



Zienswijze stichting SchipholWatch op 'Wijziging regeling operationele beperkingen lawaaiige luchtvaartuigen Schiphol'

Amsterdam, 11 augustus 2023

Het voortschrijdend inzicht van het ministerie dat verouderde toestellen zeer grote overlast geven vinden wij bemoedigend. Voor ons betekent dit tevens dat het ministerie inziet dat niet slechts jaargemiddelden van het geluidniveau (zoals berekend volgens de L_{den} -norm) bepalend zijn voor de immense overlast die het vliegverkeer geeft.

Wij dringen al geruime tijd aan op het uitbreiden van de criteria voor het vaststellen van overlast, onder meer via de door ons ontwikkelde app Explane¹ die geluidspieken registreert. Ook RIVM heeft inmiddels onderzoek² beschikbaar waaruit blijkt dat het vaststellen van de overlast via de L_{den} -maat volstrekt tekortschiet.

Ons inziens had het ministerie al jaren geleden actie moeten ondernemen om burgers beter te beschermen tegen de vliegtuigoverlast. Dit volgt rechtstreeks uit het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens. Wegens het uitblijven van actie is het ministerie inmiddels in rechte betrokken door onze collega-stichting Recht op Bescherming tegen Vliegtuigoverlast (RBV) met de eis alsnog over te gaan tot het respecteren van dit verdrag³. Daarnaast heeft de Verenigde Naties het recht op een gezonde leefomgeving erkend als fundamenteel recht⁴.

Het ministerie komt nu met deze 'Wijziging Regeling operationele beperkingen lawaaiige luchtvaartuigen Schiphol', maar wij stellen vast dat in de afgelopen jaren ruim baan is gegeven aan het overschrijden van de wettelijk vastgestelde geluidsnormen. Zo heeft de minister consequent met een beroep op tijdelijke regelingen de grenswaarden oneigenlijk verhoogd en wel meer dan toegestaan onder het gelijkwaardigheids criterium.

Had het ministerie de grenzen strakker gehouden - zoals afgesproken in het overleg met omwonenden, bestuurders en de sector - dan zouden de luchtvaartbedrijven deze extra geluidsruimte niet hebben kunnen benutten met onder meer de lawaaiige 747's. Ook heeft het langdurige 'anticiperend handhaven' niet bijgedragen aan een acceptabel niveau van overlast.

De komst van nieuwe regels voor de luidruchtigste toestellen mag er niet toe leiden dat de overlast van het overige vliegverkeer in de luwte blijft. De luchtvaartindustrie, en in het bijzonder het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS) - een samenwerking tussen Schiphol en de Luchtverkeersleiding - weet in zijn rapportages de aandacht te concentreren op de Boeing 747 als zou deze goed zijn voor bijna alle klachten⁵.

¹ <https://reports.explane.org/nl/>

² <https://www.vliegtuiggeluid.nl/projecten/samen-meten-van-vliegtuiggeluid>

³ <https://schipholwatch.nl/2022/07/16/dagvaarding-rbv-veel-breder-dan-alleen-geluid/>

⁴ <https://www.mensenrechten.nl/themas/schone-gezonde-en-duurzame-leefomgeving>

⁵ <https://bezoekbas.nl/rapportages/rapportages-2023/>



De indruk kan zo ontstaan dat als de 747 wordt geweerd, er geen problemen meer zouden zijn met de geluidsoverlast van (het vliegverkeer van en naar) Schiphol. Dat doet ons inziens geen recht aan de ernst van de situatie. Ook de modernste toestellen veroorzaken slaapverstoring en overlast.

We zijn dan ook verheugd dat uit het beleidskompas blijkt dat het ministerie het beleid mede baseert op de piekbelastingen. Daarmee erkent het ministerie dat geluidshinder en gezondheidsschade niet slechts afhangen van een gemiddelde geluidsbelasting, maar dat ook het maximale geluidsniveau van een vliegtuigpassage een rol speelt. Overigens net als bijvoorbeeld de frequentie van het vliegverkeer en de duur van eventuele rustperiodes, zoals blijkt uit het eerder aangehaalde onderzoek van RIVM.

