgeving.⁶⁷⁸ Toen de Afdeling advisering van de Raad van State adviseerde om deze opzet te wijzigen omdat het saneren van woningen een overheidstaak zou moeten zijn,⁶⁷⁹ werd de uitvoering weer overgedragen aan Rijkswaterstaat.⁶⁸⁰ Rond de besluitvorming en uitvoering van geluidsisolerende maatregelen heeft de overheid dus veelal de verantwoordelijkheid genomen.

Het Schadeschap was als gemeenschappelijke regeling opgezet door 29 betrokken overheden. Hun doel was rechtsgelijkheid te bevorderen, doordat besluitvorming vanuit een centraal punt zou plaatsvinden voor inwoners van de verschillende regio's en bestuurslagen.⁶⁸¹ Hoewel planschade- en nadeelcompensatievergoeding reguliere overheidstaken zijn, vonden de betrokken bestuursorganen dat de uitbreiding van Schiphol via de Polderbaan een ontwikkeling van dermate grootte was, dat deze speciale maatregelen en de overdracht van bevoegdheden tot beslissen op verzoeken om nadeelcompensatie aan het Schadeschap rechtvaardigde.⁶⁸² De bestuursorganen bleven bij de besluitvorming en uitvoering van het Schadeschap betrokken via hun rol als algemeen en dagelijks bestuur,⁶⁸³ hoewel de daadwerkelijke beslissingen over schadevergoeding werden genomen door de onafhankelijke besliscommissie.⁶⁸⁴

De leefbaarheidsmaatregelen volgden uit de Aldersakkoorden, die werden gesloten door overheidspartijen, de luchtvaartsector en bewonersvertegenwoordigers.⁶⁸⁵ De overheid speelde rond de afspraken over leefbaarheid een ondersteunende, maar geen leidende rol. De uitvoeringsorganisatie Stichting Leefomgeving Schiphol ontving gelden van het Rijk, de provincie Noord-Holland en de luchthaven Schiphol, maar bleek volgens vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State geen bestuursorgaan.⁶⁸⁶ Tegelijkertijd boden de partijen aan de Alderstafel, waaronder de overheid, via de oprichting van de Stichting erkenning voor de leefbaarheidsproblemen in de Schipholregio:

676 Wet geluidhinder, *Stb.* 1979, nr. 99.

677 *Kamerstukken II* 1990/91, 21946, nr. 7, p. 6; Rapport Algemene Rekenkamer 2004, p. 19; *Audit Sanering woningen* 1991.

678 Regeling geluidwerende voorzieningen 1997, *Stcrt.* 1997, nr. 47, p. 7; Rapport Algemene Rekenkamer 2004, p. 21.

679 *Kamerstukken II* 2003/04, 29379, nr. 7, p. 22.

680 Rapport Algemene Rekenkamer 2004, p. 15.

681 'Gemeenschappelijke regeling Schadeschap Luchthaven Schiphol', *Stcrt.* 1998, nr. 223.

682 *Stcrt.* 1998, nr. 223, p. 6.

683 *Stcrt.* 1998, nr. 223, p. 1-4, 9; zij functioneerden ook als informatiepunt: *Beknopt verslag Schadeschap* 23 juni 2004, p. 6.

684 *Stcrt.* 1998, nr. 223, p. 8.

685 *Kamerstukken II* 2005/06, 29665, nr. 48; *Kamerstukken II*, 2008/09, 29665, nr. 115.

686 ABRvS 17 september 2014, ECLI:NL:RVS:2014:3379.

‘Het is van belang gebleken dat er een instantie is waar men zijn verhaal kwijt kan en dat men serieus wordt genomen.’⁶⁸⁷

7.6.1.2 *Excuses*

Voor de ontstane schade rond Schiphol lijken geen excuses te zijn gemaakt. De overheid gaf toe dat de luchthaven overlast voor de omgeving veroorzaakte en nam hinderbeperkende en compensatiemaatregelen, maar benadrukte tegelijkertijd dat Schiphol ook werkgelegenheid bood en belangrijk was voor de Nederlandse economie.⁶⁸⁸

Ook binnen de verschillende schademaatregelen vond ik geen excuses voor overlast of de wijze waarop de maatregelen verliepen. In 2004 opperde een Tweede Kamerlid dat de staatssecretaris haar excuses zou aanbieden aan de omwonenden voor het falende GIS-project,⁶⁸⁹ maar dit lijkt niet te hebben plaatsgevonden. Wel heeft het Schadeschap na de beleidswijzigingen van 2012 aan individuele verzoekers excuses aangeboden voor de ontstane vertraging binnen de dossiers en de termijnoverschrijdingen.⁶⁹⁰

7.6.1.3 *Financiële bijdrage*

De financiering van het schadebeleid werd grotendeels voorgeschoten door het Rijk en verhaald op de luchtvaartmaatschappijen. Het principe rondom Schiphol was: de vervuiler betaalt.⁶⁹¹ Overigens verhaalden de maatschappijen op hun beurt de kosten (deels) op hun passagiers, de ‘ware’ vervuilers, via een toeslag op de ticketprijs.⁶⁹²

Bij de geluidsisolatieprojecten verhaalde het Rijk de kosten via heffingen op de luchtvaartmaatschappijen. Voor GIS-2 maakte staatssecretaris Schultz een uitzondering en besloot zij € 110 miljoen van de totale kosten van € 400 miljoen te dragen. De beleidswijzigingen en een ruimhartiger toepassing van regels hebben het project vertraagd en de kosten verhoogd. De staatssecretaris stelde: ‘Wat het Rijk voor de burger heeft gedaan, hoeft niet voor rekening van de luchtvaart te komen.’⁶⁹³ Deze bijdrage was het resultaat van onderhandelingen met de sector, waar discussies over juridische aansprakelijkheid en verhalen van kosten lijken te hebben plaatsgevonden.⁶⁹⁴ Meer uitgesproken financiële coulance vanuit het Rijk was zichtbaar bij de instelling van een speciale subsidieregeling voor een dertigtal woningen waarbij de isolerende maatregelen anders, vanwege ‘een sterk afwijkende bouw of vormgeving’,⁶⁹⁵ voor rekening van de eigenaren zouden

⁶⁸⁷ *Evaluatie convenant omgevingskwaliteit* 2013, p. 14.

⁶⁸⁸ Abma 2001; Van Eeten 2001; Broër 2006; Riemens 2011.

⁶⁸⁹ *Kamerstukken II* 2003/04, 29378, nr. 10, p. 5.

⁶⁹⁰ Interviews betrokkenen 2020.

⁶⁹¹ *Kamerstukken II* 1990/91, 21946, nr. 7, p. 5.

⁶⁹² *Aanhangsel Handelingen II* 2014/15, nr. 3115, p. 1-2.

⁶⁹³ ‘Honderden woningen rond Schiphol niet meer geïsoleerd’, *ANP* 15 september 2004; zie ook ‘Schultz betaalt 110 miljoen voor geluidsisolatie’, *ANP* 15 september 2004.

⁶⁹⁴ ‘Honderden woningen rond Schiphol niet meer geïsoleerd’, *ANP* 15 september 2004; ‘Gouden advocaat’, *De Telegraaf* 6 april 2006; Schreuder, *NRC Handelsblad* 16 september 2004; maximaal € 68 miljoen hiervan zou ‘ruimhartigheid’ te zijn, want zo’n € 42 miljoen kon simpelweg juridisch niet verhaald worden in verband met het te laat vaststellen van een tarief in de Luchtvaartwet: *GIS Voortgangsrapport I* 2005, p. 2.

⁶⁹⁵ Subsidieregeling geluidsisolatie of vervangende nieuwbouw specifieke panden, *Stcrt.* 2004, nr. 70, p. 2.

komen.⁶⁹⁶ In vele andere gevallen werd van omwonenden verwacht dat zij kosten voor achterstallig onderhoud of bijkomende wensen zouden betalen, hoewel voor de isolatie zelf geen eigen bijdrage werd gevraagd.⁶⁹⁷

De kosten van het Schadeschap kwamen in eerste instantie ten laste van het Rijk.⁶⁹⁸ De planologische wijzigingen die de betrokken decentrale bestuursorganen zouden doorvoeren, waren immers naar aanleiding van door de minister vastgesteld beleid.⁶⁹⁹ De Rijksoverheid besloot de kosten vanaf 2005 door te belasten op de luchtvaartmaatschappijen via een heffing.⁷⁰⁰ Nadat uit onderzoeken bleek dat kostenoverschrijdingen bij het Schadeschap het gevolg waren van tekortschietend beleid en uitvoering, schikte het Rijk met de luchtvaartmaatschappijen (via belangenvertegenwoordiger BARIN) waardoor zij € 4 miljoen van de kosten van het Schadeschap droeg.⁷⁰¹ Hiernaast werd bij het Schadeschap om een eigen bijdrage (€ 300) van de verzoekers gevraagd.⁷⁰² De bijdrage diende ter administratieve ondersteuning, zou voorkomen dat ‘gelukszoekers’⁷⁰³ een schadevergoeding zouden vragen, en werd teruggestort als positief op een aanvraag werd besloten. Volgens betrokkenen moesten velen (honderden) omwonenden worden overtuigd dat de procedure positief zou uitvallen, dus besloten de *no cure no pay* adviesbureaus in ongeveer 1.500 gevallen om zelf het recht voor te schieten en zo het risico te dragen.⁷⁰⁴ Hoewel het Schadeschap werd gefinancierd door de luchtvaartmaatschappijen, leek het Rijk al met al in het opstellen van de regelgeving terughoudend te blijven wat betreft uitkeringen (zoals ook via strenge geluidscontouren⁷⁰⁵ en de verjaringstermijn⁷⁰⁶). Mogelijk kwam deze houding voort uit de wens om de heffingen voor Schiphol niet te hoog te maken om diens concurrentiepositie niet al te veel te benadelen.⁷⁰⁷

De Stichting Leefomgeving Schiphol bood individuele gedupeerden een financiële vergoeding in natura en droeg financieel bij aan gebiedsgerichte projecten. De individuele vergoedingen kwamen uit de bijdrage van Schiphol; uit de bijdragen van het Rijk en de provincie werden gebiedsgerichte projecten betaald. Tijdens de tweede tranche poogde de Stichting ruimhartiger uit te keren door het bestemmingsreglement voor zowel individuele gevallen als gebiedsgerichte projecten te verruimen⁷⁰⁸ en via een ‘laagdrempelig’⁷⁰⁹ initiatievenfonds. Net zoals het Schadeschap vroeg de Stichting individuele aanvragers een vergoeding

696 *Stcrt.* 2004, nr. 70.

697 *Kamerstukken II* 1981/82, 17307, nr. 3, p. 4; *Kamerstukken II* 1989/90, 21660, nr. 1, p. 2; ‘In Zwanenburg is de sfeer er niet beter op geworden’, *Het Parool* 17 februari 1993.

698 *Stcrt.* 1998, nr. 223, p. 5, 12.

699 *Stcrt.* 1998, nr. 223, p. 5, 10-11.

700 ‘Wet van 23 december 2004, houdende wijziging van de Luchtvaartwet in verband met wijziging van de heffingen voor de luchthaven Schiphol’, *Stb.* 2005, nr. 40.

701 *Kamerstukken II* 2018/19, 35200 XII, nr. 1, p. 172; *Kamerstukken II* 2019/20, 35470 XII, nr. 1, p. 83.

702 *Kamerstukken II* 2004/05, 29378, nr. 18.

703 *Verslag Schadeschap* 24 november 2010, p. 2; tevens sloot dit aan bij de nieuwe Wet op de ruimtelijke ordening: *Kamerstukken II* 2000/01, 27603, nr. 3, p. 15; men was bang voor een ‘claimcultuur’: De Vos, *Het Financieele Dagblad* 24 februari 2007.

704 Interviews betrokkenen 2020.

705 ‘Schadeschap werkt aan oplossing voor Spaarndam’, *Haarlems Dagblad* 13 december 2007.

706 ‘Claims Schiphol stapelen zich op’, *Haarlems Dagblad* 25 juni 2008.

707 Een lijn reeds ingezet in *Kamerstukken II* 1989/90, 21660, nr. 1, p. 2.

708 *Rapport inzake de jaarrekening* 2019, p. 8; *Voortgangsverslag Stichting Leefomgeving Schiphol* 2020, p. 2; *Rapport inzake de jaarrekening* 2020, p. 8.

709 Boele, *Haarlems Dagblad* 19 januari 2018.

van de administratieve verhandelingen (€ 25,- in de eerste tranche⁷¹⁰ en € 50 tijdens de tweede tranche⁷¹¹). De Stichting handelde vanuit de bijdrage van Schiphol tevens vortexschade af. Hoewel omwonenden met dergelijke schade via de Stichting snel in natura werden geholpen, is het opmerkelijk dat het budget afkomstig was uit de ‘vrijwillige’ bijdrage van de luchthaven. Deze vortexschade kan worden aangemerkt als onrechtmatige daad (6:162 BW) en zou dientengevolge door Schiphol moeten worden vergoed; voor de komst van de Stichting betaalde de luchthaven deze schade al.⁷¹² Via de Stichting kwam de vergoeding ten laste van een budget voor ‘schrijnende’ individuele gedupeerden.

