

Stichting Omgeving Zonder Vlieghinder voor de Rijn en Bollenstreek - Werkgroep Geluidshinder Kaag en Braassem - Werkgroep Vlieglawaaier Lisse - Vereniging Vlieghinder Nieuwkoop - Stichting Dorpsbelangen Burgerveen - Dorpsraad Rondom de Plassen - Platform Vlieghinder Kennemerland - Platform Vlieghinder Zaanstreek - Platform Vliegoverlast Amsterdam - Stop4deRoute

Oegstgeest, 29 juli 2024

Aan dhr B. Madlener, minister van Infrastructuur en Waterstaat

Geachte heer Madlener,

Met grote belangstelling hebben wij de hoorzitting van u, als kandidaat minister, gevolgd. Uw standpunt aangaande de luchtvaart is ons duidelijk.

In het kader van de krimp/groei- balans heeft u aangegeven met Schiphol en de KLM in gesprek te willen gaan. Het trof ons zeer dat u daarbij niet de bewoners uit de regio Schiphol noch de MRS noemde.

Hoewel u intussen, tot ons genoegen, al kennis heeft gemaakt met mevrouw Arib van de MRS zijn wij er van overtuigd dat het van belang is dat u ook de bewoners uit de regio zelf spreekt.

De reden daarvoor is de volgende: hoewel wij ons goed vertegenwoordigd weten in de MRS, leeft toch bij ons als bewonersgroepen het gevoel dat beleidsmakers door de verschillende bestuurlijke lagen nooit de werkelijke wereld te zien krijgen waar wij als omwonenden van Schiphol mee te maken hebben. Wij zijn dan ook in de afgelopen jaren iedere keer weer teleurgesteld geraakt door de politiek die de belangen van omwonenden geen recht heeft gedaan¹. Noodgedwongen hebben we daarom een langjarige expertise in het Schiphol-dossier op moeten bouwen en die willen we u voorleggen. We hopen dan ook dat de feiten en aanbevelingen die wij u presenteren, uw inhoudelijke kennis van dit dossier kunnen complementeren.

Wij vragen uw aandacht (in het kort) voor het volgende:

Ons inziens heeft de politiek willens en wetens over het hoofd gezien dat de luchtvaart sector in zijn aanbevelingen onvolledig is geweest en zo het belang van de sector heeft weten te prioriteren.

1. Beleidsmakers stellen al vele jaren het belang van Schiphol en de KLM boven dat van de omwonenden.

Het is al jaren zo dat er vele honderden vliegtuigen per dag vanaf 5 uur 's morgens over ons heen komen. Zie ter illustratie figuur 1 waarbij de Kaagbaan(1a) en Polderbaan(1b) als voorbeeld gegeven zijn. Uren achter elkaar een vliegtuig om de 2-3 minuten. Ruim 1/3 van die vliegtuigen komt lager over dan op 800 meter, vaak met een piekniveau van rond de 65dB(A)^{2,3}. Dit gegeven is representatief voor de andere banen! Bij mooi weer buiten zitten en een gesprek voeren? Voor ruim een half miljoen mensen geldt: vergeet het. En over het kunnen slapen met het raam open hebben we het maar niet.

Dat vlieggeluid en – emissie schadelijk zijn voor de volksgezondheid is algemeen bekend. Er zijn vele publicaties daarover verschenen en in Nederland getuigen de GGD GHOR rapportages daarvan en zeer recent ook de analyse gelijkwaardigheidscriteria Schiphol, gerapporteerd door het RIVM. Genoemd worden hierbij o.a. slaapverstoring- hart en vaatziekten en cognitieve stoornissen bij kinderen^{4,5}.

