

Hierbij reageren Natuur & Milieu, Milieudefensie, Greenpeace en de Natuur en Milieufederatie Noord-Holland op de raadpleging voor het aangepaste maatregelenpakket dat het ministerie van I&W heeft opgesteld naar aanleiding van commentaar van de Europese Commissie en het vonnis in de rechtszaak tussen RBV en de staat. We beperken ons hierbij tot de voorgestelde wijzigingen in het pakket. Daarnaast verwijzen we naar onze zienswijze van 15 juni 2023 op de Balanced Approach procedure, waarin wij toelichten waarom begrenzing van Schiphol met betere normen noodzakelijk is en dat de door het kabinet gestelde doelen voor minder geluidshinder niet ambitieus genoeg zijn.¹

Onbetrouwbare overheid

Wij zijn teleurgesteld over dit aangepaste maatregelenpakket en de voorgestelde graduele aanpak. Niet alleen wordt het totaal aantal vluchten verder verhoogd (van de eerder beloofde 440.000, via 452.00 naar 470.000 nu), ook duurt het langer voordat de verwachte reductie van geluidshinder wordt behaald. Bovendien twijfelen wij sterkaan de voorgestelde effectiviteit van de nieuwe maatregelen en denken wij dat deze verre van voldoende impact maken om de verhoging van het aantal vluchten te rechtvaardigen.

De aanpassingen zorgen voor minder gegarandeerde geluidsreductie, en pas op een later moment. De Staat negeert hiermee het vonnis van de rechtbank Den Haag in de RBV-zaak waarin de rechter duidelijk aangeeft dat er heel snel een nieuwe balans moet komen tussen de economische belangen van Schiphol en de gezondheid van omwonenden en de rechtsbescherming van omwonenden gegarandeerd moet worden.

Door het sterk afzwakken van het maatregelenpakket blijkt de Staat (wederom) niet in staat om de gezondheid van omwonenden rond Schiphol te beschermen.

De maatregelen

Stillere vliegtuigen in de nacht (tussen 23.00 en 07.00 uur).

Deze maatregel zal ons inziens een zeer beperkt effect hebben op de ervaren hinder. Uit het document blijkt namelijk dat alleen KLM lawaaiige vliegtuigen kan vervangen door stillere vliegtuigen. Andere maatschappijen niet. Daardoor zullen er lawaaiige vliegtuigen blijven vliegen. Onduidelijk is hoeveel. Ook wordt niet duidelijk gemaakt hoeveel stiller de nieuwe vliegtuigen zijn. Bij een beperkte daling in dB zal de werkelijke hoeveelheid vliegtuiglawaai op de grond door stillere vliegtuigen niet voldoende afnemen om de verstoring van de nachtrust te voorkomen. Of men wakker wordt van een geluid van 75 dB of 70 dB maakt in de praktijk niet uit. Alleen een complete nachtsluiting is een noodzakelijk en onmisbaar onderdeel van een pakket maatregelen dat leidt tot het daadwerkelijk verminderen van de vliegtuighinder die voldoet aan de uitspraak van de rechter in zaak van RBV tegen de staat.

¹ Zienswijze van Greenpeace Nederland, Natuur & Milieu en Milieudefensie op de consultatie voor de Balanced Approach die het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat (I&W) op 15 maart 2023 publiceerde: <https://www.greenpeace.org/nl/klimaatverandering/58992/zienswijze-milieuorganisaties-op-balanced-approach-schiphol/>

Tariefdifferentiatie: gebruik van Schiphol voor lawaaiige vliegtuigen wordt duurder (nieuw);

De impact van deze tariefdifferentiatie wordt in het document gepresenteerd als 0,1% en is daarmee bijna nihil. Het gaat om het duurder maken van een zeer beperkt aantal lawaaiige vliegtuigen. Het effect hiervan op de geluidshinder en de hinderbeleving is niet inzichtelijk gemaakt. Er is geen enkele onderbouwing toegevoegd waaruit blijkt dat luchtvaartmaatschappijen daadwerkelijk andere toestellen gaan inzetten. De prijselasticiteit van het duurder maken van lawaaiige vliegtuigen is onbekend.

Zolang niet ondubbelzinnig wordt aangetoond welk effect deze maatregel heeft, kan deze ons inziens niet meegenomen worden in behalen van het geluidsdoel. Er kan namelijk niet gegarandeerd kan worden dat de uitvoering daadwerkelijk effect gaat hebben.