7.6.1.4 Bewijslastverdeling

In het schadebeleid rondom Schiphol werd vrijwel geen gebruik gemaakt van een omgekeerde bewijslast, wat deels het gevolg was van de soort schade en de soorten vergoedingen.

In het geval van de geluidsisolatieprojecten lag het initiatief bij de minister of staatssecretaris die de eigenaren contacteerde.⁷¹³ Als men binnen een geluidscontour woonde kwam men in aanmerking, waardoor geen sprake was van een echte bewijslast buiten adresgegevens.⁷¹⁴

Ook bij het Schadeschap was geen sprake van het omkeren van bewijsvermoedens omdat zijn opdracht was het reguliere aansprakelijkheidsrecht toe te passen. De verzoeker werd verwacht aan te tonen wat het causaal verband was tussen de schade en de besluiten of bestemmingsplannen.⁷¹⁵ Dit werd enigszins versimpeld doordat de adviescommissies gebruikmaakten van contourenkaarten, waaruit kon worden opgemaakt of een gebouw binnen een bepaalde geluidszone viel, waarbij vervolgens werd aangenomen dat een bepaalde zone te maken had met een bepaald percentage waardedaling;⁷¹⁶ de aanpak was daarmee gelijkend aan die rond geluidsisolatie. Hiernaast concludeerde een adviescommissie dat niet kon worden uitgesloten dat door grondgeluid, een onverwachte schadeoorzaak, schade was ontstaan, ook al konden verzoekers en onderzoeken niet (altijd) een causaal verband aantonen.⁷¹⁷ De aanbeveling van de commissie, en het besluit van de besliscommissie om deze aanbeveling over te nemen, kan worden gezien als ruimhartigheid of vermindering van de bewijslast voor deze (relatief beperkte groep) gedupeerden.

Bij de Stichting Leefomgeving Schiphol moesten individuele gedupeerden in hun aanvraag aangeven wat de relatie was tussen hun overlast of schade en de luchthaven Schiphol, waarmee de bewijslast bij de verzoeker lag. Verzoeken konden worden afgewezen als de Stichting van mening was dat geen relatie bestond, hoewel de Stichting bij de behandeling van aanvragen vooral via

710 *Stcrt.* 2009, nr. 14721.

711 *Bestemmingsreglement* 2016.

712 ‘Vliegtuigen scheren pannen van de daken’, *NRC Handelsblad* 16 juni 1990; Interviews betrokkenen 2020.

713 *Stcrt.* 1997, nr. 47; *Stcrt.* 2006, nr. 235.

714 *Eindevaluatie GIS-3* 2012, p. 37.

715 *Basisdocument* 2000, p. 21-31, 46-47.

716 Van Heijst 2019, p. 24-25; Van Ravels 2019, p. 60.

717 Roozendaal 2019, p. 131-133.

geluidscontouren lijkt te hebben vastgesteld of een verzoeker zich binnen het schadegebied bevond.⁷¹⁸

7.6.2 Participatie

Gedupeerden kunnen een gevoel van rechtvaardigheid ervaren door betrokken te worden in en een stem te krijgen bij de opzet en uitvoering van de schadeafhandeling. De overheid kan gedupeerden laten participeren in het schadebeleid door inspraakmogelijkheden te creëren, of door te proberen met hen consensus te bereiken.

7.6.2.1 *Inspraakmogelijkheden*

De geluidsisolatieprojecten rondom Schiphol werden hiërarchisch vastgesteld; bewoners moesten zich voegen naar de opzet van de overheid.⁷¹⁹ Toch is op verschillende manieren tegemoetgekomen aan de wensen van omwonenden gedurende de drie GIS-projecten. Zo werd door bewoners gewenste partiële isolatie door de minister toegestaan, terwijl dit in de oorspronkelijke opzet was uitgesloten.⁷²⁰ Ook wijzigde de staatssecretaris de opzet van GIS-3 als subsidiemodel naar aanleiding van overleggen die zij met de sector en bewoners (-organisaties) heeft gevoerd.⁷²¹ Bij GIS-3 werden verdere inspraakmogelijkheden geboden aan de omwonenden (zoals de introductie van zienswijzen), die zij op prijs stelden.⁷²² Doel was zowel om draagvlak te verkrijgen als om suggesties in te winnen over de uitvoering van het project.⁷²³ Bij alle geluidsisolatieprojecten hadden bewoners inspraak over de specifieke maatregelen voor hun eigen woning, aangezien de GIS-projecten wijzigingen aan privébezit realiseerden.⁷²⁴ Tijdens GIS-1 werkten men een Voorlopig, Ontwerp en Definitief Isolatieplan om meerdere inspraakmomenten te bieden, hoewel hier later van werd afgestapt omdat bewoners en bestuur het proces te moeizaam vonden.⁷²⁵

Ook de opzet van de nadeelcompensatie- en planschadevergoedingen via het Schadeschap waren aanvankelijk door de samenwerkende overheden georganiseerd zonder inspraak. Bij de strategiewijziging vanaf 2012 hechtte de nieuwe secretaris van het Schap veel waarde aan 'intensief overleg met betrokkenen en belanghebbenden' omdat 'hun kennis en ideeën essentieel zijn om verbetermaatregelen vorm te geven.'⁷²⁶ De schadeprocedure zelf kende vanaf de start een expliciete inspraakmogelijkheid: de adviescommissie kwam met een conceptadvies waarop de verzoeker kon reageren alvorens een definitief advies werd uitgebracht.⁷²⁷ Deze mogelijkheid tot inspraak werd door verzoekers gewaardeerd,⁷²⁸

718 *Stcrt.* 2009, nr. 14721, p. 3; *Bestemmingsreglement* 2016, p. 8.

719 Smit & Van Gunsteren 1997.

720 Rapport Algemene Rekenkamer 2004, p. 57.

721 *Kamerstukken II* 2004/05, 29750, nr. 3; *Kamerstukken II* 2003/04, 29378, nr. 10, p. 9; *Kamerstukken II* 2004/05, 26959, nr. 103, p. 2.

722 *Rapport van bevindingen Klachtenbehandeling* 2005, p. 12.

723 *GIS Voortgangsrapport 4* 2006, p. 6.

724 *Stcrt.* 1997, nr. 47, p. 13.

725 Regeling geluidwerende voorzieningen 1997, *Stcrt.* 1997, nr. 47, p. 8-9

726 Bekebrede 2019, p. 16.

727 *Stcrt.* 1999, nr. 30, p. 2.

728 Van den Broek 2014, p. 22-23.

maar zorgde tevens voor veel vertraging.⁷²⁹ In de procedure vanaf 2012 werd deze stap overgeslagen, maar werden verzoekers in de gelegenheid gesteld om op het uitgebrachte advies te reageren alvorens de besliscommissie haar besluit nam.⁷³⁰

Hoewel bewonersvertegenwoordigers betrokken waren bij het opstellen van het Aldersakkoord, waren zij minder betrokken bij de uitvoering van de leefbaarheidsmaatregelen via de Stichting Leefomgeving Schiphol. In de evaluatie uit 2013 werd aangeraden om meer aandacht te besteden aan ‘verbeteren van de afstemming en communicatie’⁷³¹ met bewoners. Volgens de bewonersdelegatie uit de Omgevingsraad deed de Stichting onvoldoende aan de gewenste ‘proactieve consultatie’⁷³² waardoor de vertegenwoordigers de aankondiging van de verdeling van gelden begin 2018 boycotten.⁷³³ Volgens het bestuur van de Stichting waren andere betrokken bewoners juist wel enthousiast over de gekozen werkwijze en de bottom-up aanpak die de Stichting tijdens de tweede tranche toepaste.⁷³⁴ Volgens mediaberichten zijn uitgevoerde projecten veelal mede op initiatieven van dorpsraden en bewoners tot stand gekomen.⁷³⁵ Ook bij individuele gedupeerden probeerde de Stichting via direct contact met aanvragers tot passende oplossingen te komen. Hoewel de Stichting zich tijdens de tweede tranche dus meer op participatie richtte, lijkt de uitwerking hiervan niet door iedereen op prijs te worden gesteld.

7.6.2.2 Consensus

De overheid heeft zich binnen de verschillende schademaatregelen in het Schipholdossier niet vooraf de verplichting opgelegd om instemming van de bewoners te bereiken. In de bredere overlegstructuren rondom Schiphol heeft de overheid echter wel ingezet op het bereiken van consensus. Bij de Alderstafel, die het schadebeleid vormgaf via hinderbeperkende en leefbaarheidsmaatregelen, werd instemming van de bewonersvertegenwoordigers gezien als een belangrijke vorm van draagvlak.⁷³⁶ De Alderstafel had een positief effect op de acceptatie van beleidskeuzes door *joint fact finding*⁷³⁷ en bood partijen een platform om over zowel opzet als uitvoering en implementatie van het beleid te blijven overleggen.⁷³⁸ In de latere jaren bleek echter dat geen afspraken meer konden worden gemaakt die de goedkeuring van alle partijen konden dragen, en ontstond discussie over de democratische legitimatie van de bewonersvertegenwoordigers versus de bestuurlijke ambtsdragers uit de regio.⁷³⁹

729 Rb. Noord-Holland 27 maart 2017, ECLI:NL:RBNHO:2017:2323.

730 *Stcrt.* 2012, nr. 8910, p. 5.

731 *Kamerstukken II* 2013/14, 29665, nr. 190, p. 41.

732 *Kamerstukken II* 2013/14, 29665, nr. 190, p. 41.

733 Andriessen, *AD/Groene Hart* 18 januari 2018; Boele, *Haarlems Dagblad* 17 januari 2018; Stil, *Het Parool* 18 januari 2018.

734 *Stcrt.* 2009, nr. 14721; *Bestemmingsreglement* 2016; *Draaiboek werkwijze Gebiedsgerichte projecten* 2017; Stil, *Het Parool* 18 januari 2018.

735 Boele, *Haarlems Dagblad* 20 november 2018.

736 De Jong 2012.

737 Weggeman 2019, p. 189; *Sturen in een volatiel domein* 2020, p. 18.

738 Alders 2019, bijlage 2; Interviews betrokkenen 2020.

739 Van Geel 2019; Van Geel 2020.

7.6.3 *Begrijpelijkheid*

Gedupeerden zullen willen begrijpen waarom de overheid besluit om schadebeleid op een bepaalde wijze op te zetten, en duidelijkheid behoeven over wat van hen verwacht wordt. Om gedupeerden een zo begrijpelijk en duidelijk mogelijk schadebeleid te bieden, kan de overheid haar beleidskeuzes onderbouwen; zo direct en gericht mogelijk met specifieke groepen gedupeerden communiceren; begeleiding bieden aan gedupeerden; en een centraal schadeloket instellen.

7.6.3.1 *Onderbouwing beleidskeuzes*

De geluidsisolatieprojecten vormden onderdeel van kabinetsbeleid en werden via de reguliere parlementaire kanalen onderbouwd. De Afdeling bestuursrecht-spraak van de Raad van State en de Rekenkamer beoordeelden de overdracht van het project aan Schiphol als onvoldoende onderbouwd aangezien zij het isoleren van woningen als overheidstaak beschouwden.⁷⁴⁰ Het beleid werd aan burgers gecommuniceerd die binnen de geluidscontouren vielen en daarmee onderdeel uitmaakten van de programma's.⁷⁴¹ Voor omwonenden zorgden deze contouren echter soms voor onredelijk en 'moeilijk "verkoopbaar"'⁷⁴² beleid, omdat de contouren resulteerden in verschillende maatregelen voor huizen in dezelfde straat. Zowel in de opzet als uitvoering bleken beleidskeuzes rondom de geluidsisolatieprojecten derhalve onvoldoende onderbouwd door de overheid.

De deelnemende bestuursorganen aan het Schadeschap beoogden een duidelijke en onafhankelijke schade-instantie in te stellen.⁷⁴³ Het Schadeschap probeerde aan voorlichting te doen via het Basisdocument en een eigen bezwaarreglement, maar de materie hiervan was (juridisch) ingewikkeld.⁷⁴⁴ Vanwege gebrek aan capaciteit vond weinig communicatie plaats vanuit het Schap.⁷⁴⁵ De berekening van de vergoedingen werd gecommuniceerd in individuele adviezen.⁷⁴⁶ Achteraf concludeerden betrokkenen dat de materie juridisch ingewikkeld was en dat de verwachtingen van burgers realistischer waren geweest als de communicatie duidelijker was geweest.⁷⁴⁷

Het Aldersakkoord, waaronder de leefbaarheidsmaatregelen, werd aan de regio gepresenteerd en onderbouwd in informatiebijeenkomsten.⁷⁴⁸ De Stichting probeerde zich in de tweede tranche meer te richten op begrijpelijkheid; zij bood in aanvulling op het bestemmingsreglement een toelichtingsdocument, aangezien het reglement 'juridisch' en daarom 'niet altijd even makkelijk leesbaar'⁷⁴⁹ was. In de toelichting werden bijvoorbeeld praktische voorbeelden genoemd om de abstracte begrippen en regels rond individuele gedupeerden en gebiedsgerichte

740 *Kamerstukken II* 1990/91, 21946, nr. 7, p. 6; *Kamerstukken II* 2003/04, 2937929750, nr. 72, p. 22; Rapport Algemene Rekenkamer 2004, p. 19, 23.

