

**Stichting Omgeving Zonder Vlieghinder voor de Rijn en Bollenstreek**  
**Werkgroep Geluidshinder Kaag en Braassem**  
**Werkgroep Vlieglawaaai Lisse**  
**Platform Vliegoverlast Amsterdam**  
**Platform Vlieghinder Kennemerland**  
**SOS Zaanstreek / Platform Vlieghinder Zaanstreek i.o.**  
**Stop4deRoute**

Oegstgeest, 28 maart 2024

Tweede Kamer ter attentie van bureau woordvoering kabinetsformatie  
Postbus 20018  
2500 EA Den Haag

Aan de informateurs, de heer E. Dijkgraaf en de heer R. van Zwol

Geachte heren Dijkgraaf en van Zwol,

**Inleiding**

Wij schrijven u als vertegenwoordigers van omwonenden van Schiphol. U zult bekend zijn met het feit dat het luchtverkeer van en naar Schiphol leidt tot grote overlast voor een grote groep omwonenden, waarbij het gaat zowel om omwonenden in de nabijheid van Schiphol als degenen die op grotere afstand van de luchthaven onder de aanvlieg- en vertrekroutes wonen. De toename van het vliegverkeer de afgelopen decennia – met uitzondering van de Corona-periode – heeft voor de omwonenden tot een onaanvaardbare situatie op het gebied van geluidsoverlast en gezondheidsrisico's geleid.

Wij vragen al vele jaren aandacht voor deze situatie. Lange tijd hebben wij het gevoel gehad niet gehoord te worden. De afgelopen tijd lijkt er het bewustzijn te zijn dat de ontstane situatie inderdaad onaanvaardbaar is en dat maatregelen om deze te verbeteren, noodzakelijk zijn. Dit is onderstreept door de uitspraak van de rechtbank Den Haag van 20 maart jongstleden<sup>1</sup>, die als kern heeft dat de regering bij het bepalen van het beleid op het gebied van het luchtverkeer rond Schiphol vele jaren stelselmatig de belangen van omwonenden heeft veronachtzaamd. Deze uitspraak – die uitvoerbaar bij voorraad is – noopt de regering om binnen een jaar maatregelen te nemen waarbij met de belangen van omwonenden terdege rekening wordt gehouden.

Wij verwachten dat dit onderwerp aandacht zal krijgen in de gesprekken over het regeerakkoord, om niet te zeggen dat de uitspraak van de rechter hiertoe noopt. In dit kader vinden we het belangrijk om u te informeren vanuit het perspectief van de omwonenden van Schiphol. De luchtvaartsector – Schiphol, Air France/KLM en anderen – schroomt niet om haar visie te geven op het beleid dat de regering over het luchtverkeer rond Schiphol zou moeten voeren. Wij vinden het belangrijk een tegengeluid te laten horen vanuit ons perspectief. Daartoe dient deze brief.

We vermelden hierna de overwegingen die in dit kader relevant zijn.

**1. De werkelijkheid van de intensiteit van het vliegverkeer van en naar Schiphol en de gevolgen voor de leefbaarheid.**

De werkelijkheid is dat er dagelijks vanaf 5 uur in de ochtend tot laat in de avond en soms ook 's-nachts vele honderden vliegtuigen over ons heenkomen. Derhalve uren achter elkaar om de twee à drie minuten een vliegtuig. Op afstanden tot ruim 40 km van Schiphol komen de landende en opstijgende vliegtuigen over op 700-900 meter, vaak met een pieklawaai van om en nabij de 65-75dB(A) en dat is al jaren zo<sup>2,3</sup>. Dit geldt voor alle banen! Bij mooi weer buiten zitten en een gesprek voeren? Voor ruim een half miljoen mensen in de omgeving van Schiphol geldt: vergeet het. En over het kunnen slapen met het raam open hebben we het maar niet.

Het is voor mensen die niet in de omgeving van Schiphol wonen, niet goed mogelijk zich een voorstelling te maken van wat deze continue geluidsoverlast gedurende vele jaren met iemand doet. Om dat te weten, moet je in dit gebied wonen.

