Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Stichting Omgeving Zonder Vlieghinder

DG Luchtvaart en Maritieme Zaken
Programma Omgeving Luchthaven Schiphol en Directie Luchtvaart

Rijnstraat 8
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
www.luchtvaartindetoekomst.nl

Datum 6 november 2024
Betreft uw schrijven van 29 juli 2024 m.b.t. luchtvaart, Schiphol en KLM

Kenmerk
IENW/BSK-2024/308317

Kopie aan
Werkgroep Geluidshinder Kaag en Braassem Werkgroep Vlieglawaai Lisse
Vereniging Vlieghinder Nieuwkoop
Stichting Dorpsbelangen Burgerveen
Dorpsraad Rondom de Plassen
Platform Vlieghinder Kennemerland
Platform Vlieghinder Zaanstreek
Platform Vliegoverlast Amsterdam
Stop4deroute

Geachte vertegenwoordigers van bewoners uit de omgeving van Schiphol,

Hartelijk dank voor uw brief. Uit uw brief, maar zeker ook uw jarenlange inzet in het Schipholdossier, blijkt grote maatschappelijke betrokkenheid. Daar wil ik mijn waardering voor uitspreken.

Nederland is een klein land met een open samenleving en internationaal georiënteerde economie, met veel internationaal actieve bedrijven en handel. Luchtvaart draagt bij aan het Nederlandse vestigings- en ondernemersklimaat, de concurrentiepositie van ons land en het welzijn voor Nederlandse reizigers die van Schiphol gebruik maken voor vakantie en familiebezoek. Vanwege deze bijdrage van een goede internationale bereikbaarheid aan onze welvaart en welzijn is de kwaliteit en continuïteit van het luchtvaartnetwerk een publiek belang. Dit betekent niet dat er geen aandacht is voor de geluidshinder die Schiphol veroorzaakt. In het regeerprogramma is afgesproken dat de inzet voor de luchtvaart is gericht op het op orde brengen van de rechtsbescherming van omwonenden (geluidsbelasting) en de regelgeving met behoud van de netwerkkwaliteit van Schiphol.

Hieronder ga ik puntsgewijs in op de inhoud uit uw brief. Naast een aantal inhoudelijke punten wilt u ook graag in gesprek. Inmiddels heb ik in MRS-verband al een aantal van u mogen spreken. Ik zou willen voorstellen onze dialoog via dat gremium voort te zetten.

Op verzoek van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat, zal een kopie van deze brief ook naar die commissie verstuurd worden.

Hoogachtend,
DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Barry Madlener

DG Luchtvaart en Maritieme Zaken
Programma Omgeving Luchthaven Schiphol en Directie Luchtvaart

Kenmerk
IENW/BSK-2024/308317

Algemene voorwaarden indien van toepassing

Ad 1. Beleidsmakers stellen al vele jaren het belang van Schiphol en de KLM boven dat van de omwonenden.

> *"Het is al jaren zo dat er vele honderden vliegtuigen per dag vanaf 5 uur 's morgens over ons heen komen. Zie ter illustratie figuur 1 waarbij de Kaagbaan(1a) en Polderbaan(1b) als voorbeeld gegeven zijn. Uren achter elkaar een vliegtuig om de 2-3 minuten. Ruim 1/3 van die vliegtuigen komt lager over dan op 800 meter, vaak met een piekniveau van rond de 65dB(A). Dit gegeven is representatief voor de andere banen! Bij mooi weer buiten zitten en een gesprek voeren? Voor ruim een half miljoen mensen geldt: vergeet het. En over het kunnen slapen met het raam open hebben we het maar niet.*
>
> *Dat vlieggeluid en –emissie schadelijk zijn voor de volksgezondheid is algemeen bekend. Er zijn vele publicaties daarover verschenen en in Nederland getuigen de GGD GHOR rapportages daarvan en zeer recent ook de analyse gelijkwaardigheidscriteria Schiphol, gerapporteerd door het RIVM. Genoemd worden hierbij o.a. slaapverstoring-hart en vaatziekten en cognitieve stoornissen bij kinderen."*

