

## **Toelichting op reactie voorstellen balanced approach Schiphol**

### ***Beperken secundair baangebruik, combinaties 1 en 2***

Als de secundaire banen minder ingezet worden, zal voor een groot aantal omwonenden van Schiphol de hinder minder worden. Maar minder inzet van secundaire banen betekent meer inzet van de primaire banen. De omwonenden van Schiphol die van deze banen hinder ondervinden zullen nog meer hinder gaan ervaren. Die banen zijn nu al bijna de gehele dag volledig bezet en door het opvoeren van de start- en landingsfrequentie wordt de geluidshinder nog erger. Het is onesthetische en medisch onverantwoord om een deel van de omwonenden met zoveel hinder te gaan belasten. Dit voorstel wijs ik om die gronden af.

### ***‘Verlengen’ van de periode die als nacht wordt beschouwd, waarin strengere regels voor geluid gelden, combinaties 1, 2 en 3***

Nachtvluchten worden met de Lden systematiek 10 x zo zwaar berekend (Lnight) als dagvluchten. Het oprekken van de nachtperiode, nu van 23:00 – 07:00 uur, stimuleert een verschuiving van nacht- naar dagvluchten. Maar uitgedrukt in Lden, wordt voor elke van de nacht naar de dag verschoven vlucht ruimte gecreëerd voor nog eens 9 dagvluchten.

Alleen als van deze mogelijkheid geen gebruik wordt gemaakt, kan met het verlengen van de nachtperiode enige verlichting van de geluidshinder bereikt worden en sta ik achter dit voorstel.

### ***Gedeeltelijke sluiting van de Buitenveldertbaan, combinaties 1 en 2***

Deze baan veroorzaakt in een zeer stedelijke omgeving, te weten Buitenveldert, Amsterdam zuidoost, het noordoosten van Gooise Meren en Almere, veel hinder. Vooral over het noordoosten van Gooise Meren, Amsterdam zuidoost en de Buitenveldert wordt bij het naderen van deze baan zeer laag aangevlogen (onder de 1.000 meter).

Deze baan was aanvankelijk bedoeld als “stormbaan.” Stormachtige wind uit het westen (dalen) of het oosten (stijgen). En de aanleg van de Polderbaan was ooit bedoeld om de inzet van de Buitenveldertbaan te verminderen. Maar Buitenveldertbaan wordt nu ook voor andere redenen ingezet, zoals baanonderhoud aan andere banen, vanwege beperkt zicht, enz. Gedeeltelijke sluiting van deze baan is eigenlijk niets meer of minder dan wat aanvankelijk al de bedoeling was; alleen gebruiken als het niet anders kan. Het voorstel wordt daarom ten onrechte gepresenteerd als een verbetersuggestie, omdat het veelvuldig inzetten van deze baan nooit plaats had mogen gaan vinden.

### ***Stimuleren stillere vliegtuigen via de luchthaventarieven, combinaties 1, 2 en 3.***

Dit is geen nieuwe maatregel, want bij mijn weten gebeurt dit al. Maar dit zou wel verder aangescherpt kunnen worden, zodat vluchten met zeer lawaaierige toestellen, zoals de Boeing 747, niet meer rendabel worden. Maar van stillere, lees minder lawaaierige toestellen, moet niet veel verwacht worden. Als een toestel 50% minder geluid uitstoot dan het toestel dat vervangen wordt, is dat een geluidsreductie van 3 dB(A). Voor het menselijk gehoor, dat logaritmisch werkt, nauwelijks waarneembaar. Rekenkundig zou deze reductie een verdubbeling van het aantal vluchten mogelijk maken, omdat in Lden de geluidsdruk daarbij gelijk blijft. Maar in de praktijk betekent dit dat de overlast zich verdubbelt.

Dit is niet nieuw. De heer Alders heeft dit al in zijn [brief van 30 januari 2019](#) aan de toenmalige minister van Infrastructuur & Waterstaat, Mw. drs. C. van Nieuwenhuizen-Wijbenga, aan de orde gesteld. Hij constateert de paradox dat naar mate vliegtuigen stiller worden, de overlast toeneemt. De groei van het luchtverkeer, die stillere vliegtuigen volgens de Lden-systematiek mogelijk maakt, is namelijk onevenredig aan de geluidsreductie. En

verder stoten ook stillere vliegtuigen voor de volksgezondheid, de natuur en het klimaat schadelijk uitlaatstoffen uit.

Stimulering van stillere vliegtuigen is een goede maatregel, mits daar geen enkele groei van het luchtverkeer tegenover staat.

### ***Maximaal 440.000 vliegbewegingen per jaar, combinaties 1 en 3.***

Het reduceren van het aantal vliegbeweging is, gezien de stand van de techniek en het beperkte innovatieve vermogen van de luchtvaartsector, de enige maatregel om de geluidsoverlast en de uitstoot van schadelijke uitlaatstoffen effectief te verminderen. Deze reductie zou nog veel verder kunnen gaan, zonder aan de luchtwaardige ontsluiting van Nederland afbreuk van enige betekenis te doen. De Werkgroep Toekomst Luchtvaart heeft hiervoor een scenario opgesteld, waar ik kortheidshalve naar verwijst:

[https://www.toekomstluchtvaart.nl/pdf/Impact\\_Schiphol\\_halveren\\_met\\_behoud\\_bereikbaarheid\\_20230309.pdf](https://www.toekomstluchtvaart.nl/pdf/Impact_Schiphol_halveren_met_behoud_bereikbaarheid_20230309.pdf)

De maatregel is in essentie goed, maar zou tot circa 250.000 vliegbewegingen moeten leiden.

### ***Reductie nachtvluchten tot maximaal 29.000, combinaties 1 en 3, respectievelijk 25.000, combinatie 2.***

Hiervoor geldt hetzelfde als voor het voorstel om de nachtperiode te verlengen. Elke maatregel om het aantal nachtvluchten te beperken zal de ernstigste vorm van overlast, slaapverstoring, inperken. Nog beter zou zijn om Schiphol de hele nacht “op slot” te doen. Maar beperking van nachtvluchten mag niet leiden tot extra vluchten overdag omdat de berekende geluidsdruk in Lden dan gelijk zou blijven.

### **Conclusie**

Alleen met een drastische krimp van Schiphol tot 250.000 vluchten per jaar kunnen de overmatige nadelige effecten voor de volksgezondheid van de omwonenden van Schiphol, de natuur en het klimaat effectief beperkt worden. Iedere omwonende heeft recht op een gezonde woonomgeving met een gezonde natuur. De opwarming van het klimaat zal Nederland en alle andere landen die aan zee liggen geheel of gedeeltelijk onbewoonbaar maken. Afgezien van de andere rampen die de opwarming tot gevolg zullen hebben. Er is geen tijd te verliezen.

Krimp van Schiphol tot 250.000 vluchten per jaar:

- ***kan*** zonder de bereikbaarheid van Nederland te schaden en
- ***moet*** om ons en ons nageslacht voor rampen te behoeden.