Dat vlieggeluid schadelijk is voor de volksgezondheid is al jaren bekend. Hierover zijn vele publicaties verschenen. In Nederland getuigen de GGD-rapportages daarvan en zeer recent ook de analyse gelijkwaardigheidscriteria Schiphol, gerapporteerd door het RIVM<sup>4,5</sup>. De gezondheidsschade betreft onder meer stress, hart- en vaatziekten, slaapverstoring en verminderde leerprestaties.

We verwijzen naar de informatie die de uitspraak van de rechtbank Den Haag hierover bevat.

## **2. De KLM is NIET de kurk waar de Nederlandse economie op drijft.**

Het door minister Harbers op 24 juni 2022 uitgesproken voornemen om tot vermindering van het aantal vluchten van en naar Schiphol te komen, was voor de omwonenden een signaal dat er eindelijk naar hun klachten over geluid- en milieuhinder geluisterd werd. Maar in het internationale krachtenveld, waarin de minister moet opereren, zijn de mogelijkheden voor nationale initiatieven beperkt. Het is jammer dat de minister daarom de krimpplannen heeft opgeschort terwijl hij wel degelijk de mogelijkheid heeft 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<sup>6</sup>. 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. Structurele winst behalen voor KLM als werkmaatschappij van AF-KLM is daardoor onhaalbaar<sup>7</sup>. Dit fundamentele nadeel, de schaalgrootte die KLM in een zeer concurrerende markt dwingt, blijft gelden. Het door staatsagent Kremers opgemerkte te hoge kostenniveau van KLM vergroot dit probleem<sup>8</sup>. 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 groeimodel van KLM voor 2020 was niet anders dan korte termijn planning en een vlucht voor de stijgende kosten uit. Het is naar onze mening niet voor niets dat de staatsagent het jaarverslag van de KLM misleidend noemt<sup>8</sup>. 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<sup>8,9</sup>. De kern is in feite dat het business model van de KLM niet klopt en ook nog eens extra milieuschadelijk is<sup>10</sup>.

Kortom, een AF-KLM dat met financiële hulp van de regering in de lucht gehouden wordt kan men dus niet beschouwen als “de kurk waar de Nederlandse economie op drijft”.

## **3. Het belang van de hub-functie van Schiphol voor de Nederlandse economie wordt verkeerd ingeschat.**

In opdracht van het ministerie van I&W is door het onderzoeksbureau SEO “het economisch belang van de hub-functie van Schiphol” onderzocht<sup>11</sup>. De onderzoeksvraag was in feite 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 gesteld<sup>11</sup>. Dit geldt bijvoorbeeld voor de – minstens zo belangrijke - langere termijn effecten (zoals het herstel van de werkgelegenheid)<sup>12,13</sup>. Daarnaast is het merkwaardig dat de kwantificering van de positieve externe effecten (geluid, emissies en externe veiligheid), buiten de opdracht viel<sup>14</sup>. Eveneens merkwaardig is, dat niet gevraagd is om de ontvangen staatsteun en belastingvrijstellingen door te berekenen in het economisch effect.

Wij zijn gegeven het bovenstaande van mening dat het “hub and spoke model”, zoals het nu is, verlaten dient te worden en het beleid gericht moet worden op optimalisering van de verbinding van Nederland met het buitenland.

Daarbij past het om, wat ons betreft, de nadruk te leggen op uitbreiding van het HSL netwerk in Europa. Dan pas zou het bestemmingsnetwerk in werkelijkheid van essentieel belang worden voor de Nederlandse economie en maatschappij. Zonder, of met een beperkt “hub and spoke” vliegmodel kan Schiphol als een “hub and spoke” in het luchtvaart-trein model fungeren. De plannen zijn al jaren geleden aangeboden<sup>15,16</sup>. De beschikbare infrastructuur nu, en zoals in Multimodale Knoop Schiphol voorzien, zijn daarbij een uitstekend vertrekpunt<sup>17</sup>. Dit roept om snelle uitvoering en zal kansen bieden voor de werkgelegenheid.