741 *Stcrt.* 1997, nr. 47, p. 4-5.

742 *Advies Omwonendenpanel* 2005, p. 8.

743 *Stcrt.* 1998, nr. 223.

744 Interviews betrokkenen 2020.

745 *Verslag Schadeschap* 27 juni 2006, p. 2; Van Ravels 2019, p. 50.

746 *Basisdocument* 2000.

747 Glissenaar, *Zembla* 10 mei 2009; Van Heesbeen & Berns 2019, p. 99; Van Heijst 2019, p. 35.

748 'Alders praat met Spaarndammers', *Haarlems Dagblad* 20 oktober 2008.

749 *Toelichting op Bestemmingsreglement* 2016, p. 2.

projecten concreter te maken.⁷⁵⁰ Voor het Initiatievenfonds maakte de Stichting een stroomschema zodat mogelijke initiatiefnemers gemakkelijker konden zien of hun project kans maakte op een bijdrage.⁷⁵¹

7.6.3.2 Gerichte communicatie

Tijdens de eerdere jaren van de geluidsisolatieprojecten werd kritiek geuit op de communicatie richting bewoners. Men vond dat onvoldoende rekening werd gehouden met de wensen van omwonenden⁷⁵² en er heerste bijvoorbeeld onduidelijkheid over de brandveiligheid van de gebruikte materialen.⁷⁵³ Aan de andere kant hoefden bewoners zich niet aan te melden maar werden zij actief benaderd om deel te nemen aan het project, op basis van gegevens van het kadaster.⁷⁵⁴

Bij het Schadeschap was aanvankelijk sprake van beperkte communicatie: er 'was afgesproken dat het Schadeschap niet actief naar buiten zou treden'.⁷⁵⁵ Hoewel men informatiepanelen in de gemeenten installeerde en een website onderhield, was er onvoldoende capaciteit voor communicatie.⁷⁵⁶ Uit een evaluatie uit 2008 bleek dat veel ondervraagde verzoekers de toelichting vanuit het Schap onvoldoende vonden: 27% van de verzoekers wiens aanvraag was gehonoreerd vond de toelichting niet (erg) duidelijk, en 57% van de verzoekers wiens aanvraag was afgewezen vond dit niet (erg) duidelijk.⁷⁵⁷ De gemiddelde verzoeker leek de besluiten niet goed leesbaar te vinden, veelal vanwege 'het gebruikte juridische jargon'.⁷⁵⁸ Hoewel het Schadeschap met het Basisdocument en het Reglement bezwaarschriften had geprobeerd om burgers voor te lichten, bleek de materie te ingewikkeld voor burgers, waardoor de communicatieve bijdrage beperkt bleef.⁷⁵⁹

De Stichting Leefomgeving Schiphol constateerde dat de hantering van een limitatieve lijst in de eerste tranche had voorkomen dat alle gedupeerden bij hen aan konden kloppen en wilde in het vervolg meer gericht communiceren met mogelijke verzoekers. In de tweede tranche richtte de Stichting zich op 'actief communiceren'⁷⁶⁰ binnen zijn netwerk van gemeenten, maatschappelijke partijen en de Omgevingsraad Schiphol, hoewel het lastig bleef om de doelgroep in beeld te krijgen.⁷⁶¹ Ten behoeve van de bottom-up gebiedsgerichte projecten zocht de Stichting publiciteit voor brainstormsessies en klankbordgroepen.⁷⁶² De Stichting besteedde op haar website via (twee-)maandelijks berichtgeving tevens aandacht aan (de voortgang van) initiatieven die een bijdrage ontvingen.⁷⁶³

750 *Toelichting op Bestemmingsreglement* 2016.

751 *Initiatievenfonds SLS* 2018.

752 Van den Broek, *De Volkskrant* 3 december 1998; Van Houwelingen & Steeskamp, *Het Parool* 15 september 2004.

753 Meeus & Schoorl, *De Volkskrant* 5 augustus 2004; *GIS Voortgangsrapport* 6 2007, p. 3.

754 *Eindevaluatie GIS-3* 2012, p. 11.

755 *Verslag Schadeschap* 30 oktober 2002, p. 4.

756 *Beknopt verslag Schadeschap* 23 juni 2004, p. 4; *Verslag Schadeschap* 27 juni 2006, p. 2.

757 De Groen, Oranje & Renooij 2008, p. 21.

758 *Verslag Schadeschap* 27 mei 2009, p. 2-3.

759 Interviews betrokkenen 2020.

760 *Niet bij steen alleen* 2016, p. 4.

761 *Rapport inzake de jaarrekening* 2018, p. 10.

762 *Draaiboek werkwijze Gebiedsgerichte projecten* 2017, p. 8-11; *Rapport inzake de jaarrekening* 2018, p. 8.

763 *Stichting Leefomgeving Schiphol*, leefomgevingschiphol.nl.

7.6.3.3 *Begeleiding van burgers*

Hoewel bij het eerste geluidsisolatieproject geld werd vrijgemaakt voor ‘het begeleiden van bewoners, het informatiecentrum en publicaties’,⁷⁶⁴ liet de communicatie richting en begeleiding van burgers tot en met GIS-2 te wensen over. De klachtencommissie van Rijkswaterstaat raadde Progis aan beter met omwonenden te communiceren.⁷⁶⁵ Tot medio GIS-2 was geen sprake van begeleiding; burgers moesten onder meer zelf aan de hand van bestemmingsplannen vaststellen of men binnen de geluidszones lag waar geluidsisolatie werd aangebracht.⁷⁶⁶ Rond 2005 werd een bewonersbegeleider geïntroduceerd als schakel tussen Progis als uitvoeringsorganisatie, de aannemer, en omwonenden.⁷⁶⁷ Vanwege positieve ervaringen werd ook tijdens GIS-3 gebruikgemaakt van bewonersbegeleiders.⁷⁶⁸ Hiernaast organiseerde Progis diverse bewonersavonden waar mensen vragen konden stellen.⁷⁶⁹ Geconcludeerd werd dat ‘de inzet van bewonersbegeleiding tijdens de onderzoeks- en besluitvormingsfase ... positief [heeft] bijgedragen aan de voortgang en bewonerstevredenheid bij GIS-3.’⁷⁷⁰ In de evaluatie werd gewezen op de hoge kosten van bewonersbegeleiding; volgens de onderzoekers waren mogelijk niet alle isolatievoorstellen voldoende complex om begeleiding te rechtvaardigen.⁷⁷¹ Als de overheid zich wil richten op tevredenheid van burgers, lijkt het betrokkenen echter belangrijk om via bewonersbegeleiding de verwachtingen van aanvragers te managen.⁷⁷²

Het Schadeschap kende geen aangewezen bewonersbegeleider. Ieder verzoek werd wel toegewezen aan een adviescommissie die persoonlijk contact opnam met de verzoeker.⁷⁷³ Toen het aantal verzoeken nog relatief gering was, gingen deze commissies langs bij iedere verzoeker zodat zij hun verhaal konden doen. Deze persoonlijke contacten hadden een positief effect op de tevredenheid van verzoekers, maar zij namen af naarmate de aantallen aanvragen stegen.⁷⁷⁴ Hiernaast poogde het secretariaat bewoners persoonlijk te ondersteunen als men vragen had.⁷⁷⁵ De begeleiding van veel gedupeerden is in de praktijk veelal via private juridische adviesbureaus verlopen. Zij benaderden omwonenden van Schiphol proactief om hun claim op een *no cure no pay* basis in te kunnen dienen, waardoor het contact met het Schadeschap via de gemachtigde verliep.⁷⁷⁶ Deze adviesbureaus communiceerden met de aanvragers en boden uitleg van het soms ingewikkelde juridische kader waarbinnen werd besloten.⁷⁷⁷

De Stichting Leefomgeving Schiphol was met name tijdens de tweede tranche gericht op begeleiding van de aanvragen van individueel gedupeerden

⁷⁶⁴ *Kamerstukken II* 1989/90, 21660, nr. 1, p. 9.

⁷⁶⁵ *Rapport van bevindingen Klachtenbehandeling* 2005.

⁷⁶⁶ *Rapport 2004/457* 2004, p. 16-17.

⁷⁶⁷ *Kamerstukken II* 2004/05, 29750, nr. 8, p. 5-6; Interviews betrokkenen 2020.

⁷⁶⁸ *GIS Voortgangsrapport 4* 2006, p. 6.

⁷⁶⁹ *GIS Voortgangsrapport 6* 2007; *GIS Voortgangsrapport 7* 2008; *GIS Voortgangsrapportage 9* 2009.

⁷⁷⁰ *Eindevaluatie GIS-3* 2012, p. 12.

⁷⁷¹ *Eindevaluatie GIS-3* 2012, p. 12, 37-38.

⁷⁷² Interviews betrokkenen 2020.

⁷⁷³ *Stcrt.* 1998, nr. 223; *Beknopt verslag Schadeschap* 1 november 2000, p. 4.

⁷⁷⁴ *Beknopt verslag Schadeschap* 1 november 2000, p. 4; Interviews betrokkenen 2020.

⁷⁷⁵ *Beknopt verslag Schadeschap* 23 juni 2004, p. 7; Interviews betrokkenen 2020.

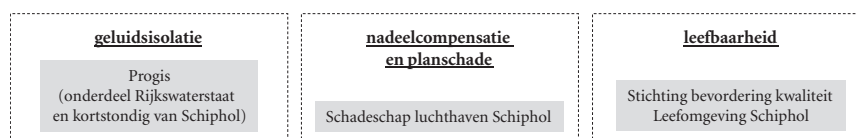
⁷⁷⁶ Meeus & Schoorl, *De Volkskrant* 25 november 2004; Katstra, *ANP* 24 november 2005; ‘Claims Schiphol stapelen zich op’, *Haarlems Dagblad* 25 juni 2008.

⁷⁷⁷ Interviews betrokkenen 2020.

en initiatiefnemers van gebiedsgerichte projecten. Medewerkers van de Stichting namen potentiële aanvragen door en deden suggesties om de kansen op toekenning te vergroten.⁷⁷⁸

7.6.3.4 Eénloketgedachte

Bij het schadebeleid rond Schiphol is in zekere zin sprake geweest van de éénloketgedachte, doch per ‘categorie’ schade, zoals wordt afgebeeld in figuur 7.4. Van een daadwerkelijk overkoepelend loket zoals werd voorgesteld door omwonenden⁷⁷⁹ is het niet gekomen. Hoewel het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS) sinds 2007 bestaat,⁷⁸⁰ functioneerde dat als informatiepunt en registratie van hindermeldingen.⁷⁸¹ Aan de Alderstafel werd circa 2014 afgesproken dat één (informatief) loket (een ‘omgevingshuis’) burgers zou moeten doorverbinden met de verscheidene partijen in het Schipholdossier,⁷⁸² maar dit werd tot op heden niet gerealiseerd. Recent werd door Van Geel in zijn advies aanbevolen ten minste een onafhankelijk centraal loket als frontoffice in te stellen, dat ook een vervolg van de schaderegelingen zou kunnen coördineren en een ombudsfunctie vervullen.⁷⁸³



Figuur 7.4 Betrokken organisaties die als loket functioneerden voor de onderdelen van het schadebeleid rondom de uitbreiding van luchthaven Schiphol.

De geluidsisolatieprojecten werden uitgevoerd door één organisatie: aanvankelijk Rijkswaterstaat en later Progis, onder verantwoordelijkheid van Schiphol en vervolgens als afdeling onder Rijkswaterstaat.⁷⁸⁴

Het meest nadrukkelijke voorbeeld van de éénloketgedachte is te herkennen in het Schadeschap luchthaven Schiphol, dat werd opgericht om duidelijkheid voor omwonenden te creëren en te verhinderen dat zij geconfronteerd werden met juridisch complexe vragen over welk besluit welke schade veroorzaakte en bij welk bestuursorgaan de schade zou moeten worden geclaimd.⁷⁸⁵ In de constituerende vergadering van het Schadeschap werd gesteld: ‘de burger kent uiteindelijk maar één overheid. Die moet zich niet als een veelkoppig monster laten zien.’⁷⁸⁶ Over het algemeen waren gebruikers van het Schadeschap tevreden met zijn deskundigheid en informatievoorziening, hoewel relatief veel respondenten

778 Toelichting op Bestemmingsreglement 2016, p. 8; Hoenson 4 juli 2019.

779 Advies Omwonendenpanel 2005, p. 10-11.

780 Kamerstukken II 2007/08, nr. 100.

781 Bewoners Aanspreekpunt Schiphol 2020.

782 Brief van H. Alders 2013.

783 Van Geel 2020, p. 41-42.

784 Rapport Algemene Rekenkamer 2004, p. 25; Kamerstukken II 2004/05, 26959, nr. 103.

785 Stcrt. 1998, nr. 223.

786 Verslag installatie Schadeschap 24 november 1998, p. 2.

in plaats van ‘tevreden’ aangaven ‘neutraal’ te zijn.⁷⁸⁷ Hoewel de centrale functie als loket niet specifiek geëvalueerd werd, constateerden betrokkenen achteraf dat de gecentraliseerde behandeling van complexe juridische vraagstukken het verhalen van schade duidelijk(er) maakte voor omwonenden.⁷⁸⁸ Aan de andere kant had het Schap verzoeken meer proactief kunnen begeleiden en juridische vragen (nog) meer ‘aan de achterkant’ kunnen beantwoorden. Zo moesten aanvragers zelf aangeven of sprake was van een verzoek om nadeelcompensatie of planschade waarbij fouten in de aanvraag konden resulteren in een lagere vergoeding, terwijl dit voor de gemiddelde aanvrager ingewikkelde materie bleef en ook ‘aan de achterkant’ door het Schadeschap (ambtshalve) had kunnen worden verwerkt.⁷⁸⁹

Tijdens de evaluatie van het Schipholbeleid in 2005 merkte een bewonerspanel op dat men niet op nog een fonds zat te wachten.⁷⁹⁰ Toch kwam deze er in de vorm van Stichting Leefomgeving Schiphol, als uitvoeringsorganisatie van de Aldersakkoorden. Hoewel deze Stichting geen centraal loket voor het volledige schadebeleid vormde, gaven verzoekers aan dat zij op prijs stelden ‘dat er één onafhankelijk aanspreekpunt is voor mensen die veel overlast ervaren.’⁷⁹¹ Door en in de media werd Stichting Leefomgeving Schiphol wel eens verward met het Schipholfonds;⁷⁹² de benaming (en wellicht het werk) van deze twee loketten of fondsen was wellicht soms onduidelijk.