2. Het business model - de hub functie - van de KLM klopt niet en is economisch discutabel.

Het is jammer dat de vorige minister de krimpplannen heeft opgeschort terwijl hij wel degelijk de mogelijkheden had om tot krimp te komen. Immers, krimp van de luchtvaart in Nederland kan heel goed door beperking van het "hub and spoke" model begeleid worden^{6,7,8}. Maar het 'hub and spoke model' is ongemoeid gelaten bij de krimpplannen van minister Harbers. Dat is merkwaardig want de KLM opereert vanwege de kleine thuismarkt in een zeer concurrerende internationale omgeving. Dit fundamentele nadeel, de schaalgrootte die KLM in een zeer concurrerende markt dwingt, blijft gelden^{7,8}. Het door staatsagent Kremers opgemerkte te hoge kostenniveau van KLM vergroot dit probleem⁹. Het totaal leidt ertoe dat de financiële positie van KLM momenteel uitermate wankel is. We benadrukken dat dit niet door corona is veroorzaakt; in 2019 was dit al aan de hand. Het groeiemodel van KLM voor 2020 was niet anders dan korte termijn planning en een vlucht voor de stijgende kosten uit. Het is o.i. niet voor niets dat de staatsagent het jaarverslag van de KLM misleidend noemt⁹. De positieve woorden, uitgesproken door de CEO van de KLM, over de financiële status

van de KLM zijn dus in feite onjuist, bijvoorbeeld omdat hierbij de enorme externe kosten niet genoemd worden evenals de vrijstelling van belastingen en heffingen^{9, 10, 11}.

Kortom, dat de hub-functie van AF-KLM kost wat kost (dus met ruime financiële hulp van de regering) in de lucht moet worden gehouden is economisch gezien uiterst discutabel.

3. Het economisch belang van Schiphol/ KLM voor de Nederlandse economie wordt stelselmatig overschat.

“Het economisch belang van het bedrijfsmodel van Schiphol/ KLM, de hub-functie” is door het onderzoeksbureau SEO onderzocht¹². Dit was in opdracht van het ministerie van I&W. Maar om precies te zijn, de onderzoeksvraag was eigenlijk: wat de economische effecten van “de-hubbing” zouden zijn, *wanneer dit direct zou optreden*. Hierbij heeft het ministerie van I&W een aantal cruciale vragen niet gesteld¹¹. Dit geldt bijvoorbeeld voor de – minstens zo belangrijke - langere termijn effecten (zoals het herstel van de werkgelegenheid)^{13, 14} en het gedeeltelijk vervangen van de hub-functie. Daarnaast is het merkwaardig dat de kwantificering van de positieve externe effecten (geluid, emissies en externe veiligheid), ook buiten de opdracht viel¹³. Eveneens merkwaardig is, dat niet gevraagd is om de ontvangen staatsteun en belastingvrijstellingen door te berekenen in het economisch effect.

De essentie is in feite: welke luchtvaart hebben wij nodig voor de behoefte die Nederland heeft en niet welke luchtvaart we nodig hebben om de KLM in de lucht te houden.

Wij zijn gegeven het bovenstaande van mening dat het “hub and spoke model”, zoals het nu is, een belemmerende overtuiging is van de KLM en nieuwe uitdagingen en kansen uit de weg gaat. Economisch gunstig én welvaart bevorderend zou o.i. een gedeeltelijke “de-hubbing” zijn, in combinatie met een hogere vliegtax. De inkomsten van de vliegtax kunnen bijdragen aan een optimalisering en uitbreiding van het HSL netwerk in Europa. Korte afstand vluchten kunnen hierdoor gedeeltelijk vervangen worden door treinreizen. Het bestemmingsnetwerk kan zo van essentieel belang worden voor de Nederlandse economie en maatschappij. Schiphol kan hier dan als een “hub and spoke” in het luchtvaart-trein model fungeren. De plannen zijn al jaren geleden opgesteld en aangeboden^{15, 16, 17}. De beschikbare infrastructuur nu, en zoals in Multimodale Knoop Schiphol voorzien, zijn daarbij een uitstekend vertrekpunt¹⁸

Verlies van werkgelegenheid zal in het luchtvaart-trein model naar verwachting geen probleem zijn wegens de grote krapte op de arbeidsmarkt in de metropoolregio Amsterdam¹⁹.

