



Bewoners Omgeving Schiphol

Vermindering overlast Schiphol alleen mogelijk bij minder vluchten

Hoofddorp, 31 Maart 2022

Geachte leden van de Commissie IenW van de Tweede Kamer,

Minister Harbers heeft de Tweede Kamer een brief gestuurd over het Hinderreductieplan van Schiphol. Uit die brief blijkt dat dit plan slechts heel weinig bijdraagt aan vermindering van de overlast die Schiphol veroorzaakt.

Schiphol heeft het plan niet gekwantificeerd en To70 heeft in het onderzoek voor het ministerie ook geen beoordeling gegeven van de mate waarin het plan bijdraagt aan de oplossing. Maar recent ander onderzoek van To70¹ beoordeelt het effect van het Hinderreductieplan op de geluidssituatie en de mogelijkheden voor woningbouw als 'beperkt'. Het bureau geeft aan dat alleen forse reductie van het aantal vliegbewegingen echt zoden aan de dijk kan zetten.

Er is overigens al een grote achterstand in hinderbeperking door Schiphol. In het Aldersakkoord is het zogenaamde 50/50 principe opgenomen, dat ook is overgenomen in het Regeerakkoord van het vorige kabinet.² Helaas is deze afspraak (uitgaand van het vliegverkeer voor Corona) nooit nagekomen. Dit is te lezen in het eindverslag van Hans Alders.³

Het hinderreductieplan van Schiphol lost de problemen van omwonenden niet op

Bij de presentatie van het hinderreductieplan aan de pers gaf CEO Benschop aan dat 'Schiphol het als zijn plicht ziet om de 500.000 vluchten met zo'n min mogelijk hinder uit te voeren'. Hiermee werd het voor insiders gelijk duidelijk dat de oplossing voor de geluidshinder niet van Schiphol gaat komen. Schiphol is niet van plan om de achterstallige hinderbeperking in te lopen (de 500.000 vluchten uit het Aldersakkoord zijn gerealiseerd, de bijbehorende hinderbeperking niet). Het nieuwe plan is een inspanningsverplichting binnen een beperkt kader en geen resultaatverplichting. En de technische mogelijkheden om

¹ [Analyse Woning Randon Schiphol](#), To70, 2021

² 'De door de sector behaalde milieuwinst sinds het ingaan van het Aldersakkoord mag, conform de afspraken aan de Alderstafel, voor 50% worden benut voor groei van vliegverkeer. De overige 50% van de milieuwinst wordt gebruikt voor vermindering van de overlast voor omwonenden.' [Brief Hans Alders d.d. 30 januari 2019](#)

³ 'Ondanks alle getroffen maatregelen, is over het geheel van de periode 2008-2017 het aantal gehinderden in het buitengebied toegenomen, evenals het aantal woningen in het binnengebied. Dit met name als gevolg van de toename van het aantal vliegtuigbewegingen. Alle winst van hinderbeperking is 'gebruikt' voor volumegroei' en 'Zoals in deze factsheet aangegeven, is de sinds 2008 behaalde milieuwinst in de afgelopen tien jaar voor meer dan 100% benut voor volumegroei. Wanneer de tekst van het regeerakkoord dan ook letterlijk zou worden uitgevoerd, betekent dit dat eerst de 50% van de milieuwinst voor vermindering van de overlast voor omwonenden dient te worden ingevuld.' Idem



gegeven de operaties van Schiphol de hinder te verminderen zijn uiterst beperkt, zoals de ervaring binnen de omgevingsraad Schiphol ook leert. Dat Schiphol de plannen niet heeft gekwantificeerd voor wat betreft hinderreductie en ook geen doelstelling daaraan heeft gesteld is veelzeggend. Het is verder onduidelijk wat de cumulatieve impact is van de diverse maatregelen op de lokale geluidsbelasting in de diverse gebieden. Verschuiving van hinder achten wij ongewenst. Wij zijn voorstander van een evenwichtige verdeling van de hinderbeperking waarbij achterstanden ten opzichte van het Aldersakkoord eerst worden ingelopen.

Integrale oplossing ligt klaar

Omwonenden hebben een integrale oplossing ontwikkeld die past binnen het coalitieakkoord en wél daadwerkelijke hinderbeperking oplevert.⁴ Schiphol sluit echter alle suggesties die kunnen leiden tot minder vliegbewegingen bij voorbaat uit. Alles wat gaat richting operationele restricties, nachtsluiting of gegarandeerde rustperioden wordt doorverwezen naar de politiek. Schiphol ziet dat als luchtvaartbeleid en dus buiten de scope van het eigen plan.