7.6.4 Openbaarheid

Vertrouwen tussen burger en overheid kan worden hersteld als de overheid als indirecte schadeveroorzaker open is over de wijze waarop de schade en het schadebeleid tot stand komen. De overheid kan het principe van openbaarheid in schadebeleid derhalve nastreven door open te zijn over de wijze waarop het schadebeleid tot stand kwam, en door open te zijn over de risico’s rondom de schadeoorzaak en mogelijke toekomstige schade.

7.6.4.1 Openbaarheid over totstandkoming schadebeleid

De overheid heeft vanaf het begin via reguliere kanalen met burgers gecommuniceerd over het schadebeleid rondom Schiphol; de verschillende regelingen werden inclusief toelichting gepubliceerd in de Staatscourant. Over de totstandkoming en uitvoering van het geluidsisolatieproject werd niet veel in de openbaarheid gepubliceerd, alhoewel bij GIS-3 een centrale website werd gehanteerd. Bij het Schadeschap maakte men van een website gebruik om bijvoorbeeld de notulen van algemeen bestuursvergaderingen te verspreiden zodat omwonenden de besluitvorming konden teruglezen; zeer proactief of open was deze communicatievorm echter niet.

⁷⁸⁷ De Groen, Oranje & Renooij 2008, p. 18-19.

⁷⁸⁸ Van Ravels 2019, p. 43.

⁷⁸⁹ Interviews betrokkenen 2020.

⁷⁹⁰ *Advies Omwonendenpanel* 2005, p. 9.

⁷⁹¹ *Evaluatie convenant omgevingskwaliteit* 2013, p. 28.

⁷⁹² Bijvoorbeeld in: ‘Drijvend dorpshuis nu al afgeschoten’, *Haarlems Dagblad* 23 januari 2016; Stekelenburg, *Haarlems Dagblad* 8 juni 2017; Boele, *Haarlems Dagblad* 17 januari 2018.

Doordat Stichting Leefomgeving Schiphol vanaf 2014 niet meer werd aangemerkt als een bestuursorgaan⁷⁹³ golden bestuursrechtelijke eisen over openbaarheid niet langer. Het bestuur gaf in beleidsdocumenten over de tweede tranche aan dat zij ‘grote zorg [zou] moeten besteden aan inzichtelijkheid en transparantie in de besluitvorming’⁷⁹⁴ omdat zij grotendeels publieke middelen besteedde. Bewonersvertegenwoordigers uit de Omgevingsraad vonden dat dit onvoldoende gebeurde, en spraken van een ‘ondoorzichtig proces waarin feitelijk alleen de provincie Noord-Holland en Schiphol participeren.’⁷⁹⁵ Al met al kan worden geconcludeerd dat de totstandkoming van het schadebeleid rondom Schiphol doorgaans weinig in de openbaarheid werd gebracht.

7.6.4.2 Open over risico's

Volgens onderzoeken bestaat een vicieuze cirkel tussen openheid en beleving van geluidsoverlast. Hoe meer men zich bezighoudt met de aanwezigheid van bronnen van geluidsoverlast, hoe meer men er last van heeft.⁷⁹⁶ Geluidsoverlast zit letterlijk tussen de oren. Van de overheid mocht echter worden verwacht dat zij informatie verstrekke over de mate en effecten van de geluidsoverlast zoals die door haar werd getolereerd en genormeerd.

Het risico op geluidsoverlast rondom Schiphol is sinds de introductie van straalmotoren in de jaren '60 evident.⁷⁹⁷ Minder vast staat hoe erg die overlast is (bepaald door meten of berekenen) en *zal worden* (kan worden vertrouwd op de aangekondigde vliegroutes en groeicijfers). Om de risico's te normeren, creëerde de Rijksoverheid eind jaren '70 geluidszones waarbinnen beperkingen bestaan over hoe dichtbij de luchthaven gewoond en gewerkt mocht worden.⁷⁹⁸ De milieunormeringen werden echter jarenlang overschreden en die overschrijdingen werden door de Rijksoverheid gedoogd; de grenzen van het beleid werden opgerekt.⁷⁹⁹ Hoewel vliegroutes werden vastgesteld en de omgeving op basis van die vaststelling werd gecompenseerd, werd hier in de praktijk van afgewezen.⁸⁰⁰ Daarnaast onderschatte de overheid stevast de groeimodellen, waardoor het aantal passagiers telkens eerder werd bereikt dan voorzien.⁸⁰¹

De omgeving werd hierdoor aldoor kritischer, ook op de wijze waarop de mate van overlast werd vastgesteld. De overheid overwoog aanvankelijk meetpunten te installeren, maar zag hiervan af vanwege de hoge kosten.⁸⁰² In plaats daarvan koos zij voor een stelsel op basis van berekeningen,⁸⁰³ hoewel vanaf de jaren '90 ook een aantal meetpunten werd toegevoegd aan het stelsel in verband met Europese regelgeving.⁸⁰⁴ In 2005 stelde Schiphol de resultaten van die meetpun-

793 ABRvS 17 september 2014, ECLI:NL:RVS:2014:3379.

794 *Niet bij steen alleen* 2016, p. 10.

795 Andriessen, *AD/Groene Hart* 18 januari 2018.

796 Broër 2006; Kroesen 2011.

797 Bouwens & Dierikx 1996, p. 124-125, 156-203.

798 *Stb.* 1978, nr. 354; *Kamerstukken II* 1980/1981, 15880, nr. 11.

799 Tan 2001, p. 120.

800 *Aanhangsel Handelingen II* 2005/06, nr. 1122; *Verslag Schadeschap* 27 juni 2006, p. 5.

801 Berkhout 2003, p. 39, 42; De Wit & Burghouwt 2017.

802 *Kamerstukken II* 1983/84, 18100 XI, nr. 8.

803 Berkhout 2003, p. 23.

804 El Makhloufi 2013, p. 360-366.

ten gevisualiseerd beschikbaar op een website.⁸⁰⁵ De meetpunten besloegen een gedeelte van de omgeving, waardoor de geluidsoverlast in veel gebieden alsnog grotendeels op basis van berekeningen plaatsvond.⁸⁰⁶ Deze berekeningen werden door sommige omwonenden niet vertrouwd, omdat in het verleden meermaals werd uitgegaan van – zo bleek achteraf – verkeerde aannames.⁸⁰⁷ Bovendien werd het systeem beheerd door de luchtvaartsector, wat de schijn van belangenverstrengeling opriep.⁸⁰⁸ ‘De afgelopen jaren is er in de informatievoorziening rondom Schiphol het een en ander misgegaan hetgeen heeft geleid tot een geloofwaardigheidsprobleem’,⁸⁰⁹ aldus omwonenden. Er zijn meerdere initiatieven (geweest) door omwonenden om zelf hinder te meten.⁸¹⁰ De Raad voor de leef-omgeving en infrastructuur stelde in 2019: ‘vertrouwen kan onder andere worden teruggewonnen als er een effectief monitoring- en handhavingssysteem wordt ontwikkeld dat transparant is voor omwonenden en geïnteresseerden.’⁸¹¹ Het gebrek aan (ervaren) openbaarheid over risico’s rondom Schiphol lijkt derhalve al jaren een sterke oorzaak voor het wantrouwen vanuit de omgeving.

Naast de risico’s rondom geluidsoverlast kent Schiphol tevens veiligheidsrisico’s en moet ook daar een evenwicht vinden in de wijze waarop wordt gecommuniceerd. Na verschillende vliegtuigongelukken ontstond onrust in de omgeving. Na de Bijlmerramp eisten bewoners meetpunten voor vliegtuiglawaai, steeg het aantal geluidsklachten en werd ‘het plan geopperd een videocamera te installeren om aan te tonen dat sommige vliegtuigen heel laag over de woonwijk vliegen.’⁸¹² Ook na de Turkish Airlines-crash uit 2009 bleek wantrouwen onder omwonenden over de veiligheid van hun woonomgeving: het neerstorten toonde volgens hen de grenzen aan de groei van de luchthaven, ook wat betreft veiligheidsnormen.⁸¹³ De uitkomsten van een onderzoek van de Onderzoeksraad voor Veiligheid uit 2017 bekrachtigde hun gevoel: hierin werd benadrukt dat de snelle groei en complexiteit van het vliegverkeer tegen grenzen aanliep.⁸¹⁴

7.6.5 Onafhankelijkheid

Het inschakelen van onafhankelijke kennis kan bijdragen aan het gevoel van rechtvaardigheid bij gedupeerden. Als de overheid het principe van onafhankelijkheid zou willen toepassen in haar schadebeleid, kan zij gebruikmaken van onafhankelijke experts, en in het schadebeleid een mogelijkheid tot toegankelijke rechtsbescherming bieden.

⁸⁰⁵ Eilander, *Adformatie* 29 juni 2005.

⁸⁰⁶ Broër 2006, p. 112-114.

⁸⁰⁷ *Advies Omwonendenpanel* 2005, p. 4; Den Hond, *Trouw* 4 augustus 2003.

⁸⁰⁸ Den Butter & Burgers 2003, p. 16.

⁸⁰⁹ *Advies Omwonendenpanel* 2005, p. 5.

⁸¹⁰ Stichting Geluidsnet: Broër 2006, p. 114; Explane van SchipholWatch: Keunen, *Algemeen Dagblad* 22 november 2019.

⁸¹¹ *Luchtvaartbeleid: een nieuwe aanvliegeroute* 2019, p. 24.

⁸¹² ‘Meetpunt in de Bijlmer; Registreren van vliegtuiglawaai eis van bewoners na ramp’, *Algemeen Dagblad* 10 februari 1993.

⁸¹³ Van der Meulen, *BN/DeStem* 27 februari 2009; *Critical review: wonen en vliegen in de Schipholregio* 2018, p. 4.

⁸¹⁴ *Veiligheid vliegverkeer Schiphol* 2017; Onderzoeksraad voor Veiligheid 2018.

7.6.5.1 Onafhankelijke experts

Gedurende de GIS-projecten werd gebruikgemaakt van externen om het benodigde isolatieonderzoek uit te voeren en isolatiematerialen aan te brengen. Uit de schriftelijke bronnen kan niet worden opgemaakt dat veel aandacht is besteed aan (on-)afhankelijkheid van betrokkenen; er werd slechts beschreven dat achteraf controlemetingen door onafhankelijke onderzoeksinstanties werden verricht.⁸¹⁵

Bij het Schadeschap werd daarentegen veel aandacht besteed aan zijn onafhankelijke positie. Zoals gebruikelijk bestond de adviescommissie uit externe onafhankelijke deskundigen en tevens werd gekozen om de besliscommissie onafhankelijk vorm te geven. Dit zou zowel bevorderen dat de overheid (en, mogen we aannemen, later de luchtvaartmaatschappijen) de kosten verbonden met de schadevergoedingsbesluiten zouden aanvaarden, als 'een bijdrage [leveren] aan de maatschappelijke aanvaarding van de beslissingen die in het kader van dit aspect van de uitbreiding van de luchthaven Schiphol worden genomen.'⁸¹⁶ Betrokkenen gaven aan dat het Schadeschap in hun ervaring relatief in de luwte bleef in het vaak roerige Schipholdossier en schreven dit toe aan zijn onafhankelijke positie. Het Schap werd bijvoorbeeld pas achteraf verteld over de wetwijziging waardoor de kosten van hun werkzaamheden op de BARIN werden verhaald; het werd niet bij die beslissing betrokken.⁸¹⁷ De onafhankelijke experts uit de adviescommissie droegen volgens betrokkenen bij aan het vertrouwen van burgers.⁸¹⁸ Niet iedere burger herkende deze onafhankelijke relatie: 'een enkeling'⁸¹⁹ nam aan dat het Schap gezien zijn naam afhankelijk was van de luchthaven en een bewonersvereniging trok tijdens een rechtszaak de onafhankelijkheid van een adviescommissie in twijfel.⁸²⁰ Volgens langdurig voorzitter van de besliscommissie Van Ravels is de onafhankelijkheid, onpartijdigheid en deskundigheid van het schap 'niet of nauwelijks onderwerp van discussie'⁸²¹ met gedupeerden geweest.