Van groot belang is dat het luchtvaart-trein model tot een significante vermindering kan leiden van de aanhoudende geluidsoverlast en milieuschade door vliegverkeer. De klimaatdoelen van Parijs worden dan voor Schiphol ook beter haalbaar.

4. Zonder krimp is een schonere, stillere en zuinigere luchtvaart een sprookje.

De realiteit is dat in de komende jaren schoner vliegen op accu's of waterstof op grote schaal onmogelijk is door praktische beperkingen zoals energiedichtheid, gewicht, tankvolume en omzettingsverliezen in de productie van duurzame energie. Inmiddels is uit wetenschappelijk onderzoek duidelijk gebleken dat de hoeveelheid elektriciteit nodig voor de chemische omzetting naar synthetische kerosine een niet voorziene claim legt op de opwekcapaciteit van groene stroom^{20, 21}. Er is berekend dat 21 GW nodig is om een basis te leggen voor een deel van de kerosineproductie (1 GW kan ongeveer 1 miljoen huishoudens van stroom voorzien)^{22, 23}. Er zijn nog veel meer hordes die overwonnen moeten worden zoals het gebruik van accu's: de hoeveelheid energie die in een luchtvaartwaardige accu kan worden opgeslagen (143 Wh per kg) is op dit moment bijna 90 keer minder dan de energie in een kilogram kerosine²¹. Kortom, tenzij er een technisch wonder gebeurt kan de luchtvaart onmogelijk binnen redelijke afzienbare tijd significant schoon worden door innovaties en verduurzaming. Dit gegeven wordt eindelijk ook erkend door de KLM⁹. Helaas wordt een voorspoedige “duurzame” innovatie nog steeds door de sector gebruikt om te lobbyen bij de politiek.

...minder geluid? Forget it. OZV deed geluidsmetingen en deze metingen tonen aan dat het verschil in sound exposure level tussen vliegtuigen van voor 2008 en na 2015 zo minimaal is, dat de omwonenden dit niet kunnen waarnemen. Dit wordt bevestigd door de European Union Aviation Safety Agency²⁴. De vlootvernieuwing waar de KLM zich op laat voorstaan zal dus voor de burger geen hoorbare herrievermindering opleveren. N.B. Laat u niet om de tuin leiden door uitspraken als: “50% vermindering van noise footprint”²⁵. De noise footprint is een resultaat van een berekening met vele variabelen en een vermindering van de noise footprint met 50%, betekent absoluut niet dat daarmee de geluidsbelasting halveert²⁶. Vermindering van geluid kan de komende 10-15 jaar alleen maar gerealiseerd worden als de frequentie waarmee gevlogen wordt afneemt.

5. Krimp? En toch worden burgers nog meer belast!

In het krimp-plan van de vorige minister is opgenomen om bepaalde banen (“geluidpreferent”) meer te belasten dan andere banen (“niet-geluidpreferent”)²⁷. Het motto was daarbij dat dan minder burgers gehinderd zouden worden. Dit nog verder “volvliegen” van de “geluidpreferente” banen wordt mogelijk gemaakt door middel van nieuwe aanvlieg technologieën en startprocedures waardoor de vliegfrequentie kan worden geïntensiveerd; om de 70 seconden in plaats van de huidige 2-3 minuten interval(!)²⁸.

Door diverse bewonersgroepen zijn grote bezwaren geuit tegen het volvliegen van de “geluidpreferente” banen. Dat dit terecht is, blijkt uit de overweging van de rechtbank in de RBV-zaak¹ dat bij preferentieel baangebruik de individuele rechtsbescherming van de burger in het gedrang komt (par.6.41.2).

Deze voorgestane maatregel gaat dus in tegen de uitspraak van de rechter, veronachtzaamt de belangen van grote groepen burgers en leidt ook nog eens tot polarisatie tussen de verschillende bevolkingsgroepen. Dit laatste hebben wij al gemerkt.