Voor een echte oplossing is nieuw luchtvaartbeleid nodig. De minister gaf in het AO luchtvaart van 24 februari aan dat de omvang van Schiphol voor hem niet een uitgangspunt is, maar het resultaat van wat de sector kan realiseren binnen de door de overheid gestelde randvoorwaarden. Deze aanpak onderschrijven wij, mits de juiste randvoorwaarden worden gesteld.

De huidige kaders voor wat betreft geluid zijn verouderd. Het sturen op geluidscontouren op basis van zogenaamde L_{den} berekeningen sluit niet aan bij hoe omwonenden hinder beleven. Die hebben onder meer veel last van het ontbreken van rustperiodes. De huidige berekeningssystematiek voor geluidshinder houdt geen rekening met het zelfstandige effect van het aantal hindermomenten, terwijl die voor corona alleen maar toegenomen zijn. Daarom kan het zogenaamde 'groeiverdienmodel' via stillere vliegtuigen zoals ook verondersteld in de luchtvaartnota niet leiden tot minder geluidshinder. In zijn eindverslag neemt de bedenker Alders afstand van het mechanisme en introduceert de Aldersparadox. 'Daarmee is dus de paradox gecreëerd dat een geluidsreductie leidt tot een aanzienlijke volumestijging en daarmee gepaard gaande toename van overlast in het binnengebied, zonder dat de omwonenden daar iets merken van de hinderafname. Integendeel, hun woonklimaat wordt ernstig geschaad'. En 'Het effect van stillere vliegtuigen is in dat licht niet of slechts beperkt waarneembaar. Verbeteringen die door de omwonenden niet of slechts beperkt waargenomen worden kunnen moeilijk een maatschappelijk gelegitimeerde basis vormen voor een ruimtebepaling'.

Kaders die wel aansluiten bij hoe omwonenden hinder beleven gaan uit van meer van factoren dan enkel de hoeveelheid geluid en houden ook rekening met rustperioden en frequenties. Er is ook lokale bescherming nodig door het stellen van grenzen per locatie. Dit in aanvulling op het sturen op het totaal aantal gehinderden en waarden waarbij

⁴ <https://www.bewonersomgevingschiphol.nl/standpunt/hinderbeperking-die-echt-werkt/>



Bewoners Omgeving Schiphol

omwonenden in aanmerking komen voor regelingen zoals sloop, verhuizen en isolatie. Het hinderreductieplan van de bewoners houdt hier wel rekening mee. In de praktijk is dit plan alleen realiseerbaar indien de sector niet terugkeert naar de 500.000 vluchten voor corona.

Wij merken op dat beperking van het aantal vluchten ook bijdraagt aan het oplossen van andere uitdagingen uit het coalitieakkoord met betrekking tot Schiphol: stikstof, (ultra)fijnstof, CO₂, leefomgevingskwaliteit, veiligheid en woningbouw.

Uitstekende netwerkqualiteit kan met minder vluchten

In het coalitieakkoord wordt gewezen op het belang van Schiphol voor internationaal opererende bedrijven. Dat de coalitie deze functie wil behouden rechtvaardigt echter geen teruggang naar de volumes voor corona. Het KLM-netwerk gaat de behoeften van de Nederlandse markt ver te boven. Voor de (zakelijke) bereikbaarheid volstaat een netwerk zoals bijvoorbeeld wordt geboden in Zwitserland. Daar biedt de home carrier met een eveneens beperkte thuismarkt een uitstekend zakelijk netwerk aan en realiseert daarbij betere marges dan de Nederlandse home carrier. Het aanzienlijk grotere netwerk bij Schiphol is vooral interessant voor de overstappers, maar biedt slechts weinig extra netwerkqualiteit. De maatschappelijke kosten van de extra vluchten zijn daarentegen aanzienlijk. Het in balans brengen van de kosten en baten van Schiphol leidt dan ook onvermijdelijk tot een kleinere luchthaven die meer dienstbaar is aan de omgeving.

Bewonersparticipatie is cruciaal voor een gedragen integrale oplossing voor Schiphol

Bij de integrale oplossing voor Schiphol die de regering beoogt is het cruciaal om ook te zorgen voor een 'licence to operate'. Het betrekken en herstellen van het vertrouwen door de omgeving is daarbij cruciaal. Met verwijzing naar de aangenomen motie van der Molen dringen wij daarom aan op spoedig duidelijkheid over het participatieplan voor de integrale oplossing die het Kabinet aan de Tweede Kamer wil voorleggen.

Hoogachtend, namens betrokken bewoners in de regio Schiphol,

Matt Poelmans, Bewoners Omgeving Schiphol <https://www.bewonersomgevingschiphol.nl/>