In de opzet van Stichting Leefomgeving Schiphol werd een onafhankelijk bestuur opgenomen.⁸²² In de praktijk bestond het bestuur uit voormalige regionale bestuurders en juridische of vastgoedexperts; ook de oud-vicepresident van Schiphol nam deel.⁸²³ De raad van toezicht van de Stichting, die het bestemmingsreglement moest accorderen, bestond uit de financiers en dus betrokkenen uit het Schipholdossier:⁸²⁴ de gedeputeerde, een bestuurder vanuit Schiphol, en lokale gemeenteraadsleden of wethouders.⁸²⁵ De (uitvoerend) directeur van de Stichting, die een raadgevende stem heeft bij bestuursvergaderingen,⁸²⁶ is gedetacheerd vanuit Schiphol.⁸²⁷ De betrokkenheid van politieke en Schiphol-bestuurders kan

815 *GIS Voortgangsrapport 1* 2005, p. 18.

816 *Stcrt.* 1998, nr. 223, p. 8.

817 Interviews betrokkenen 2020.

818 Van Heijst 2019, p. 30.

819 *Beknopt verslag Schadeschap* 1 november 2000, p. 4.

820 'Uitgeesters eisen geld van Schiphol', *Noordhollands Dagblad* 17 oktober 2014.

821 Van Ravels 2019, p. 44.

822 *Beleidsplan Stichting Leefomgeving Schiphol* 2016.

823 *Akte van oprichting* 2008, p. 16-17; *Rapport inzake de jaarrekening* 2017, p. 6.

824 *Akte van oprichting* 2008, p. 8.

825 *Akte van oprichting* 2008, p. 17; *Rapport inzake de jaarrekening* 2017, p. 6; *Rapport inzake de jaarrekening* 2019, p. 6.

826 *Akte van oprichting* 2008, p. 12.

827 *Rapport inzake de jaarrekening* 2015, p. 16.

een schijn van partijdigheid opwekken. Bewonersvertegenwoordigers uit de Omgevingsraad waren kritisch over de onafhankelijkheid van de Stichting, stelden dat ‘in achterkamertjes’⁸²⁸ werd besloten, en dat bewoners in het bestuur of de raad van toezicht zouden moeten deelnemen.⁸²⁹ Ook in de media werd geschreven over ‘dubbele petten’.⁸³⁰ Aan de andere kant werd in de evaluatie opgetekend dat betrokkenen het ‘als positief ervaren dat er één onafhankelijk aanspreekpunt is voor mensen die veel overlast ervaren’,⁸³¹ kleeften tevens voordelen aan de inbedding van de Stichting in de regio en het dossier;⁸³² en werden beslissingen genomen door een onafhankelijk bestuur.

7.6.5.2 Toegankelijke rechtsbescherming

Tijdens de geluidsisolatieprojecten kon gebruik worden gemaakt van de reguliere bezwaar- en beroepsprocedure uit de Awb, hoewel de totale aantallen procedures laag lijken te zijn geweest.⁸³³ Tijdens de uitvoering van GIS-1 stelde de Kamer voor om een arbitragemogelijkheid toe te voegen voor ontevreden bewoners, maar de minister zag dit als onnodige vertraging van het project.⁸³⁴

Bij het Schadeschap bestond ook een reguliere bezwaar- en beroepsmogelijkheid. Hier is veel gebruik van gemaakt. In 31% van de verzoeken werd op het besluit van de besliscommissie bezwaar aangetekend, en 16% van de verzoekers werd vertegenwoordigd in zaken bij de rechtbank.⁸³⁵ Medewerkers van het Schadeschap verwezen naar de relatief complexe juridische materie waarover moest worden besloten, waardoor men via het oordeel van de rechter diende te achterhalen of het ingezette beleid was te rechtvaardigen.⁸³⁶ Zo poogde het Schap met verzoekers tot een akkoord te komen over een vergoeding voor grondgeluid bij Hoofddorp, maar waren er ‘gewoonweg nog te veel juridische knopen die moesten worden doorgehakt’.⁸³⁷ Volgens betrokkenen was een positief effect van de hoorzitting in bezwaar dat deze kon leiden tot meer begrip omdat verzoekers in persoon kon worden uitgelegd hoe over hun zaak is beslist. Zo werd in de bezwaarprocedures (meer) aandacht besteed aan de onderbouwing van besluiten.⁸³⁸

Stichting Leefomgeving Schiphol werd in de bestuursrechtelijke wereld bekend door jurisprudentie van de Afdeling waarin werd geconcludeerd dat het bestuur van de Stichting geen bestuursorgaan kon vormen.⁸³⁹ Na deze uitspraak kenden beslissingen van de Stichting niet langer bezwaar- en beroepsmogelijkheden volgens de Awb. Besloten werd de Stichting om te vormen tot een klachtencommissie.⁸⁴⁰ De Stichting ontving gedurende de tweede tranche een zeer gering

⁸²⁸ Andriessen, *AD/Groene Hart* 18 januari 2018.

⁸²⁹ *Rapport inzake de jaarrekening* 2017, p. 8; *Rapport inzake de jaarrekening* 2018, p. 7; *Omgevingsraad Schiphol Jaarverslag* 2019, p. 13.

⁸³⁰ ‘Het gevecht om de gouden grond’, *De Volkskrant* 28 januari 2006;

⁸³¹ *Evaluatie convenant omgevingskwaliteit* 2013, p. 28.

⁸³² Interviews betrokkenen 2020.

⁸³³ *GIS Voortgangsrapport* 7 2008, p. 2; *GIS Voortgangsrapportage* 15 2012, p. 8; *GIS Voortgangsrapportage* 11 2010, p. 8.

⁸³⁴ *Kamerstukken II* 1993/94, 19631, nr. 21.

⁸³⁵ Van Ravels 2019, p. 38.

⁸³⁶ Van den Broek & Te Rijdt 2019.

⁸³⁷ Roozendaal 2019, p. 137.

⁸³⁸ Interviews betrokkenen 2020.

⁸³⁹ ABRvS 17 september 2014, ELCI:NL:RVS:2014:3379.

⁸⁴⁰ *Bestemmingsreglement* 2016, p. 16-17.

aantal klachten en poogde via overleg met aanvragers zorgvuldigheid te bieden volgens de geest van de Awb.⁸⁴¹

Los van de rechtsbescherming voor deze schaderegelingen zou een rol kunnen zijn weggelegd voor onafhankelijke rechterlijke toetsing in het Schipholdossier. Volgens Kroesen zou verbeterde rechtsbescherming rondom controle en handhaving van de geldende vlieg- en overlastnormen ‘waarschijnlijk bijdragen aan een verbeterde (perceptie van) collectieve controle en daardoor de (geaggregeerde) hinder kunnen verminderen.’⁸⁴² Sommige omwonenden lijken behoefte te hebben aan een mogelijkheid het bestuur en de luchthaven via rechterlijke toetsing te controleren.

7.6.6 Voortvarendheid

Hoewel het belangrijk is dat schadebeleid als zorgvuldig en rechtvaardig wordt ervaren, hebben gedupeerden ook een behoefte aan afsluiting: de afhandeling van schade dient niet oneindig voort te duren. Als de overheid aandacht zou willen besteden aan het principe van voortvarendheid in schadebeleid, kan zij zorgdragen voor (naleving van) redelijke termijnen; bij schadevaststelling gebruikmaken van standaardisering; en een duidelijk tijdspad uitzetten en naleven voor het schadebeleid als geheel.

7.6.6.1 Redelijke termijnen

In de Regeling geluidwerende voorzieningen werden aanvankelijk wel termijnen gegeven waarbinnen burgers moesten reageren, maar weinig voor het handelen van de minister.⁸⁴³ De termijnen waren voor burgers relatief kort – drie weken – en voor de minister ‘redelijk’, volgens vaste jurisprudentie acht weken. Het is opmerkelijk dat de overheid meer tijd kreeg om te reageren dan de burger. Uit de evaluaties bleek dat veel vertraging in het project het resultaat was van overleggen met bewoners, die langer duurden dan was voorzien;⁸⁴⁴ schijnbaar functioneerden de termijnen in de praktijk niet. De Nationale ombudsman concludeerde dat de organisatie van de isolatiemaatregelen onvoldoende voortvarend was geweest.⁸⁴⁵ Omwonenden vonden de procedures te lang duren⁸⁴⁶ en stelden dat de bureaucratie moest worden verminderd en de overheid zich flexibeler zou moeten opstellen.⁸⁴⁷ Bij de start van GIS-3 werden de termijnen voor burgers dan ook verruimd⁸⁴⁸ en werd voor de minister de verplichting gecreëerd om binnen zes maanden na een akkoord het bouwtechnisch en akoestisch onderzoek te doen beginnen.⁸⁴⁹ In de praktijk lukte het tijdens dit laatste isolatieproject om de uitvoeringstijd flink terug te dringen ten opzichte van de eerdere projecten.⁸⁵⁰

841 Interviews betrokkenen 2020.

842 Kroesen 2011, p. 202.

843 *Stcrt.* 1997, nr. 47.

844 *Eindevaluatie GIS-3* 2012, p. 38.

845 *Rapport 2004/457* 2004, p. 5.

846 *GIS Voortgangsrapportage I2* 2010, p. 8.

847 De Groen, Oranje & Renooij 2008, p. 14.

848 *Stcrt.* 2006, nr. 235, p. 3, 12.

849 *Stcrt.* 2006, nr. 235, p. 3, 12.

850 *Eindevaluatie GIS-3* 2012, p. 25.

Hoewel de regelgeving rond het Schadeschap redelijke termijnen volgens de Awb kende, werden deze in de praktijk ernstig en stelselmatig overschreden.⁸⁵¹ De verzoeken kenden een piek rond 2004-2007, de adviezen piekten rond 2010-2012, en de genomen besluiten in 2010-2013. Vervolgens moesten veel verzoekers wachten tot 2012-2014, aangezien vele beslissingen op bezwaar genomen moesten worden.⁸⁵² Volgens betrokkenen werden burgers hier financieel beperkt door benadeeld, omdat zij via wettelijke rente werden gecompenseerd.⁸⁵³ Dit laat onverlet dat burgers ontevreden waren over en lang in onduidelijkheid verkeerden door de duur van de procedures. De vertraging bleek grotendeels het resultaat van de adviesfase⁸⁵⁴ en tevens te wijten aan het feit dat het Schadeschap de behandeling van zaken opschortte om te wachten op jurisprudentie.⁸⁵⁵ Hoewel hierdoor dubbel werk en dubbele kosten werden voorkomen, leidde dit tot 'overschrijding van de redelijke afhandelingstermijnen en daarmee tot onvrede bij de verzoekers'.⁸⁵⁶ Volgens betrokkenen heerste aanvankelijk de overweging dat juridische zorgvuldigheid belangrijker was dan voortvarendheid, ook omdat zo iedere aanvrager haar verhaal kon doen.⁸⁵⁷ Het Schadeschap slaagde er rond 2012 in zijn besluitvorming te versnellen door de adviesfase te versimpelen⁸⁵⁸ en een extern bedrijf te contracteren zodat een inhaalslag in gelijksoortige schadeverzoeken kon worden gemaakt. Achteraf concludeerden betrokkenen dat men eerder had moeten investeren in een sterke uitvoeringsorganisatie,⁸⁵⁹ had kunnen werken met 'procedureafspraken'⁸⁶⁰ of pilotzaken bij de hoogste rechter had kunnen voeren.⁸⁶¹

Stichting Leefomgeving Schiphol hanteerde voor de behandeling van verzoeken van individuele gedupeerden in principe termijnen uit de Awb, ook nadat het bestuur van de Stichting geen bestuursorgaan bleek.⁸⁶² Hiernaast werd bij de toekenning van gelden in de tweede tranche ingezet op projecten die een kortere termijn hadden omdat de plannen voor de eerdere gebiedsgerichte projecten jarenlang waren uitgelopen;⁸⁶³ 'snelheid en herkenbaarheid'⁸⁶⁴ van de projecten had de voorkeur. Ook de instelling van het 'laagdrempelige'⁸⁶⁵ Initiatievenfonds vormde hier een uitwerking van.⁸⁶⁶ Medewerkers van de Stichting hielpen verzoekers om plannen los te koppelen zodat de deelprojecten sneller in behandeling konden worden genomen.⁸⁶⁷ Tot slot maakte de Stichting gebruik van voorschot-

851 *Stcrt.* 2012, nr. 8910, p. 5-6.

852 Van der Poel 2019, p. 160-161.

853 *Beknopt verslag Schadeschap* 24 november 2004, p. 3; Van Ravels 2019, p. 50.

854 *Stcrt.* 2012, nr. 8910, p. 6.

855 Van Heijst 2019, p. 24-27.

856 Bekebrede 2019, p. 15.

857 Van Ravels 2019, p. 46-48; Interviews betrokkenen 2020.

858 *Stcrt.* 2012, nr. 8910, p. 6.