Van groot belang is dat het luchtvaart-trein model tot een significante vermindering kan leiden van de aanhoudende geluidsoverlast en milieuschade door vliegverkeer.

## **4. Schonere luchtvaart en/of minder geluid in de komende jaren is een sprookje.**

Vorige kabinetten – zich daarbij ongetwijfeld baserend op informatie die de luchtvaartsector bij haar had aangeleverd – deden voorkomen alsof luchtvaart schoner zal worden door innovaties en verduurzaming. Echter, in de komende jaren is schoner vliegen op accu’s of waterstof op grote schaal onmogelijk 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<sup>18</sup>. 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)<sup>19</sup>. 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 kerosine<sup>20</sup>. 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 KLM. Helaas wordt een voorspoedige 'groene' innovatie nog steeds door de sector gebruikt om te lobbyen bij de politiek.

...minder geluid? Forget it. OZV deed geluidsmetingen en onze 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 Agency<sup>21</sup>. De vlootvernieuwing waar de KLM zich op laat voorstaan zal dus voor de burger niet een hoorbare herrievermindering opleveren. N.B. Laat u niet om de tuin leiden door uitspraken als: "50% vermindering van noise footprint"<sup>22</sup> De noise footprint is een resultaat van een berekening met vele variabelen en betekent in geen geval 50% vermindering van geluid<sup>23</sup>. Verre van dat. Vermindering van geluid kan de komende 10-15 jaar alleen maar gerealiseerd worden als de frequentie waarmee gevlogen wordt afneemt.

We verwijzen in dit kader graag naar de brief<sup>24</sup> die de Natuur- en milieufederaties Noord Holland en Zuid Holland samen met organisaties van omwonenden van Schiphol op 22 maart jongstleden hebben gezonden aan de Europese Commissaris voor Transport over de zienswijze van de KLM in het kader van de Balanced Approach procedure van de Europese Commissie. In haar zienswijze schetst KLM herhaaldelijk een te optimistisch beeld van de resultaten op het gebied van de vermindering van geluidsoverlast die zonder krimp bereikt zouden kunnen worden.

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

Helaas schuilt er bij de krimpplannen van demissionair minister Harbers toch een adder onder het gras. In het krimpplan is opgenomen om bepaalde banen ('geluidpreferent') meer te belasten dan andere banen ('niet-geluidpreferent')<sup>25</sup>. 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<sup>26</sup>.

Wij begrijpen niet hoe de minister bij afweging van de belangen van alle omwonenden in redelijkheid tot dit voornemen heeft kunnen komen. De minister moet geweten hebben dat dit voornemen gebaseerd is op incomplete informatie en verouderde geluidsbelastingswaarden (2008)<sup>27</sup>. In de huidige situatie worden bij de 'geluidpreferente banen', volgens de WHO-geluidsrichtlijnen voor Europa, al méér burgers belast dan onder de 'niet-geluidpreferente banen'<sup>28</sup>. Precies het omgekeerde van wat de minister beweert. De minister bevoordeelt op deze wijze ook de ene groep burgers ten koste van de andere groep. Dit werkt polarisatie in de hand. Dit hebben wij intussen al gemerkt. Minder vlieghinder dient ten goede te komen aan alle omwonenden die onder vlieghinder te lijden hebben. Wij zien ons in deze opvatting gesterkt door de uitspraak van de Rechtbank Den Haag. De Rechtbank gaf aan dat de Staat een vorm van praktische en effectieve rechtsbescherming moet bieden voor alle mensen die ernstige hinder of slaapverstoring ondervinden van het luchtverkeer van en naar Schiphol. Het begrip 'effectieve, individuele rechtsbescherming' staat in dezen centraal<sup>29</sup>. De belangen van de omwonenden van de preferente banen wegen even zwaar als die van de andere banen. Een vermindering van de overlast van de omwonenden van de niet preferente banen mag niet ten koste gaan van de omwonenden van de preferente banen

