

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
Zijne excellentie, dhr. M.J.G. Harbers  
t.a.v. Directie Participatie  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

Leiden, 23 februari 2023

Betreft: Zienswijze experimenteerregeling Schiphol 2023

Excellentie,

De Coöperatie Mobilisation for the Environment U.A. (MOB), de Luchtwachters Holland Rijnland, de Stichting SchipholWatch en platform Duurzaam Dorp Oegstgeest (DDO) hebben kennis genomen van uw conceptbesluit tot een Experimenteerregeling voor de luchthaven Schiphol en willen hierbij onze zienswijze daarop geven.

Wij willen u er op wijzen, dat de luchthaven niet over een natuurvergunning beschikt en dat het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol (LVB) niet meer passend is in de huidige context. Schiphol zonder passende vergunningen is een vrijstaat, en die situatie moet met allerhoogste prioriteit worden aangepakt. Daarbij past geen experimenteerregeling. Het is van groot belang dat er voor de luchthaven een juridische basis komt waarin de afspraken over gelijkwaardige bescherming en andere afspraken die tussen partijen in het verleden zijn gemaakt nu eindelijk worden vastgelegd.

In de nieuwe vergunningen dienen ten minste te worden beschreven:

- het aantal passende vliegtuigbewegingen,
- heldere procedures voor baangebruik,
- de wijze waarop moet worden aangevlogen om geluidshinder te beperken,
- een correcte berekening van geluidszones die in overeenstemming is met de WHO-normen,
- het juridisch bindend verplichten van elektrisch taxiën en walstroom,
- de omgang met gevaarlijke en giftige stoffen en andere zeer zorgwekkende stoffen,
- het respecteren van de referentiesituatie voor Natura 2000 gebieden, en
- het hanteren van een jaarlijks zakkend en bindend CO<sub>2</sub>-plafond.

Dit alles kan niet worden geregeld zonder een passende Milieueffectrapportage. Sinds 2006 zijn diverse milieueffectrapportages, concept-LVB's en een concept natuurvergunning de revue gepasseerd. Dit alles gebaseerd op een Nieuw Normen en Handhaving Stelsel (NNHS), waarvan we nu uiteindelijk, in overeenstemming met hetgeen verschillende bezwaarmakers eerder hebben aangevoerd, helaas moeten vaststellen dat dit niet past binnen de gelijkwaardigheidscriteria voor de vergunning. Het is daarom van groot belang dat het nu voorgenomen LVB en de natuurvergunning wél gaan voldoen aan het referentiekader. Immers, als een geldige vergunde situatie voor de luchthaven niet tot stand kan worden gebracht, dan zal in een goed functionerende rechtsstaat alsnog moeten worden voldaan aan de geluidsnormen op handhavingspunten en aan de normen voor uitstoot van stikstofoxiden die golden op referentiedatum.

We wijzen u er verder op, dat het omgevingsoverleg op dit moment niet functioneert. Eerder was er sprake van een Omgevingsraad Schiphol (ORS) waarin met betrokken partijen overleg mogelijk was en hetwelk maatschappelijk advies kon geven. Uw rechtsvoorganger mw. Van Nieuwenhuizen-Wijbenga zelf heeft deze raad ontbonden. Dit heeft zij gedaan omdat ze constateerde dat met bewoners, lagere overheden en milieuorganisaties geen overeenstemming kon worden bereikt over het groeiperspectief van de luchthaven. Nu er geen maatschappelijk draagvlak meer is voor een groter aantal vliegtuigbewegingen en uw ministerie zelf de ORS heeft beëindigd, is de weg naar een experimenteerregeling, die kennelijk de bedoeling heeft om meer vliegbewegingen mogelijk te maken, afgesloten. U wilt thans een nieuwe "Maatschappelijke Raad Schiphol" (MRS) oprichten, maar om deze raad meteen voor een fait-accompli te stellen lijkt ons geen stap waarmee u gebroken vertrouwen wint van de beoogde deelnemers of waarmee het beoogde lichaam een goede start krijgt. Een maatschappelijk advies altijd moeten uitgaan van de inbreng van de maatschappelijke partners.