859 Van Heijst 2019, p. 35.

860 Roozendaal 2019, p. 139.

861 Van Heijst 2019, p. 34.

862 ABRvS 17 september 2014, ELCI:NL:RVS:2014:3379.

863 *Niet bij steen alleen* 2016, p. 5-6.

864 *Rapport inzake de jaarrekening* 2019, p. 7.

865 Boele, *Haarlems Dagblad* 19 januari 2018.

866 *Initiatievenfonds SLS* 2018.

867 Mekking, *Haarlems Dagblad* 15 januari 2020.

ten ten behoeve van de gebiedsgerichte projecten om de uitvoering hiervan te vergemakkelijken.⁸⁶⁸

7.6.6.2 *Standaardisering*

De aanleg van geluidsisolatie vormde compensatie in natura. Tijdens GIS-1 was kort sprake van een gestandaardiseerde vergoeding: als onderdeel van de bezuinigingen op het project werd van eigenaren verwacht dat men zelf hun woningen afwerkte. Na onderhandelingen met de minister werd dit bedrag verhoogd van f 150 naar f 225,- per kamer. De maatregel werd bekritiseerd door de Tweede Kamer en door bewoners, die afhandeling via een door de overheid aangestuurde aannemer prefereerden.⁸⁶⁹

Ook het Schadeschap heeft enigszins noodgedwongen gebruikgemaakt van een forfaitaire aanpak. In planschadezaken is maatwerk gebruikelijk en wordt de schade als regel per individueel geval bepaald. Het Schadeschap moest echter grote aantallen gelijksoortige schadeverzoeken behandelen waarvan tegelijkertijd moeilijk, zo niet onmogelijk, objectief vast te stellen was wat de precieze schade zou zijn.⁸⁷⁰ De gezamenlijke adviescommissie stelde daarom voor om uit te gaan van 1% waardevermindering per 1 Ke toename van de geluidsbelasting. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State aanvaardde deze aanpak,⁸⁷¹ die ook wel een egalisatievergoeding werd genoemd: de ligging van de woning ten opzichte van Schiphol werd zo verdisconteerd in de prijs. Adviescommissies ontwikkelden tevens forfaitaire methodes om vergoedingen voor de nachtzone en geluidsbelasting uitgedrukt in L-den te berekenen. De standaardisering zorgde volgens betrokkenen voor een meer voortvarend schadeproces. Hiernaast werd door de forfaitaire aanpak erkend dat de schade lastig te objectiveren is en dat aanvragers zo gelijkwaardig mogelijk werden behandeld.⁸⁷² Het was vanwege bestaande praktijk en jurisprudentie niet mogelijk om de forfaitaire aanpak van planschadeverzoeken toe te passen tot de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State in 2011, waardoor tot die tijd veel vertraging was ontstaan in de individuele berekening van schadevergoedingen.

Stichting Leefomgeving Schiphol bepaalde per geval wat een gepaste compensatie in natura zou zijn en hanteerde hier geen gestandaardiseerde, maar wel gemaximeerde, bedragen.

7.6.6.3 *Duidelijk tijdspad*

De drie geluidsisolatieprojecten zijn allemaal uitgelopen ten opzichte van de oorspronkelijke planning. GIS-1 was gepland tot eind 1994 en werd tussentijds verlengd tot 1995 maar werd pas opgeleverd in 1997; GIS-2 was gepland tot aan de oplevering van de Polderbaan in 2003 maar was pas klaar in juni 2008; GIS-3 had eind 2010 klaar moeten zijn, maar werd uiteindelijk eind 2012 opgeleverd.⁸⁷³

868 *Stcrt.* 2009, nr. 14721, p. 6; *Rapport inzake de jaarrekening* 2015, p. 7; *Bestemmingsreglement* 2016, p. 14.

869 *Kamerstukken II* 1993/94, 19631, nr. 21.

870 Interviews betrokkenen 2020.

871 ABRvS 11 mei 2011, ECLI:NL:RVS:2011:BQ4066; Van den Broek 2012, p. 437-453; Van den Broek 2014, p. 25; Van den Broek & Te Rijdt 2019, p. 61; Van der Schans 2019.

872 Interviews betrokkenen 2020.

873 *Eindevaluatie GIS-3* 2012, p. 30.

Deze vertraging kwam grotendeels voort uit de termijnoverschrijdingen gedurende het proces. De Rekenkamer illustreerde de problematiek via een omwonende die vijf jaar moest wachten tussen de eerste opname van zijn huis en de uiteindelijke afronding.⁸⁷⁴ Tijdens GIS-2 bestond tevens onduidelijkheid over het beoogde tijdspad: een vertegenwoordiger van Progis stelde dat ‘nooit de bedoeling [is] geweest’⁸⁷⁵ dat het project voor de ingebruikname van de Polderbaan werd afgerond, wat niet streek met de oorspronkelijke beleidsdoelen.⁸⁷⁶ De gewekte verwachtingen over het tijdspad van de geluidsisolatieprojecten zijn kortom veelal niet nagekomen.

Ook het Schadeschap kende veel vertraging. De termijnen uit de regeling werden stelselmatig overschreden. Het Schadeschap gaf verzoekers aan dat de afhandeling van hun verzoeken langer zou duren, maar kon schijnbaar geen concreet alternatief tijdspad noemen omdat het veelal afhankelijk was van de adviescommissies en jurisprudentie. Ook organisatorische wijzigingen duurden langer dan wellicht beoogd; de twee audits vanuit Rijkswaterstaat in 2005 en 2008 leken weinig effect te hebben gehad op de schadeafhandeling.⁸⁷⁷ De gewijzigde aanpak vanaf 2012 was het resultaat van een derde extern onderzoek. Door organisatorische en personele wijzigingen ontstond een nieuw tijdspad: men wilde orde op zaken stellen en opschalen zodat binnen een paar jaar de bulk van het werk was ingehaald.⁸⁷⁸ Het Schadeschap kon voortvarender afhandelen doordat de Afdeling inmiddels belangrijke juridische knopen had doorgemaakt; tevens was het aantal verzoeken drastisch afgenomen, mede dankzij de verjaringstermijn. Voortvarendheid en een duidelijk tijdspad werden dus pas mogelijk toen beleid en capaciteit was ontwikkeld om vele gelijksoortige beslissingen te nemen.

De leefbaarheidsmaatregelen via Stichting Leefomgeving Schiphol liepen eveneens uit. Vooral de gebiedsgerichte projecten uit de eerste tranche liepen jarenlange vertraging op.⁸⁷⁹ De projecten uit de tweede tranche waren bewust kleinschaliger, zodat tijdige afronding waarschijnlijker zou zijn;⁸⁸⁰ de realisatie van sommige van deze projecten zal echter ook na het verstrijken van de formele eindtermijn van 2020 plaatsvinden. Omdat nog budget resteerde voor toekenningen aan individueel gedupeerden en het Initiatievenfonds, bleef de Stichting langer in bedrijf dan aanvankelijk geprojecteerd, tot minstens 2022.⁸⁸¹ De tijds horizon van de leefbaarheidsmaatregelen werd daarmee verlengd, ook omdat nog niet besloten is over een mogelijke opvolger.⁸⁸²

874 Rapport Algemene Rekenkamer 2004, p. 57.

875 ‘Polderbaan is volgende week bulderbaan’, *De Stentor/Veluws Dagblad* 8 februari 2003.

876 *Beleidsvaluatie GIS-3* 2013, p. 30.

877 Rb. Noord-Holland 27 maart 2017, ECLI:NL:RBNHO:2017:2323.

878 *Verslag Schadeschap* 25 april 2012, p. 3.

879 *Rapport inzake de jaarrekening* 2015, p. 7; *Niet bij steen alleen* 2016, p. 5-6.

880 *Niet bij steen alleen* 2016, p. 5-6.

881 *Rapport inzake de jaarrekening* 2019, p. 17.

882 *Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050* 2020, p. 49; Stichting Leefomgeving Schiphol 2021.

7.6.7 Terugblik: toepassing van principes van vertrouwenwekkend schadebeleid

Via de toepassing van mijn theoretisch kader heb ik mij gericht op de mate waarin de zes principes en zeventien onderliggende beleidsinstrumenten te herkennen zijn in de onderdelen van het schadebeleid, en in hoeverre hun aan- of afwezigheid effect lijkt te sorteren op tevredenheid en vertrouwen van gedupeerden. In tabel 7.1 wordt schematisch op hoofdlijnen weergegeven in hoeverre in de casus uitbreiding van luchthaven Schiphol sprake was van toepassing van deze principes en instrumenten en de mate waarin deze van invloed (positief of negatief) lijken te zijn geweest op het vertrouwen van gedupeerden.

Principes en instrumenten	Analyse schadebeleid op hoofdlijnen
 Erkenning	De overheid richtte zich op samenspel leefbaarheid en groei luchthaven. Het schadebeleid verminderde het aantal gehinderden, maar een (relatief) klein gedeelte omwonenden voelde zich onvoldoende erkend doordat overheid economische waarde luchthaven benadrukte; bij hen beperkte tevredenheid en vertrouwen.
<i>Verantwoordelijkheid schadebeleid</i>	Isolatie en planschade is vooraf door overheid opgezet. Daarna zette overheid in op regie-aanpak, waarbij partijen samen tot beleid zouden komen. Effect op tevredenheid en vertrouwen leek voor sommige gedupeerden beperkt door deze gezamenlijke aanpak.
<i>Excuses</i>	Niet aangeboden maar ook niet om verzocht door gedupeerden. Afwezigheid leek geen effect op vertrouwen te hebben.
<i>Financiële bijdrage</i>	Op basis van principe ‘vervuiler betaalt’ doorbelast aan luchtvaartmaatschappijen. Door ruimhartiger beleid heeft overheid bijgedragen, hoewel zij dit niet (breed) uitdroeg. Gedupeerden leken tevredenheid vooral te baseren op hoogte vergoedingen; ruimhartiger beleid (door overheidsinterventie) resulteerde in meer tevredenheid en vertrouwen.
<i>Bewijslastverdeling</i>	Gedupeerden dienden over het algemeen zelf causaal verband te tonen. Deze bewijslastverdeling leek een beperkt effect op tevredenheid en vertrouwen te hebben.
 Participatie	Hoewel werd ingezet op inspraak en dialoog, bleef discussie over of juiste mensen aan tafel zaten; inspraak leek beperkt resultaat op vertrouwen te boeken.
<i>Inspraakmogelijkheden</i>	Invoering (ook relatief beperkte) inspraakmogelijkheden werd door burgers op prijs gesteld: zij waren meer tevreden en leken meer vertrouwen in de aanpak van de overheid te hebben.
<i>Consensus</i>	Aan Alderstafel werd naar consensus gezocht, maar deze ging niet direct over schadebeleid; wel werden langs deze route leefbaarheidsmaatregelen geïntroduceerd. De consensus aan Alderstafel resulteerde enige tijd in meer tevredenheid en vertrouwen, maar nieuwe afspraken bleken niet te kunnen worden gemaakt.
 Begrijpelijkheid	Onderdelen van het schadebeleid waren soms te (technisch-juridisch) zorgvuldig of afgebakend en niet altijd duidelijk; overzicht ontbrak. Later kwam meer gerichte communicatie en begeleiding; de tevredenheid en het vertrouwen leek te stijgen naarmate deze aandacht voor begrijpelijkheid toenam.
<i>Onderbouwing beleidskeuzes</i>	De hantering van technische criteria zoals geluidscontouren werd niet altijd goed begrepen. Sommige gedupeerden waren ontevreden en wantrouwend over de resulterende onduidelijkheid en ongelijkheid.
<i>Gerichte communicatie</i>	Communicatie met doelgroepen was grotendeels terughoudend, hoewel in latere isolatieprojecten en leefbaarheidsmaatregelen werd ingezet op meer afstemming, wat in iets meer tevredenheid en vertrouwen resulteerde.