## **6. Minder vliegen is meer 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 worden<sup>28</sup>.

### **Tot slot**

Het is bewezen dat vliegen één van de meest milieu- en geluidsvervuilende manieren van vervoeren en verplaatsen is. Het is bewezen dat vliegen de omwonenden ernstige overlast bezorgt. Luchtvaart is derhalve als negatief voor de Nederlandse maatschappij, economie én het milieu te beschouwen. De tijd is voorbij dat iedereen achteloos het vliegtuig kan pakken voor een leuk reisje. Politici die nog steeds menen dat "Schiphol mag blijven groeien"<sup>29</sup> en dat "burgers zelf mogen blijven bepalen hoe vaak ze per jaar vliegen"<sup>30</sup> hebben onbegrijpelijk genoeg niet alleen de

urgentie gemist van de dreigende klimaatcrisis, maar hebben ook geen oog voor de overlast die de bewoners rondom Schiphol al jaren moeten doorstaan. Het is de hoogste tijd dat de regering dit inziet en begrijpt dat de draagkracht en het aanpassingsvermogen van de Nederlandse burgers op dit punt de grenzen van het aanvaardbare al lang heeft overschreden. Als het toekomstig kabinet stelt dat de Nederlander weer op één moet komen dan is onlosmakelijk daaraan verbonden dat de gezondheid van de Nederlander ook weer op één moet komen. Het is tijd dat een nieuw kabinet afstand neemt van het korte termijn denken en de plicht op zich neemt zich ervoor in te zetten dat artikel 21 van de grondwet nageleefd gaat worden.

Wij onderkennen dat u als informateurs en de nieuwe regering een ingewikkelde taak wacht. We vertrouwen er op dat er op het punt van de geluidsoverlast van Schiphol beleid zal worden gevoerd, waarbij de belangen van de omwonenden van Schiphol op juiste wijze in aanmerking worden genomen.

Hoogachtend,

Jan Edens, voorzitter van de Stichting Omgeving Zonder Vlieghinder voor de Rijn en Bollenstreek

Rob Loekenbach, voorzitter van de Werkgroep Geluidshinder Kaag en Braassem

Jelly Beets, voorzitter van de Werkgroep Vlieghinder Lisse

Wouter Looman, lid dagelijks bestuur Platform Vliegoverlast Amsterdam

Wil Spaanderman, voorzitter a.i. van het Platform Vlieghinder Kennemerland

Winnie de Wit, voorzitter van SOS Zaanstreek / Platform Vlieghinder Zaanstreek i.o.

Femke van Brussel, lid dagelijks bestuur Stop4deRoute

Referenties:

1. Rechtbank Den Haag, 20-03-2024, zaaknr C-09-632625-HA ZA 22-610  
<https://uitspraken.rechtspraak.nl/details?id=ECLI:NL:RBDHA:2024:3734>
2. <https://ozv.nu/2019/11/nieuw-rapport-ongehoorde-geluidsschade-van-schiphol>
3. <https://bezoekbas.nl/wp-content/uploads/2023/04/Baangebruikcijfers-gebruiksjaar-2023.pdf>
4. [Onderzoeksrapport geluidshinder en slaapverstoring luchtvaart 2020 - GGD GHOR Nederland](#)
5. <https://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/2020-0219.pdf>
6. [https://www.toekomstluchtvaart.nl/Overtollig\\_luchtvervoer.html](https://www.toekomstluchtvaart.nl/Overtollig_luchtvervoer.html) en [https://www.toekomstluchtvaart.nl/Dualistische\\_hub.html](https://www.toekomstluchtvaart.nl/Dualistische_hub.html)
7. <https://www.neo-observatory.nl/site/wp-content/uploads/2019/12/PDF-154.pdf>
8. <https://nos.nl/artikel/2477305-ruzie-tussen-klm-en-toezichthouder-van-voortvarende-start-naar-onbegrip> en <https://fd.nl/politiek/1501909/als-toezichthouder-moet-je-mensen-laten-voelen-dat-je-bereid-bent-voor-het-conflict-te-kiezen>
9. [KLM-ceo Marjan Rintel: 'Luchtvaart is een moeilijk te verduurzamen sector' \(fd.nl\)](#)
10. De Blauwe Fabel" van Ties Joosten uit 2022 (ISBN 9789083196015)
11. <https://open.overheid.nl/documenten/dpc-040ebb777937a901820d023135a0de3774532935/pdf>
12. <https://www.toekomstluchtvaart.nl/> en [https://www.toekomstluchtvaart.nl/Overtollig\\_luchtvervoer.html](https://www.toekomstluchtvaart.nl/Overtollig_luchtvervoer.html)
13. <https://nos.nl/artikel/2408861-nederlandse-economie-kan-krimp-schiphol-wel-aan>
14. <https://natuurenmilieu.nl/nieuws-artikel/ook-klm-moet-achter-krimp-van-schiphol-gaan-staan/>
15. <https://assets.change.inc/downloads/Trein-is-goed-alternatief-voor-korte-vluchten-vanaf-Schiphol-Rapportage.pdf>
16. <https://www.berenschot.nl/media/sngetzjs/paper naar een european year of rail met impact.pdf>
17. Eindrapport MIRT-verkenning Multimodale Knoop Schiphol.2019
18. [https://www.netbeheernederland.nl/upload/Files/Rapport\\_Het\\_energiesysteem\\_van\\_de\\_toekomst\\_203.pdf](https://www.netbeheernederland.nl/upload/Files/Rapport_Het_energiesysteem_van_de_toekomst_203.pdf) (pag 22 en 89)
19. <https://www.essent.nl/kennisbank/stroom-en-gas/energiebegrippen/gigawatt>
20. [E1733 factsheet voortstuwing in de luchtvaart\\_mrt 2021\\_v07.pdf \(tudelft.nl\)](#)
21. <https://www.easa.europa.eu/eco/eaer/topics/technology-and-design/aircraft-noise#certified-noise-levels> zie tekst figuur 3.2
22. <https://www.transavia.com/en-NL/airbus/>
23. [https://www.acoustics.asn.au/conference\\_proceedings/INTERNOISE2014/papers/p874.pdf](https://www.acoustics.asn.au/conference_proceedings/INTERNOISE2014/papers/p874.pdf)
24. <https://ozv.nu/blog/wp-content/uploads/2024/03/20240322-Letter-to-DGV-Move-regarding-aircraft-noise.pdf>
25. <https://open.overheid.nl/documenten/ronl-024dd11c16bad9823ae75aed4b8dd1ccd8de6cce/pdf>. P. 9, 4<sup>e</sup> allinea
26. <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2021-05/eurocontrol-tbs-principles-alt-static-separation-final-approach.pdf>. Annex A Tabellen 22-28
27. [https://omgevingsraadschiphol.nl/wp-content/uploads/2020/01/convenant-hinderbeperking\\_klein.pdf](https://omgevingsraadschiphol.nl/wp-content/uploads/2020/01/convenant-hinderbeperking_klein.pdf)
28. <https://ozv.nu/blog/wp-content/uploads/2023/06/Bewonersaantallen-primaire-en-secundaire-banen-v1.2-20230515.pdf>
29. Rechtbank Den Haag, 20-03-2024, zaaknr C-09-632625-HA ZA 22-610, par 6.41 en 6.41.4
30. <https://ozv.nu/blog/wp-content/uploads/2022/03/Rapportage-Nieuwbouw-Vliegtuiglawaai-Schiphol.pdf>
31. <https://www.pvv.nl/images/2023/PVV-Verkiezingsprogramma-2023.pdf>
32. <https://www.nrc.nl/nieuws/2023/11/05/yesilgoz-speelt-bij-lelystad-airport-de-betuttelingskaart-a4179854>