De gevolgen van de luchtvaart en de overlast die dat voor sommige omwonenden veroorzaakt zijn ons bekend. Het kabinetsbeleid is dan ook gericht om die nadelige gevolgen, waaronder slaapverstoring, terug te dringen. Dat is bijvoorbeeld opgenomen in het Actieplan Omgevingslawaai Schiphol 2024-2029. En ook het realiseren van een geluidsdoel, waarvoor nu de balanced approach-procedure wordt doorlopen, draagt daaraan bij. Het kabinet moet, net als eerdere kabinetten, een afweging maken tussen alle belangen die samenhangen met luchtvaart. En kijkt daarbij dus ook nadrukkelijk naar de belangen van omwonenden.

Ad.2 Het business model -de hub functie -van de KLM klopt niet en is economisch discutabel.

> *"Het is jammer dat de vorige minister de krimpplannen heeft opgeschort terwijl hij wel degelijk de mogelijkheden had 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. 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. 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. 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 o.i. niet voor niets dat de staatsagent het jaarverslag van de KLM misleidend noemt. De positieve woorden, uitgesproken door de CEO van*

DG Luchtvaart en Maritieme Zaken
Programma Omgeving Luchthaven Schiphol en Directie Luchtvaart

Kenmerk
IENW/BSK-2024/308317

Algemene voorwaarden indien van toepassing

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 heffingen9, 10,11. Kortom, dat de hub-functie van AF-KLM kost wat kost (dus met ruime financiële hulp van de regering) in de lucht moet worden gehouden is economisch gezien uiterst discutabel."

Ad 3. Het economisch belang van Schiphol/ KLM voor de Nederlandse economie wordt stelselmatig overschat.

"Het economisch belang van het bedrijfsmodel van Schiphol/ KLM, de hub-functie" is door het onderzoeksbureau SEO onderzocht. Dit was in opdracht van het ministerie van I&W. Maar om precies te zijn, de onderzoeksvraag was eigenlijk: 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. Dit geldt bijvoorbeeld voor de –minstens zo belangrijke -langere termijn effecten (zoals het herstel van de werkgelegenheid) en het gedeeltelijk vervangen van de hub-functie. Daarnaast is het merkwaardig dat de kwantificering van de positieve externe effecten (geluid, emissies en externe veiligheid), ook buiten de opdracht viel. Eveneens merkwaardig is, dat niet gevraagd is om de ontvangen staatsteun en belastingvrijstellingen door te berekenen in het economisch effect.

De essentie is in feite: welke luchtvaart hebben wij nodig voor de behoefte die Nederland heeft en niet welke luchtvaart we nodig hebben om de KLM in de lucht te houden.

Wij zijn gegeven het bovenstaande van mening dat het "hub and spoke model", zoals het nu is, een belemmerende overtuiging is van de KLM en nieuwe uitdagingen en kansen uit de weg gaat. Economisch gunstig én welvaart bevorderend zou o.i. een gedeeltelijke "de-hubbing" zijn, in combinatie met een hogere vliegtax. De inkomsten van de vliegtax kunnen bijdragen aan een optimalisering en uitbreiding van het HSL netwerk in Europa. Korte afstand vluchten kunnen hierdoor gedeeltelijk vervangen worden door treinreizen. Het bestemmingennetwerk kan zo van essentieel belang worden voor de Nederlandse economie en maatschappij. Schiphol kan hier dan als een "hub and spoke" in het luchtvaart-trein model fungeren. De plannen zijn al jaren geleden opgesteld en aangeboden. De beschikbare infrastructuur nu, en zoals in Multimodale Knoop Schiphol voorzien, zijn daarbij een uitstekend vertrekpunt
Verlies van werkgelegenheid zal in het luchtvaart-trein model naar verwachting geen probleem zijn wegens de grote krapte op de arbeidsmarkt in de metropoolregio Amsterdam.
Van groot belang is dat het luchtvaart-trein model tot een significante vermindering kan leiden van de aanhoudende geluidsoverlast en milieuschade door vliegverkeer. De klimaatdoelen van Parijs worden dan voor Schiphol ook beter haalbaar.

