

Zienswijze internetconsultatie Aanvullende raadpleging Balanced Approach Schiphol

Het ministerie van IenW heeft aangegeven in de lopende Balanced Approach procedure het maatregelpakket aan te willen vullen met nieuwe maatregelen om recht te doen aan de uitspraak in de RBV-rechtszaak en de gesprekken met de Europese Commissie. In deze consultatie vraagt IenW voornamelijk input over twee vragen.

Deze zienswijze gaat over het aangepaste maatregelpakket zelf. Aan het einde zal ik ook nog kort een reactie geven over de onderwerpen in de twee vragen. Ik verzoek u deze zienswijze niet geautomatiseerd te werken en delen van mijn zienswijze niet in te delen in vooraf gedefinieerde vragen.

Mijn zienswijze is opgedeeld in een aantal punten:

- 1) Het ministerie geeft aan met dit nieuwe maatregelpakket recht te willen doen aan de uitspraak in de RBV-rechtszaak. Dit nieuwe (naar mijn mening uitgekilde) pakket aan maatregelen lijkt echter helemaal niet te voldoen aan de uitspraak van de rechter.

Zo heeft de rechtbank duidelijk gesteld dat het overlast niveau binnen 12 maanden terug moet naar het geldende LVB 2008. Deze uitspraak was afgelopen 20 maart en is op voorraad uitvoerbaar. De enige maatregel die in 2024 nu in het voorstel staat is een vrijwillig convenant met KLM om minder luidruchtige toestellen in te zetten in de nacht.

Het is duidelijk dat dit vrijwillige convenant op geen enkele manier recht doet aan de uitspraak. Niet in de genomen maatregelen en niet in het tijdsplan. Met deze vrijwillige afspraak kunnen bewoners niets en werkt zelfs tegen in het rechtsherstel: de onzekere gevolgen worden meegenomen in geluidsberekeningen, maar omwonenden kunnen er geen rechten aan ontleen. Dit holt de positie van omwonenden mijn inziens nog verder uit en doet geen recht aan de uitspraak in de RBV-rechtszaak.

In plaats van dit maatregelpakket kan het beste weer gevlogen gaan worden volgens LVB 2008 met het bijbehorende maximum van 400.000 vluchten. Enkel op deze manier kan IenW voldoen aan de uitspraak.

- 2) De voorgestelde 'krimp' naar 460.000 tot 470.000 vluchten is eigenlijk groei. Volgens het geldende LVB 2008 zouden slechts 400.000 vluchten mogelijk zijn. De aangepaste maatregelen zijn dus feitelijk een manier om de huidige gedoogde hoeveelheid vluchten grotendeels te gaan legaliseren. Door een 'bandbreedte' op te nemen in de raadpleging wordt de raadpleging ook onduidelijk: zijn het er nu 460.000 of 470.000? Gezien de eerder voorgestelde maatregelen met een maximum van 440.000, dat is bijgesteld naar 452.000 en nu weer bijgesteld naar 460.000 tot 470.000 vluchten lijkt de kans groot dat eigenlijk 470.000 bedoeld wordt.

Het aantal vluchten moet terug gebracht worden tot maximaal 400.000. Dit is een eenvoudige en concrete maatregel waar omwonenden iets aan hebben en is het enige aantal dat rechtsgeldig is.

- 3) Het ministerie noemt de nieuwe maatregelen concreet, maar dat zijn deze absoluut niet. Zo staat er in de raadpleging over een gedeeltelijke nachtsluiting "Het is daarom belangrijk om eerst een scherp beeld te krijgen van de impact van een aantal varianten van (gedeeltelijke)

nachtsluiting, voordat een besluit kan worden genomen.” en “Hierbij dient te worden opgemerkt dat de invoering van een (gedeeltelijke) nachtsluiting afhankelijk is van de uitkomsten van deze impactanalyse en dat dit nog nadere besluitvorming vergt.”. Deze maatregelen zijn dus helemaal niet concreet, maar zacht als boter. De geschiedenis leert dat niet concrete maatregelen leiden tot uitstel, verder onderzoek en uiteindelijk afstel.