Minder vlieghinder dient ten goede te komen aan **alle** omwonenden die onder vlieghinder te lijden hebben.

6. Minder vliegen betekent meer ruimte voor wonen

Een economisch onderbouwde krimp van Schiphol is dus cruciaal voor een gezonde leefomgeving in grote gebieden in de Randstad. Maar het gaat verder. Als er minder hinder is, kan er meer gebouwd worden. In een gebied met hoge woningnood is dat van groot belang! Vele duizenden woningen kunnen dan extra gebouwd worden²⁸. In het licht van het aan de provincies Noord- en Zuid-Holland opgelegde woningbouw quotum is dit een factor van belang, immers vele bouwlocaties bevinden zich in de nabijheid van Schiphol^{30, 31}.

Graag nodigen we u uit voor een gesprek.

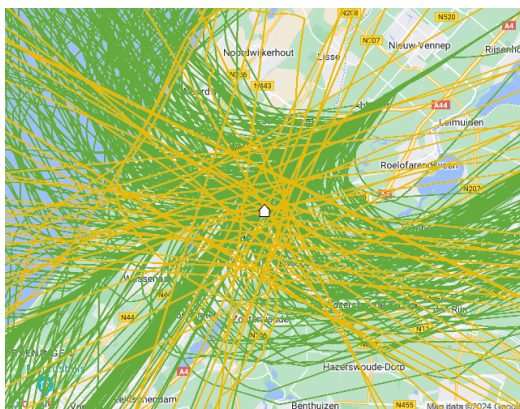
Hoogachtend,

Stichting Omgeving Zonder Vlieghinder: Jan Edens (voorzitter)
Werkgroep Geluidshinder Kaag en Braassem: Rob Loekenbach (voorzitter)
Werkgroep Vlieglawaaï Lisse: Jelly Beets (voorzitter)
Vereniging Vlieghinder Nieuwkoop: Maria Horfarter (voorzitter)
Stichting Dorpsbelangen Burgerveen: Arnoud Hendriks (voorzitter)
Dorpsraad Rondom de Plassen: Wim van der Heijden (voorzitter)
Platform Vlieghinder Kennemerland: Wil Spaanderman (voorzitter a.i.)
Platform Vlieghinder Zaanstreek: Winnie de Wit (voorzitter)
Platform Vliegoverlast Amsterdam: Wouter Looman (secretaris a.i.)
Stop4deroute: Femke van Brussel (bestuurslid)

Figuur 1

1a Dagopname zondag 2 juni 2024

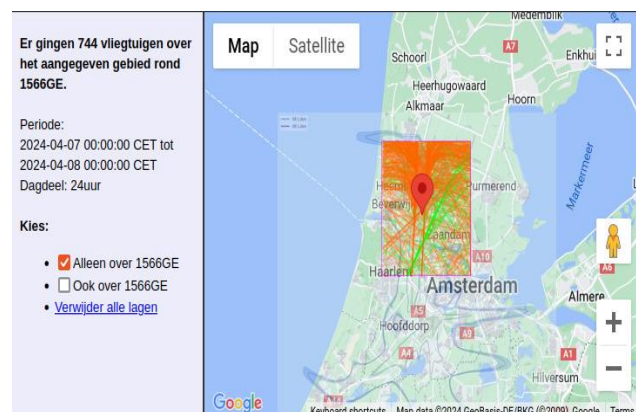
07:00 - 23:00u. 456 vluchten



Groen=aankomende vluchten, geel is hoog overkomend vliegverkeer. Ruim 40 % van de aankomende vluchten vliegt rond de 500-800 meter hoogte. Op deze zondag waren er 31 vluchten vóór 09.00u. Dit is 48% van de vluchten in die tijdsperiode. Per vliegtuig wordt daarbij veelal een piekgeluidbelasting geregistreerd tussen de 65 en 90 dB(A).