Deze beleidsregel schept wat ons betreft een belangrijk precedent. Het is immers niet ongewoon dat mensen worden geconfronteerd met honderden vluchten per dag laag over hun woonwijken, waarvan tientallen 's nachts. Het zijn juist die vele piekbelastingen die mensen wakker houden of wakker maken. Het zijn de pieken die mensen stress bezorgen met het daaraan gekoppelde ziektebeeld en het zijn de pieken die hun concentratie verstoren. Er is inmiddels voldoende wetenschappelijk bewijs beschikbaar dat het verband aantoont tussen overmatig vliegverkeer en ziektebeelden als (maar niet uitsluitend) hart- en vaatziekten en depressies.

Nadrukkelijk wijzen we u erop dat het strikter weren van luidruchtige toestellen niet mag leiden tot meer vliegbewegingen. Immers geldt volgens de huidige berekeningsmethode het wegvallen van één zeer lawaaiig toestel dat er 'geluidsruijnte' zou ontstaan voor tientallen of zelfs honderden minder lawaaiige vliegtuigen. Zonder deze randvoorwaarde neemt de overlast alleen maar toe vanwege het grotere aantal geluidspieken.

Wij zijn van mening dat niets doen geen optie meer is, maar dat het staande beleid om lawaaiige toestellen extra te laten betalen geen oplossing is voor het probleem. Zoals het ministerie zelf in recent onderzoek concludeerde, is de vervangingsinvestering voor een vliegtuig dermate groot dat hogere haventarieven in de praktijk geen stimulerende werking hebben op een overstap naar stillere toestellen.

Al met al zijn wij van mening dat het ministerie al geruime tijd veel meer had kunnen (en moeten) doen om de overlast terug te brengen. Wij verwachten van het ministerie dat dit nu ook gaat gebeuren, ongeacht of deze wijziging op de bestaande regelgeving wel of niet doorgaat.

Binnen de bestaande wet- en regelgeving is al veel meer mogelijk dan het ministerie nu doet voor omwonenden. Bijvoorbeeld door de Inspectie Leefomgeving & Transport (ILT) strikt te laten handhaven. Zoals al wordt aangegeven vliegen de luidruchtige toestellen ook vaak 's nachts. Men doet maar wat omdat er nauwelijks handhaving is.

Het is eenvoudig om ILT te laten ingrijpen wanneer zo'n toestel weer eens te laat vertrekt en niet beschikt over een nachtslot. Een vertrek van een te laat toestel kan immers eenvoudig worden uitgesteld tot de volgende dag. Als er handhaving plaatsvindt op het oneigenlijk nachtelijk vliegen en dit leidt tot uitstel van vluchten, is onze inschatting dat maatschappijen snel werk gaan maken van het tijdig laten vertrekken van hun toestellen om zodoende de



kwetsbare nacht te mijden. ILT zou bovendien strikter moeten toezien op de redenen - in onze ogen vaak smoesjes - die nu vaak worden gebruikt om vliegtuigen 's nachts te laten opstijgen boven bewoond gebied.

Een andere optie om de overlast van het vliegverkeer te verminderen is het opleggen van een minimale vlieghoogte buiten een bepaalde cirkel om Schiphol heen. Op dit moment vliegen toestellen - en dan met name zwaarbeladen en lawaaiige vrachttoestellen - vaak op 50 kilometer afstand van Schiphol onder de 3 kilometer hoogte. Zoals ook blijkt uit het beleidskompas wordt dit veroorzaakt doordat de toestellen zo zwaar beladen zijn dat zij slechts moeizaam hoogte winnen. Minder belading bij vluchten die zo nodig 's nachts moeten vertrekken, kan de overlast flink verminderen.

Graag moedigen we het ministerie ook aan om creatiever te zijn. Leg bijvoorbeeld een *name & shame*-lijst aan en publiceer zo welke maatschappijen nog steeds met oude, lawaaiige toestellen vliegen. Nu maakt een bedrijf als KLM mooie sier met het uitfaseren van 747's, maar worden deze toestellen intern doorgeschoven waarna ze onder de vlag van dochterbedrijf Martinair gewoon in gebruik blijven.

Uiteraard zijn wij bereid onze zienswijze nader toe te lichten, U kunt hiervoor desgewenst contact met ons opnemen.