Wijzig het maatregelenpakket zodat deze enkel bestaat uit concrete maatregelen met harde aantallen.

- 4) Ook later in het tijdspad worden ontwikkelingen meegenomen die
- a) toch al plaats zouden vinden,
 - b) niet afdwingbaar zijn en
 - c) niet zeker zijn.

Een voorbeeld van een maatregel die toch al plaats zou vinden (en dus eigenlijk helemaal geen maatregel is) is het vervangen van vliegtuigen door nieuwe minder luidruchtige modellen. Dit betreft voornamelijk KLM, waarvan duidelijk is dat zij met een ouder-dan-gemiddelde vloot vliegen (<https://www.ftm.nl/artikelen/klm-vliegt-met-oude-vliegtuigen#:~:text=Organisaties&text=Uit%20nieuw%20onderzoek%20blijkt%20dat,gebruik en%20eerder%20de%20nieuwste%20technieken.>). Het sneller vervangen van de KLM-vloot betreft dus eigenlijk achterstallig onderhoud en is dus geen nieuwe maatregel. Dit is ook een maatregel waar omwonenden niets mee kunnen: kunnen zij naar de rechter stappen als een vloot niet snel genoeg wordt vervangen?

Een voorbeeld van een maatregel die niet afdwingbaar is, is het weren van de meer luidruchtige vliegtuigen door beprijzing. Het is geenszins zeker dat hierdoor het aandeel van de meest luidruchtige vliegtuigen lager wordt. Het gaat dus om een maatregel met een onzeker resultaat waar bij geen resultaat geen te nemen extra maatregelen zijn vastgesteld.

Pas het maatregelenpakket aan, zodat resultaten afdwingbaar en voorspelbaar worden en Schiphol hieraan uiterlijk eind 2024 voldoet.

Nu wil ik even specifiek ingaan op de vragen in de internetconsultatie.

Betreffende vraag 1: De stapsgewijze invoering gaat te traag en zijn niet concreet. Zie mijn argumentatie waarom eerder in deze zienswijze.

Betreffende vraag 2:

- luidruchtige vliegtuigen weren door beprijzing geeft een onzeker resultaat. Ook hebben omwonenden vooral last van de aantallen vluchten en beprijzen van sommige types helpt hier niet in.
- De maatregel ‘stillere vliegtuigen in de nacht’ lijkt vooral op papier minder hinder op te leveren. Ook minder luidruchtige vliegtuigen verstoren de slaap. Het doel per 2025 moet zijn een complete nachtsluiting van 23:00 tot 07:00.
- Het minder gebruiken van de secundaire banen zorgt voor een extra verplaatsing van de overlast naar de primaire banen. De omgeving van de primaire banen kan geen extra vluchten aan.
- het sneller vervangen van vliegtuigen betreft voornamelijk achterstallig onderhoud en is

dus geen nieuwe maatregel

- minder vluchten in de nacht betreft nog steeds een groei ten opzichte van de huidige aantallen. Zorg nu eens echt voor minder hinder en sluit Schiphol 's nachts.
- het lagere aantal vluchten van 460.000 tot 470.000 is nog steeds teveel. Balans met de omgeving wordt op deze manier niet bereikt. Het bij u bekende RIVM rapport "vliegtuiggeluid: meten, berekenen en beleven. Een verkenning van wensen en ontwikkelopties" geeft duidelijk aan dat aantallen van grote invloed zijn op de overlast.

Concluderend is mijn zienswijze:

Zoals u heeft kunnen lezen voldoet het nieuwe maatregelpakket niet om weer 'in balans' te komen met de omgeving. De maatregelen gaan niet ver genoeg, zijn deels niet concreet, het tijdsplan is te lang en sommige maatregelen hollen het rechtsherstel zelfs verder uit. Maak het simpel en ga terug naar het geldende LVB 2008 en stel een maximum van 400.000 vluchten in per oktober 2024.