DG Luchtvaart en Maritieme Zaken
Programma Omgeving Luchthaven Schiphol en Directie Luchtvaart

Kenmerk
IENW/BSK-2024/308317

Algemene voorwaarden indien van toepassing

Hub-en-spoke model

Schiphol fungeert als hubluchthaven in het hub-and-spoke netwerk van KLM. Door lokale (OD)-passagiers te combineren met transferpassagiers kan KLM meer vluchten en bestemmingen vanaf Schiphol aanbieden dan alleen op basis van de lokale markt mogelijk zou zijn. Regio's met een hubluchthaven zijn hierdoor (veel) beter bereikbaar dan vergelijkbare regio's zonder hubluchthaven. U benoemt in uw brief het SEO-onderzoek naar de betekenis van transferpassagiers op Schiphol. De insteek van dit onderzoek was om de vier scenario's van een studie uit 2015[1] opnieuw en grotendeels op basis van hetzelfde beslismodel met dezelfde aannames door te rekenen voor het laatste pre-COVID jaar 2019. De focus lag daarbij op actualisatie van de betekenis van de hubfunctie voor het netwerk en dus de internationale verbondenheid van Nederland. De studie gaat niet in op de gevolgen van verminderde verbondenheid voor de welvaart van Nederland, zoals effecten voor de leefomgeving, werkgelegenheid en vestigingsklimaat. Dergelijke effecten worden doorgaans in een ander type onderzoek (MKBA's) bekeken.

Rapportage staatsagent

De staatsagent heeft in zijn vijfde rapportage aangegeven dat het jaarverslag van KLM misleidend zou zijn. Deze opmerking had betrekking op de manier waarop KLM over de naleving van de steunvoorwaarden heeft gerapporteerd in het eigen jaarverslag. Er is in het toenmalige jaarverslag van KLM inderdaad slechts summier stilgestaan bij de door de staatsagent genoemde verbeterpunten, maar er is geen reden om aan te nemen dat het jaarverslag van KLM – waaronder de jaarrekening – misleidend is. Dit laat onverlet dat KLM de financiële steunvoorwaarden onvoldoende heeft nageleefd. Dit vindt het kabinet teleurstellend. Dit heeft het kabinet ook in mei 2023 aangegeven in de kabinetsreactie bij de vijfde rapportage van de staatsagent.[2] Toen is benadrukt dat het kabinet verwachtte dat KLM concrete actie zou gaan ondernemen om structurele kostenreductie door te voeren en het vergroten van de competitiviteit van KLM te prioriteren. Ook heeft het kabinet in oktober 2023 genoemd dat het niet nakomen van de afspraken met de staat afbreuk heeft gedaan aan de maatschappelijke positie van KLM.[3]

Luchtvaart en spoor

U verwijst terecht naar de actieagenda trein en luchtvaart. Daarmee zet het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, samen met de sectorpartijen NS, ProRail, KLM en Schiphol, zich in voor het verbeteren van de trein als alternatief op het vliegtuig op zes prioritaire bestemmingen. Het integreren van de trein in het hub-en-spoke model, zoals u noemt, is daar een onderdeel van. Niet alle acties uit de actieagenda blijken echter even (snel) realiseerbaar. Daarnaast wordt er binnen de actieagenda primair ingezet op het benutten van de huidige infrastructuur. Aanleg van een nieuwe HSL is daar geen onderdeel van.

[1] Economisch belang van de hubfunctie van Schiphol - SEO Economisch Onderzoek
[2] Kamerstukken II 2022/23, 29232, nr. 59
[3] Kamerstukken II 2023/24, 29232, nr. 63.

DG Luchtvaart en Maritieme Zaken
Programma Omgeving Luchthaven Schiphol en Directie Luchtvaart

Kenmerk
IENW/BSK-2024/308317

Algemene voorwaarden indien van toepassing

Ad 4. Zonder krimp is een schonere, stillere en zuinigere luchtvaart een sprookje.