Weren van de meest lawaaiige toestellen in de nacht (nieuw);

Het effect van deze maatregel is met -1,3% beperkt. Bovendien verwachten we dat het effect hiervan op de daadwerkelijke hinderbeleving marginaal zal zijn. Of men wakker wordt van een geluid van 75 dB of 70 dB maakt in de praktijk niet uit. Alleen een volledige nachtsluiting leidt tot daadwerkelijk minder hinder in de nacht.

Minder gebruik van de start- en landingsbanen bij dichtbevolkte gebieden;

De hele regio rond Schiphol is dichtbevolkt. Met name door het laag oplijnen van landende vliegtuigen al kilometers voor de landingsbaan en het grotere aantal landende vliegtuigen op de primaire banen leidt deze maatregel tot het verplaatsen van hinder en niet tot het verminderen van hinder.

Meer vliegtuigen vervangen door nieuwe toestellen (nieuw);

Wij juichen toe dat vliegmaatschappijen extra stappen zetten om hun vloot versneld te vernieuwen. Tegelijkertijd zien we in de praktijk dat maatschappijen ver na de beoogde uitdienstneming blijven vliegen met hun oude toestellen. Wij zien dat hierdoor een grote onzekerheidsmarge is opgenomen. Ons inziens kan additionele, vrijwillige vlootvernieuwing waarvan de effecten uiterst onzeker zijn, niet geloofwaardig bijdragen aan het behalen van het geluidsdoel. De maatregel kan derhalve niet meetellen met het behalen van het geluidsdoel.

Bovendien blijkt dat nieuwe toestellen (vlootvernieuwing) niet leiden tot het verminderen van de hinder en de hinderbeleving in de leefomgeving. Deze maatregel draagt dan ook niet bij aan het geluidsreductiedoel. Zie bijlage.

Minder vluchten in de nacht – maximaal 27.000 vluchten per jaar;

Het betreft hier 2.000 vluchten minder dan het al afgesproken maximum van 29.000 nachtvluchten. Ook hier geldt dat er geen significante vermindering van hinder optreedt als je slaap niet 80 maar 74 keer per nacht wordt verstoord. Ook deze maatregel draagt niet bij aan de geluidsreductie van Schiphol.

Lager totaal aantal vluchten – maximaal tussen 460.000 en 470.000 vluchten per jaar.

Minder vluchten is de enige maatregel die aantoonbaar minder hinder oplevert. Echter, de voorgestelde vermindering van het aantal vluchten is veel te laag om een significant effect te hebben op het verminderen van de hinder en de hinderbeleving in de leefomgeving. Een vermindering tot het beloofde maximum van 452.000 vluchten is een eerste stap om de geluidshinder te verminderen en het geluidsreductiedoel te halen. Een substantieel verdere verlaging van het aantal vluchten op Schiphol is noodzakelijk om de geluidshinder te beperken in lijn met het WHO-advies en de CO₂-uitstoot van bunkerbrandstoffen te reduceren in lijn met maximaal 1,5 graad opwarming.

Gedeeltelijke nachtsluiting of andere maatregelen in de nacht (nieuw).

De nachtsluiting is een maatregel die al veel eerder genomen had moeten worden, aangezien Schiphol de uitzondering is in Europa². Daarbij moet de bescherming van een 8-urige nachtrust (van 23.00 uur tot 7.00 uur) uitgangspunt en norm worden. Hierbij is ook beleid nodig dat zorgt dat vluchten niet plaatsvinden in het begin (23.00 tot 24.00 uur) of einde (5.00 tot 7.00 uur) van de nacht, bijvoorbeeld door uitbreiding van het nachtregime.

Maatregelen ontoereikend voor beoogde geluidshinderreductie

De doelen voor minder geluidshinder die het kabinet met deze maatregelen beoogt – per november 2024 15% minder geluidshinder 's nachts en 20% over hele dag - zijn onvoldoende ambitieus omdat deze niet in lijn zijn met het WHO-advies en geen apart doel omvatten voor hinderreductie overdag³. Echter, deze doelen worden met dit maatregelenpakket ook nog eens niet gehaald. Pas in november 2026, twee jaar te laat, zou het doel van 20% minder hinder gehaald zijn⁴. Naast onze bovengenoemde punten over de individuele maatregelen is dus ook het gehele pakket ruimschoots ontoereikend.