<i>Begeleiding</i>	In tweede helft geluidsisolatieprojecten en leefbaarheidsmaatregelen meer aandacht voor begeleiding; in overige gevallen was (pro-)actieve begeleiding beperkt. Als sprake was van begeleiding, waren gedupeerden over het algemeen meer tevreden en hadden zij meer vertrouwen.
<i>Eénloketgedachte</i>	Ieder onderdeel van het schadebeleid kende een centraal loket, maar geen overkoepelende organisatie of regie. Gedupeerden leken op zich tevreden over die separate loketten hoewel sommigen meer samenhangend beleid misten.
 Openbaarheid	Hoewel overheden probeerden open te communiceren, bleek beleid te complex en zorgden rekenfouten en gedogen voor scepsis over risico's, wat bij sommige gedupeerden resulteerde in ontevredenheid en wantrouwen.
<i>Open over totstandkoming schadebeleid</i>	Publicatie via reguliere kanalen; hoewel gepoogd werd aanvullend te communiceren en onderbouwen bleek materie veelal te ingewikkeld, waardoor effect op tevredenheid en vertrouwen beperkt bleef.
<i>Open over risico's</i>	Onder een groep omwonenden bestaat scepsis en wantrouwen over risico's en overlast, mede door gedogen overschrijdingen en eerdere fouten in informatievoorziening vanuit de overheid.
 Onafhankelijkheid	De onderdelen van het schadebeleid werden grotendeels uitgevoerd door onafhankelijke instanties en kenden veelal bestuursrechtelijke rechtsbescherming, wat leek te resulteren in tevredenheid en vertrouwen.
<i>Onafhankelijke expertise</i>	Schadeschap en Stichting Leefomgeving waren onafhankelijk gepositioneerd, eveneens waren ingeschakelde experts onafhankelijk. Dit had positieve effecten op hun imago en tevredenheid en vertrouwen gedupeerden. Onafhankelijkheid bij geluidsisolatieprojecten minder van belang, maar dit leek beperkt effect op tevredenheid of vertrouwen te hebben.
<i>Toegankelijke rechtsbescherming</i>	Isolatieprojecten en Schadeschap kenden bestuursrechtelijke rechtsbescherming; Stichting Leefomgeving Schiphol bleek geen bestuursorgaan waardoor slechts civielrechtelijke bescherming resteerde. Bij procedures Schadeschap werd veel gebruikgemaakt van bestuursrechtelijke toetsing, en deze mogelijkheid leek te resulteren in meer tevredenheid en vertrouwen bij gedupeerden.
 Voortvarendheid	De uitvoering van het schadebeleid duurde doorgaans jaren langer dan geprojecteerd; inhaalslag werd mogelijk gemaakt door organisatorische wijzigingen en gestandaardiseerde aanpak, en deze versnelde afhandeling betekende meer tevredenheid maar leek beperkt effect op vertrouwen te hebben.
<i>Redelijke termijnen</i>	De termijnen uit de procedures werden veelal niet gehaald met vele jaren vertraging tot gevolg; geluidsisolatieprojecten en Schadeschap kenden uiteindelijk inhaalslag. Over het algemeen zorgde gebrek aan naleving van termijnen voor ontevredenheid en gebrek aan vertrouwen voor aanpak overheid.
<i>Standaardisering</i>	Hantering van forfaitaire bedragen door Schadeschap stelde organisatie in staat om sneller op vele gelijksoortige beslissingen te besluiten, zodat de vertraging kon worden ingehaald, wat resulteerde in relatieve tevredenheid hoewel enige ergernis over vertraging bleef.
<i>Duidelijk tijdspad</i>	De uitvoering van schadebeleid liep in meeste gevallen jaren vertraging op ten opzichte van oorspronkelijk plan. Vooral de vertraging in de isolatieprojecten resulteerde in ontevredenheid, bij de overige onderdelen van het schadebeleid leek gebrek aan tijdspad beperkt effect op vertrouwen te hebben.

Tabel 7.1 Analyse van de toepassing van principes en instrumenten van vertrouwenwekkend schadebeleid en in hoeverre zij succesvol lijken te zijn geweest wat betreft tevredenheid en vertrouwen van gedupeerden in de casus uitbreiding van luchthaven Schiphol.

7.7 Conclusie: Schadebeleid en vertrouwen in de casus

In par. 7.3 en 7.4 werd geschetst dat het vertrouwensniveau in de casus onder spanning stond door de vele uitbreidingen van Schiphol, waardoor omwonenden het idee hadden dat groei van de luchthaven en het daaraan verbonden economisch belang van het land belangrijker werd gevonden dan hun leefomgeving. Hoewel de overheid via allerlei overlegorganen probeerde de relatie te verbeteren, overheerste het wantrouwen. Dit leek deels voort te komen uit het waterbedeffect, waardoor de verbetering van de situatie van de een zorgt voor verslechtering voor de ander; door de onduidelijkheid en meermaals gebleken onbetrouwbaarheid van de metingen en berekeningen van het vliegtuiggeluid; en door de veronderstelde belangenverstrengeling tussen de overheid en de luchthaven.

De overheid heeft via schadebeleid gepoogd om burgers te compenseren en hun vertrouwen te herstellen. Een belangrijk onderdeel van dit beleid richtte zich op hinderbeperking en bronmaatregelen om schade te voorkomen; in dit onderzoek richt ik mij echter op concrete schademaatregelen jegens omwonenden. De overheid spande zich sinds de jaren '80 in om woningen en geluidsgevoelige gebouwen te isoleren zodat minder (objectieve) geluidsoverlast zou optreden via de geluidsisolatieprojecten GIS. Rondom de aanleg van de Polderbaan besloten de landelijke en regionale overheden via een gemeenschappelijke regeling vergoedingen voor nadeelcompensatie en planschade toe te laten kennen door Schadeschap luchthaven Schiphol. Tevens werden na de ingebruikname en evaluatie van de Polderbaan in de Aldersakkoorden afspraken gemaakt over het bevorderen van de leef- en omgevingskwaliteit, om individuele gedupeerden in schrijnende situaties (aanvullend) te compenseren en om gebiedsgerichte projecten in de Schipholregio te faciliteren.

Vanuit de lens van de in hoofdstuk 4 opgestelde principes van vertrouwenwekkend schadebeleid kan worden gesteld dat de overheid heeft gepoogd omwonenden *erkenning* te bieden van hun overlast. De overheid heeft een rol gespeeld in de opzet van het schadebeleid door de geluidsisolatieprojecten en het Schadeschap te initiëren en vanuit de Alderstafel samen te besluiten tot leefbaarheidsmaatregelen. Er zijn geen excuses aangeboden voor (de rol van de overheid in het ontstaan van) de schade. Aangezien de kosten voor de schademaatregelen grotendeels aan de luchtvaartmaatschappijen werden doorbelast, lijkt de overheid geen echte financiële verantwoordelijkheid te willen dragen. Zij heeft desondanks in beperkte mate bijgedragen aan de schadevergoeding door een gedeelte van de budgetoverschrijdingen van het isolatieproject en het Schadeschap te financieren en door mee te betalen aan het werk van Stichting Leefomgeving Schiphol. Van het omkeren van bewijslast of het veronderstellen van een causaal verband was geen sprake: omwonenden moesten steeds zelf aantonen dat zij last hadden van het vliegtuiggeluid. Een groep omwonenden behield ondanks de maatregelen het gevoel dat het Rijk, mede door de aandacht voor de economische meerwaarde van de luchthaven, onvoldoende heeft erkend hoeveel overlast Schiphol en de luchtvaartmaatschappijen produceren.⁸⁸³

883 De Jong 2012, p. 77; Interviews betrokkenen 2020.

Het Rijk heeft vanuit het idee van *participatie* in het schadebeleid beperkte inspraakmogelijkheden gecreëerd, vooral gedurende de schadeafhandeling zelf: bij GIS-3 kon men meebeslissen over de vormen van isolatie, bij het Schadeschap maakte men gebruik van reacties op conceptadviezen, en Stichting Leefomgeving Schiphol stelde in zijn tweede tranche een bottom-up aanpak als voorwaarde voor bijdragen aan gebiedsgerichte projecten. De overheid begon in 2006 een permanente dialoog met alle stakeholders via de Alderstafel en later de Omgevingsraad, waar partijen zich vooral richtten op schadevoorkomende maatregelen. Inmiddels lijkt de bereidheid om aan deze tafels tot consensus te komen beperkt, en roepen partijen het Rijk op om in plaats van participatie juist meer in te zetten op regie en duidelijkere voorwaarden, uitgangspunten en handhaving.

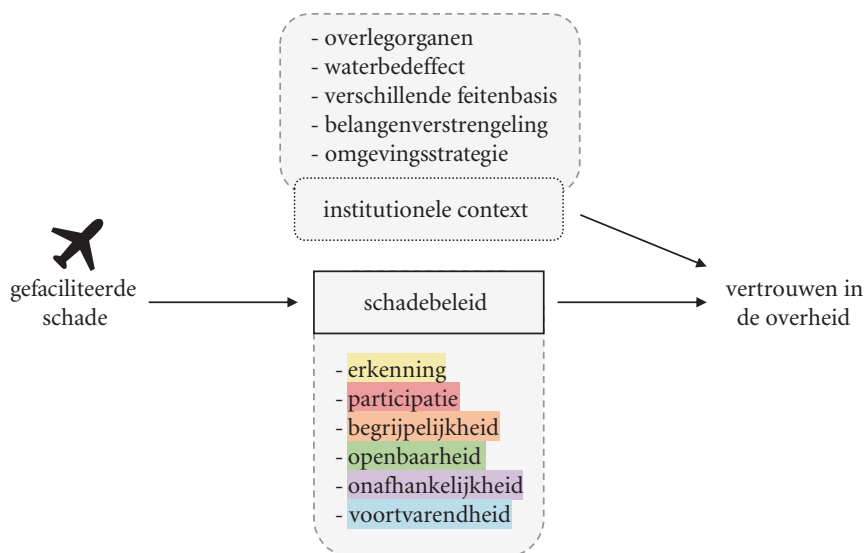
Wat betreft *begrijpelijkheid* van de schademaatregelen kan worden geconstateerd dat de overheid niet altijd goed heeft onderbouwd waarom zij bepaalde keuzes maakte, maar dit over de tijd wel verbeterde. De toepassing van geluidscontouren resulteerde in verschillende behandelingen van huizen in dezelfde straat. Dit zorgde voor onbegrip bij omwonenden. Ook de bepaling van nadeelcompensatie en planschade was dermate complex dat deze slecht werd begrepen. Stichting Leefomgeving Schiphol lijkt het meest haar best te hebben gedaan om via toelichtingen en voorbeelden haar regels te verduidelijken. Progis, het Schadeschap en de Stichting communiceerden in toenemende mate gericht naar hun doelgroepen burgers, aangezien zij het idee hadden niet alle potentiële gedupeerden te bereiken. Dit was dit niet altijd even proactief en de communicatie ‘landde’ vanwege de ingewikkelde materie niet altijd. Meer succesvol leek bewonersbegeleiding, zoals tijdens de laatste fase van de geluidsisolerende maatregelen. Ook het Schadeschap probeerde aanvragers te begeleiden, met name na de hervormingen vanaf 2011. De externe adviesbureaus hebben wellicht het grootste effect gesorteerd omdat zij als gemachtigden de juridische materie voor aanvragers ‘vertaalden’ en uitlegden. De Stichting richtte zich zeker in de tweede tranche op begeleiding en maatwerk, vooral voor individuele gedupeerden. Voor de drie onderdelen van het schadebeleid werden drie loketten ingericht. Dit had centraler kunnen worden vormgegeven, bijvoorbeeld door de drie organisaties – gespecialiseerd in hun eigen uitvoering – te laten bestaan maar aan de ‘voorkant’ voor bewoners één loket vorm te geven dat burgers doorverwees.

De overheid heeft gebruikgemaakt van de reguliere kanalen om de totstandkoming van het schadebeleid in de *openbaarheid* te brengen, door te communiceren via internet, lokale overheden en lokale media. De effectiviteit hiervan op de bekendheid van het schadebeleid leek niet altijd groot; proactieve communicatie was wellicht doelmatiger geweest om de doelgroep(en) te bereiken. Het ervaren gebrek aan openbaarheid over risico's leek het sterkste effect te hebben gehad op de ontwikkeling van wantrouwen in de casus. De omgeving is zeer cynisch (geworden) over de informatieverstrekking vanuit Schiphol en de overheid over de mate van overlast, de groei van de luchthaven en de handhaving van eerdere (geluids- en veiligheids-)normen. Ook via compensatiemaatregelen en schadebeleid lijkt hier veel te verbeteren.

Bij het Schadeschap werd expliciet ingezet op *onafhankelijkheid*, zowel van de organisatie als van de experts die werden belast met de schadevaststelling. Dit gold ook voor Stichting Leefomgeving Schiphol, hoewel deze een schijn van partijdigheid zou kunnen hebben vanwege de (eerdere) verbondenheid van bestuursleden met het Schipholdossier. Progis hechtte minder waarde aan een

onafhankelijke organisatie en viel als uitvoeringsorganisatie onder het ministerie van V&W, maar schakelde onafhankelijke experts in bij zijn isolatieonderzoeken. Breder gezien heerste in het Schipholdossier veel wantrouwen over de (on-)afhankelijkheid tussen Schiphol en de overheid. Ook onafhankelijke schadeafhandelingsinstanties zoals het Schadeschap konden deze weerstand niet wegnemen. De schademaatregelen kenden aanvankelijk allemaal toegankelijke rechtsbescherming via reguliere bestuursrechtelijke bezwaar- en beroepsprocedures. Hoewel Stichting Leefomgeving Schiphol in 2014 geen bestuursorgaan bleek, poogde zij de geest van rechtsbescherming en zorgvuldigheid te behouden via een vorm van bezwaarprocedure. Vooral bij het Schadeschap werd veel gebruikgemaakt van de toetsingsmogelijkheid; bij Progis en de leefbaarheidsmaatregelen was het aantal burgers dat naar de rechter stapte beperkt.