Via een uitzending van EenVandaag<sup>1</sup> hebben wij begrepen dat de huidige geluidsnormen niet meer vliegvliegtuigbewegingen mogelijk maken dan 400.000 per jaar. Voor zover uw ministerie dit aantal vliegtuigbewegingen juist heeft vastgesteld, zal dit getal per direct, vanaf het huidige gebruiksjaar, gehanteerd moeten worden. De door u voorgestelde limiet van uiteindelijk 440.000 of 460.000 vliegtuigbewegingen ligt volgens de berichtgeving boven de thans vergunde situatie en dat is dus niet toegestaan.

Uit de rapportage van EenVandaag blijkt voorts dat het ministerie een experimenteerregeling beoogt om een centrale rol van Schiphol in het hub-and-spoke-network in stand te houden.

Hierover het volgende.

Het is ons bekend dat dit is afgesproken in het coalitieakkoord, maar u bent gebonden aan de Europese milieuregels en de vergunningsruimte van de luchthaven. Die zijn van een hogere orde. Het geeft geen pas dat een minister wetten en internationale afspraken niet respecteert. Als de luchthaven u niet de ruimte biedt om op redelijke wijze binnen de wettelijke kaders beleid te maken, dan is de coalitieafspraken niet houdbaar.

---

1 <https://eenvandaag.avrotros.nl/item/eenvandaag-18-02-2023/>

Spoke-bestemmingen zijn in tegenstelling tot point-to-point bestemmingen onnodig vervuilend, bovendien belastend voor de luchthaven en diens omgeving. Het zijn voor de vanuit Schiphol vertrekkende reizigers lang niet altijd primaire bestemmingen. Dit heeft tot gevolg dat mensen onnodig vliegkilometers maken, en erger nog: doordat Schiphol boven de eigen capaciteitsgrenzen opereert, ontbeert het de luchthaven aan de nodige flexibiliteit. We zien dit al geruime tijd aan afgelasting van vluchten tijdens vakantieperioden. Ook incidentele zakelijke vluchten kunnen zo niet worden gefaciliteerd, hetgeen niet goed is voor het vestigingsklimaat, noch voor de economie. Spoke-bestemmingen waarvoor geen primaire marktvraag in Nederland bestaan leveren geen bijdrage aan de bereikbaarheid, eerder aan de congestie op de luchthaven. Reizen uit het buitenland naar spoke-bestemmingen via Schiphol wordt op oneigenlijke wijze aangemoedigd met fossiele belastingsubsidies (reizigers betalen immers geen vliegbelasting, bovendien lagere luchthavenbelastingen, etc.) en door een marktverstorende koppelverkoop. Dit is zo, omdat een rechtstreekse vlucht ten onrechte bewust duurder wordt gemaakt dan een overstapvlucht.

Tot slot. Als uw ministerie zich sterk zou maken voor deze experimentele regeling presenteert de Nederlandse overheid zich als onbetrouwbaar. Wij komen tot deze uitspraak omdat U als verantwoordelijk minister de indruk wekt uw verplichting tot het regelen van een passende vergunning voor de luchthaven na jaren van vertraging opnieuw te ontlopen. De voorgestelde regeling bevat allerlei voor de luchthaven relevante berekeningen, welke openbare informatie u tijdens de consultatie niet heeft overlegd. De milieu-effecten van deze regeling zijn door u ten onrechte niet in beeld gebracht.

Wat wilt u eigenlijk dat tijdens deze consultatie beoordeeld wordt?

Wij hebben inbreng van diverse partijen gelezen. Het is als volgt samen te vatten: ,ensen willen niet worden geschiphold.

Vertrouwende hiermee opnieuw constructief te hebben bijgedragen aan het proces van het verkrijgen van nieuwe regels voor het gebruik van de luchthaven Schiphol,

Hoogachtend,

De Luchtwachters Holland Rijnland  
Clemens van Soest, Sieward Nijhuis,  
Martien Prins, Ruud Rovers, Ivraïna van Soest

Stichting SchipholWatch  
Maurice van Uden

Mobilisation for the Environment  
Johan Vollenbroek

Duurzaam Dorp Oegstgeest  
Mia de Beun