Minder vluchten ook noodzakelijk voor klimaat en natuur

Ook vanwege de klimaatdoelstellingen en de stikstofproblematiek is vluchtvermindering beleid noodzakelijk. Uit de rapporten die Schiphol, KLM en Barin hebben laten opstellen door NLR en CE Delft blijkt dat er in 2030 minimaal 30 procent CO₂-reductie nodig is ten opzichte van 2019 om Schiphol een eerlijke bijdrage te laten leveren aan het akkoord van Parijs⁵. Voor stikstof geldt dat in het beroep tegen de Natuurvergunning van Schiphol MoB cum suis betoogd heeft dat het aantal van 275.000 vluchten per jaar op grond van historische natuurrechten verdedigbaar is⁶.

² [Algemeen Dagblad - 06.04.2023](#)

³ <https://www.greenpeace.org/nl/klimaatverandering/58992/zienswijze-milieuorganisaties-op-balanced-approach-schiphol/>

⁴ https://www.internetconsultatie.nl/aanvullende_raadpleging_ba/b1#header1

⁵ <https://www.schiphol.nl/nl/jij-en-schiphol/nieuws/versnelde-co2-reductie-nodig/>

⁶ <https://www.stichtingmobilisation.nl/luchtvaart/2023/12/09/beroep-ingesteld-tegen-natuurvergunning-van-schiphol/>

Hoogachtend,

Greenpeace Nederland

Natuur & Milieu

Milieudefensie

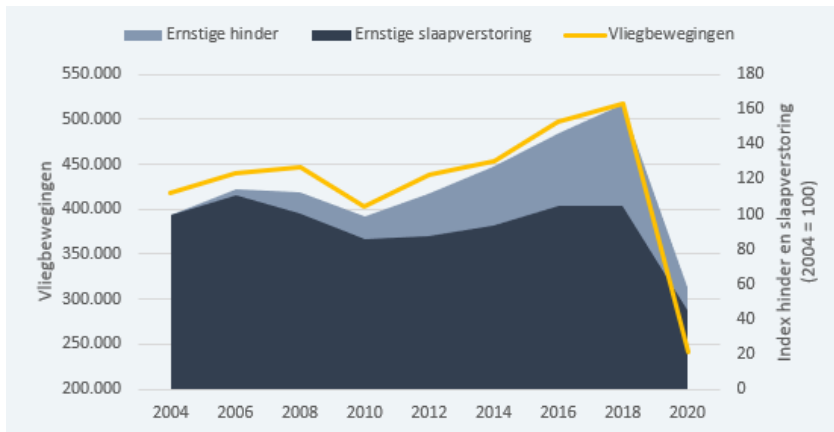
Natuur & Milieufederatie Noord-Holland

Contact: Sijas Akkerman, Sijas.Akkerman@mnh.nl

Bijlage 1: Van vlootvernieuwing is weinig te verwachten

Vlootvernieuwing levert geen vermindering van de geluidshinder op. De afgelopen jaren zijn vliegtuigen weliswaar (in enige mate) stiller geworden (ca. 0,1dB(A)/jaar), maar desondanks nam de hinder toe. De mate van hinder wordt met name bepaald door het aantal vliegtuigbewegingen.

Sinds 2009 groeide het aantal vluchten op Schiphol van 400.000 naar 500.000 in 2019 (www.cbs.nl). Het aantal ernstig gehinderden en slaapverstoorden nam evenredig met deze groei toe (zie figuur 1). Daarmee veroorzaakt Schiphol een onaanvaardbare negatieve impact op de gezondheid en de leefkwaliteit van omwonenden. Het is zeer onwaarschijnlijk dat de vlootvernieuwing zelfstandig tot hinderreductie zal leiden. Er zijn andere maatregelen nodig om de beoogde geluidsreductie van Schiphol te bewerkstelligen. Wij menen dat krimp de enige reële mogelijkheid is.



Figuur 1. Het berekend aantal ernstig gehinderden en slaapverstoorden (uitgedrukt in een index t.o.v. 2004) per twee jaar. Deze hinder neemt duidelijk toe wanneer het aantal vliegbewegingen toeneemt en andersom. Overigens: de doorgetrokken lijn representeert niet de daadwerkelijk hinder/slaapverstoring en het aantal vluchten in de oneven jaren – www.cbs.nl (vliegbewegingen) en www.clo.nl/nl21606 (hinder/slaapverstoring).