Vertraging, niet *voortvarendheid*, lijkt in het verhaal over Schiphol een terugkerend fenomeen te zijn. Procedures, zowel besluitvorming als uitvoering, duurden veel langer dan aangekondigd en verwacht. Bij de uitvoering van de geluidsisolatie, bij het Schadeschap en bij de uitvoering van de gebiedsgerichte projecten uit de eerste tranche van de leefbaarheidsmaatregelen was sprake van (stelselmatige) termijnoverschrijdingen. Individuele gedupeerden leken sneller door de Stichting te worden geholpen, en in de derde fase boekten de geluidsisolatieprojecten sneller voortgang. De overheid kon bij het Schadeschap na enige tijd gebruikmaken van gestandaardiseerde bedragen om het besluitvormingsproces te versnellen. Tot slot was het tijdspad van het schadebeleid allesbehalve duidelijk voor burgers, omdat procedures mede door de overschreden termijnen vele jaren langer duurden dan verwacht. De leefbaarheidsmaatregelen via de Stichting leken het meest vast te houden aan het uitgezette tijdspad.



Figuur 7.5 Schematische weergave van de analyse van het schadebeleid rond de uitbreiding van luchthaven Schiphol via toepassing van mijn theoretisch kader van vertrouwenwekkend schadebeleid, rekening houdend met de institutionele context.

De schadeoorzaak in deze casus, geluidoverlast, is in zekere zin ongrijpbaar. De beleving verschilt per persoon en beleid wordt gemaakt op gemiddelden terwijl piekbelasting veelal voor de grootste overlast zorgt. Meerdere studies hebben uitgewezen dat bewustzijn van de overlast de ervaren overlast nog erger maakt en dat de houding over de luchthaven mede bepaalt in hoeverre men zich aan vliegtuigen ergert.⁸⁸⁴ Het lijkt daarom van groot belang om de ervaring en beleving van mensen centraal te stellen in schadebeleid.⁸⁸⁵ Dat mensen zich serieus voelen genomen, is mogelijk belangrijker dan de precieze schademaatregel. Bij de drie onderdelen van het schadebeleid werd gaandeweg meer aandacht besteed aan de individuele ervaring, vaak nadat eerst kritiek werd geuit op de aanvankelijke werkwijze.

De geluidsisolatieprojecten werden beter beoordeeld toen men aandacht besteedde aan het persoonlijke: mensen waren meer tevreden toen de organisatie zolders isoleerde terwijl dit geen formele slaapkamers waren. Ook de introductie van bewonersbegeleiders en een focus op communicatie en verwachtingenmanagement zorgden ervoor dat mensen tevredener waren over de werkzaamheden.

Het werk van het Schadeschap is vanwege de complexe juridische onderwerpen van nadeelcompensatie en planschade ver verwijderd van de normale belevingswereld van gedupeerden. Via de gestandaardiseerde aanpak, die vooral werd ontwikkeld om het hoofd te bieden aan de massale hoeveelheid schadeclaims die vrijwel niet objectiveerbaar bleek, konden gedupeerden een financiële erkenning krijgen van hun overlast. Betrokkenen merkten op dat zij steeds meer doorkregen hoe belangrijk ervaring was: het Schadeschap was opgezet vanuit de juridische zorgvuldigheid die destijds *state-of-the-art* was, maar voor verzoekers bleek juridische zorgvuldigheid minder belangrijk dan dat ze een begrijpelijke uitleg kregen over de onderbouwing van hun besluit, of hun verhaal konden doen tijdens een hoorzitting in bezwaar.⁸⁸⁶

Stichting Leefomgeving Schiphol is zich steeds meer op ervaringen van individuele gedupeerden gaan richten door meer maatwerk te gaan bieden en ‘schrijnendheid’ te bepalen op basis van de volledige persoonlijke situatie. Bij gebiedsgerichte projecten in de tweede tranche kwam de nadruk te liggen op het gebruik van projecten in plaats van de ‘stenen’ die met de projecten konden worden gerealiseerd.

Kan nu worden gesteld dat het schadebeleid het vertrouwen in de overheid, of in de luchthaven heeft hersteld? Dit lijkt slechts beperkt het geval. De – op zich relatief kleine – groep omwonenden die het gevoel heeft niet gezien te worden door de overheid en zich ondergeschikt voelen aan de groei van de luchthaven, leek de maatregelen te beschouwen als niet meer dan een goedmaker of zelfs een poging hen om te kopen. Het schadebeleid kwam onvoldoende tegemoet aan hun behoeften en kon niet compenseren voor de veroorzaakte hinder. De institutionele context, waaronder het waterbedeffect, de gewantrouwde berekeningen over risico’s en overlast, en de gepercipieerde belangenverstrengeling, leek een sterker effect op hun vertrouwen in de overheid te hebben. Vandaag de dag lijken

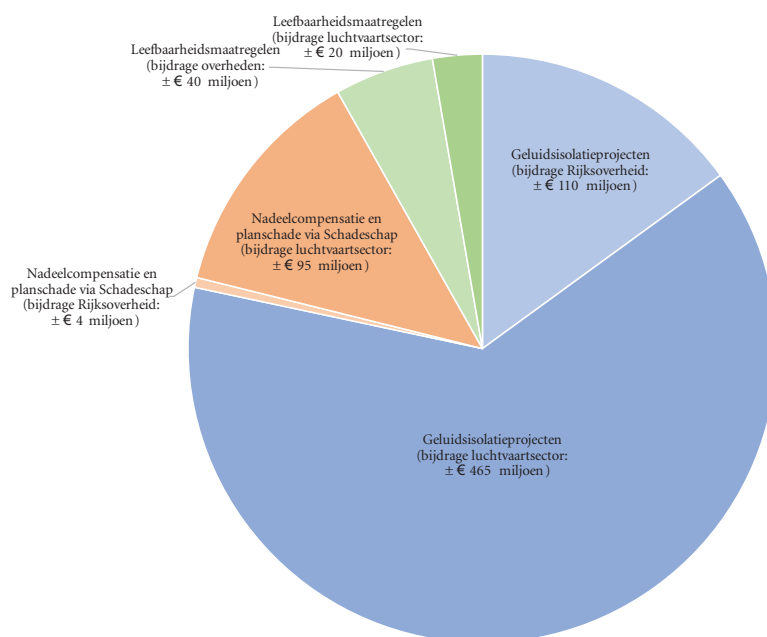
884 Broër 2006; Kroesen 2011.

885 Steinmetz 2020, p. 180-181.

886 Interviews betrokkenen 2020.

het Rijk en de luchthaven vooral in te zetten op hinderreductie;⁸⁸⁷ wellicht heeft dit op deze omwonenden een positiever effect dan schademaatregelen *after the fact*. Aan de andere kant staat ook een groep omwonenden positief tegenover de luchthaven: op basis van opinieonderzoeken lijkt een stille meerderheid het Nederlandse ‘groeibeleid’ tot op heden te steunen.

Wel kan worden geconcludeerd dat het schadebeleid zelf in toenemende mate tevredenstelde naarmate meer vertrouwenwekkende maatregelen werden geïntroduceerd, voornamelijk gericht op de individuele ervaring, participatiemogelijkheden, verbeterde communicatie, en voortvarendheid. Zo werd Progis goed beoordeeld tijdens de afloop van GIS-2 en gedurende GIS-3. Ook het Schadeschap leek na veel vertraging grotendeels te hebben geresulteerd in tevreden verzoekers. Omwonenden waren over het algemeen positief over de gebiedsgerichte projecten en de individuele gedupeerden die door de Stichting werden geholpen leken doorgaans tevreden. Tegelijkertijd zijn allerlei mensen afgewezen door deze verschillende schaderegelingen, die waarschijnlijk verre van tevreden waren over hun uitkomst en wellicht het proces.



*Figuur 7.6 Kosten van het schadebeleid rond de uitbreiding van luchthaven Schiphol.*⁸⁸⁸

⁸⁸⁷ Eindrapport Programma hinderbeperking 2021.

⁸⁸⁸ Kosten geluidsisolatieprojecten: *Eindevaluatie GIS-3* 2012, p. 7, 18; *Beleidsvaluatie GIS-3* 2013, p. 30; ‘Honderden woningen rond Schiphol niet meer geïsoleerd’, *ANP* 15 september 2004; ‘Schultz betaalt 110 miljoen voor geluidsisolatie’, *ANP* 15 september 2004; nadeelcompensatie en planschadevergoedingen: ABRvS 7 december 2017, ECLI:NL:RVS:2017:3304; *Kamerstukken II* 2018/19, 35200 XII, nr. 1, p. 172; *Kamerstukken II* 2019/20, 35470 XII, nr. 1, p. 83; leefbaarheidsmaatregelen: *Convenant omgevingskwaliteit middellange termijn* 2008, p. 15; *Niet bij steen alleen* 2016, p. 5.

In totaal is voor het schadebeleid rondom Schiphol zoals in dit hoofdstuk op drie onderdelen besproken zo'n € 734 miljoen uitgegeven, waarvan € 580 miljoen afkomstig van de luchtvaartsector en € 154 miljoen van overheden, zoals weergegeven in figuur 7.6. Opmerkelijk is dat bijna geen afstemming plaatsvond tussen de verschillende schademaatregelen: er was vrijwel geen contact tussen Progis, het Schadeschap en Stichting Leefomgeving Schiphol.⁸⁸⁹ De door veel omwonenden en betrokkenen gemiste regie in het Schipholdossier – een rol die voor de Rijksoverheid zou zijn weggelegd – lijkt ook te ontbreken wat betreft het schadebeleid, terwijl deze gezien de financiële en maatschappelijke gevolgen zeker te rechtvaardigen zou zijn.

De coronacrisis zorgde vanaf maart 2020 voor een eerste (tijdelijke) stop op de groei van de luchtvaart. KLM ontving grootschalige overheidssteun.⁸⁹⁰ De langetermijneffecten van de crisis op de positie van de luchthaven zijn nog niet duidelijk. De coronacrisis, de navolgende economische terugval, en de toenemende aandacht voor het effect van vliegen op het milieu en klimaat zouden een verandering teweeg kunnen brengen in de positie van de luchthaven en de mogelijkheid tot verdere groei. Daarbij is het de vraag hoe het Rijk de afweging tussen woningbouw en leefbaarheid rondom de luchthaven en het economische belang van de luchthaven zal maken. In de Luchtvaartnota tot 2050 sloot men niet uit dat meer onder de aanvliegroutes zal worden gebouwd,⁸⁹¹ wat de groep potentiële gedupeerden de komende jaren zou kunnen vergroten waardoor een hernieuwd of aanvullend schadebeleid nodig zal blijken.⁸⁹² Ook rondom Lelystad Airport zou dit het geval kunnen zijn.⁸⁹³

In een krappe woningmarkt zullen toekomstige omwonenden niet altijd even weloverwogen kunnen besluiten in hoeverre zij overlast zullen ervaren. Daarbij dient te worden opgemerkt dat de mate van persoonlijke en subjectieve geluidsoverlast – geluidsbeleving – onderling kan verschillen en de hoeveelheid overlast mede daarom mogelijk niet goed te vatten is in kwantitatieve indicatoren.⁸⁹⁴ Natuurlijk gaat het bij voorkomen van nieuwe groepen gedupeerden deels om goede informatievoorziening voor toekomstige kopers – onder betrokkenen gaat het verhaal rond dat makelaars de luchtverkeersleiding vragen wanneer de stilste periodes zijn om bezichtigingen te doen plaatsvinden.⁸⁹⁵ Het Rijk zou zich af kunnen vragen in hoeverre het wijs is om (mogelijk onder druk van regionale overheden) in te blijven zetten op potentiële groei van de groep omwonenden. Als de Rijksoverheid kiest voor verdere groei van zowel het aantal omwonenden als het aantal vliegbewegingen, past het bij haar verantwoordelijkheid om een adequaat schadebeleid op, dan wel voort, te zetten, zo mogelijk op meer integrale wijze dan voorheen.

889 De diverse onderdelen van het schadebeleid werden vanuit BARIN en KLM wel centraler gecoördineerd en belegd: Interviews betrokkenen 2020.

890 Een steunpakket van € 3,4 miljard, waarvan € 2,4 miljard aan garantiestelling voor bankleningen en maximaal € 1 miljard aan directe lening door de staat: *Kamerstukken II* 2019/20, 29232, nr. 41; *Kamerstukken II* 2020/21, 29232, nr. 43; de goedkeuring van deze overheidssteun door de Europese Commissie was onvoldoende onderbouwd: Gerecht EU 19 mei 2021, ECLI:EU:T:2021:286 (*RyanAir/Commissie*).

891 De Jong, *De Telegraaf* 2 september 2019; *Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050* 2020, p. 45.

892 KLM procedeerde tegen nieuwe woningbouw in Haarlemmermeer omdat de gemeenteraad volgens haar de geluidsoverlast onvoldoende meewoog: ABRvS 2 april 2014, ECLI:NL:RVS:2014:1163; ABRvS 2 december 2020, ECLI:NL:RVS:2020:2872; later in 2021 wordt een uitspraak van de ABRvS verwacht over het herziene bestemmingsplan Schuildehoeve: Boele, *Noordhollands Dagblad* 1 april 2021.

893 Veel omwonenden verstuurden reeds stuitingsbrieven: 'Ruim 13.000 claims voor mogelijke schade door Lelystad Airport', *RTV Oost* 1 augustus 2020.

894 *Critical review: wonen en vliegen in de Schipholregio* 2018, p. 4-7.

895 Interviews betrokkenen 2020.