1b Dagopname donderdag 4-5 juli 2024

00.00-00.00u. 744 vluchten



Referenties:

1. [Staat handelt onrechtmatig: belang omwonenden Schiphol stelselmatig ondergeschikt aan luchtvaart \(rechtspraak.nl\)](#)
2. <https://ozv.nu/2019/11/nieuw-rapport-ongehoorde-geluidsschade-van-schiphol>
3. [Addendum-Piekgeluid-def.pdf \(ozv.nu\)](#)
4. [Onderzoeksrapport geluidshinder en slaapverstoring luchtvaart 2020 - GGD GHOR Nederland](#)
5. [2020-0219.pdf \(rivm.nl\)](#) met verwijzing naar: [9789289053563-eng.pdf \(who.int\)](#)
6. [Network-Quality-and-Environment-Framework-Natuur-Milieu-april-2024.pdf \(natuurenmilieu.nl\)](#)
7. https://www.toekomstluchtvaart.nl/Overtollig_luchtvervoer.html
8. [PDF-154.pdf \(neo-observatory.nl\)](#)
9. [Ruzie tussen KLM en toezichthouder: van 'voortvarende start' naar 'onbegrip' \(nos.nl\)](#) en ['Als toezichthouder moet je mensen laten voelen dat je bereid bent voor het conflict te kiezen' \(fd.nl\)](#)
10. [KLM-ceo Marjan Rintel: 'Luchtvaart is een moeilijk te verduurzamen sector' \(fd.nl\) - Zoeken \(bing.com\)](#)
11. [De Blauwe Fabel'' van Ties Joosten uit 2022 \(ISBN 9789083196015\) - Zoeken \(bing.com\)](#)
12. [pdf \(overheid.nl\)](#)
13. ['Nederlandse economie kan krimp Schiphol wel aan' \(nos.nl\)](#)
14. [Ook KLM moet achter krimp van Schiphol gaan staan | Natuur & Milieu \(natuurenmilieu.nl\)](#)
15. <https://open.overheid.nl/documenten/ronl-d37c462c-0506-4dd2-ba17-d888d65a9e50/pdf>
16. [Trein-is-goed-alternatief-voor-korte-vluchten-vanaf-Schiphol-Rapportage.pdf \(change.inc\)](#)
17. [paper naar een european year of rail met impact.pdf \(berenschot.nl\)](#)
18. [MIRT-verkenning Multimodale Knoop Schiphol Eindrapport](#)
19. [EVMRA 2023: Economie MRA draait op volle toeren, maar grenzen zijn in zicht - metropoolregioamsterdam](#)
20. [Peeters, P., & Melkert, I. J. \(2024\). Factsheet toekomst verduurzaming luchtvaart \(actualisatie 2024\). Tweede Kamer der Staten](#)
[Generaal. http://www.tweedekamer.nl/downloads/document?id=2024D12448](#)
21. [E1733 factsheet voortstuwing in de luchtvaart mrt 2021 v07.pdf \(tudelft.nl\)](#)
22. [Het energiesysteem van de toekomst.pdf](#)
23. <https://www.essent.nl/kennisbank/stroom-en-gas/energiebegrippen/gigawatt>
24. <https://www.easa.europa.eu/eco/eaer/topics/technology-and-design/aircraft-noise#certified-noise-levels> zie tekst figuur 3.2
25. [A more sustainable future with Airbus | Transavia](#)
26. [\(PDF\) Reducing the Noise of Hypersonic Aircraft \(researchgate.net\)](#)
27. [convenant-hinderbeperking klein.pdf \(omgevingsraadschiphol.nl\)](#)
28. [eurocontrol-tbs-principles-alt-static-separation-final-approach.pdf. Annex A Tabellen 22-28](#)
29. [9789289053563-eng.pdf \(who.int\)](#)
30. [Rapportage-Nieuwbouw-Vliegtuiglawaai-Schiphol.pdf \(ozv.nu\)](#)
31. [pdf \(overheid.nl\)](#)