> *"De realiteit is dat in de komende jaren schoner vliegen op accu's of waterstof op grote schaal onmogelijk is 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. 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). 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. 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 "duurzame" innovatie nog steeds door de sector gebruikt om te lobbyen bij de politiek."*

In vergelijking met andere sectoren is de luchtvaartsector relatief moeilijk en duur om te verduurzamen. Op de korte en middellange termijn is het gebruik van SAF (zowel bio- als synthetische kerosine) de voornaamste manier om schoner te vliegen. Begin volgend jaar zal de Europese bijmengverplichting (ReFuelEU Aviation) worden ingevoerd, die richting 2050 een oplopend percentage voor de bijmenging van zowel biokerosine als synthetische kerosine verplicht. In 2030 gaat het om een bijmengpercentage van 6% SAF; vanaf 2050 om 70% SAF. Nationaal richten de overheid en de luchtvaartsector zich op hogere ambities: 14% bijmenging in 2030 en volledig over op duurzame energiedragers in 2050. Voor de kortere afstanden en langere termijn zullen waterstof en batterij-elektrisch vliegen ook een belangrijke rol spelen. In het kader van het Nationaal Plan Energiesysteem (NPE) is in kaart gebracht welke opgaven Nederland staan te wachten richting klimaatneutraliteit in 2050 en het benodigde energiesysteem. Daarin is de energiebehoefte voor alle genoemde energiedragers voor luchtvaart meegenomen. Het kabinet werkt aan de uitwerking van het NPE, waarin de productie en import van de benodigde energie en grondstoffen centraal staan.

> *"…minder geluid? Forget it. OZV deed geluidsmetingen en deze 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. De vlootvernieuwing waar de KLM zich op laat voorstaan zal dus voor de burger geen hoorbare herrievermindering opleveren. N.B. Laat u niet om de tuin leiden door uitspraken als: "50% vermindering van noise footprint". De noise footprint is een resultaat van een berekening met vele variabelen en een vermindering van de noise footprint met 50%, betekent absoluut niet dat daarmee de geluidsbelasting halveert. Vermindering van*

DG Luchtvaart en Maritieme Zaken
Programma Omgeving Luchthaven Schiphol en Directie Luchtvaart

Kenmerk
IENW/BSK-2024/308317

Algemene voorwaarden indien van toepassing

> *geluid kan de komende 10-15 jaar alleen maar gerealiseerd worden als de frequentie waarmee gevlogen wordt afneemt."*

Het geluidbeleid is gebaseerd op berekende geluidbelasting in dB Lden. Dat is een jaargemiddelde geluidbelasting over een etmaal. De rekensystematiek en invoergegevens die daarvoor worden gebruikt, zijn allemaal volgens internationale standaarden. Ook houdt de inspectie toezicht op naleving. Al decennia is er een trend dat vliegtuiggeluid, met name door stillere toestellen en stillere onderdelen, steeds verder afneemt. De verwachting is dat dit ook de komende jaren voort zal zetten. De berekeningen worden bovendien gevalideerd door metingen. Daarover is wat mij betreft geen discussie. Helemaal los hiervan staat de hinder van vliegtuiggeluid, die ook kan toenemen wanneer de geluidbelasting afneemt. Voor de mate van hinder speelt inderdaad onder meer frequentie een rol.

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

> *"In het krimp-plan van de vorige minister is opgenomen om bepaalde banen ("geluidpreferent") meer te belasten dan andere banen ("niet-geluidpreferent"). Het motto was daarbij dat dan minder burgers gehinderd zouden worden. 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(!).*
>
> *Door diverse bewonersgroepen zijn grote bezwaren geuit tegen het volvliegen van de "geluidpreferente" banen. Dat dit terecht is, blijkt uit de overweging van de rechtbank in de RBV-zaak1 dat bij preferentieel baangebruik de individuele rechtsbescherming van de burger in het gedrang komt (par.6.41.2).*
> *Deze voorgestane maatregel gaat dus in tegen de uitspraak van de rechter, veronachtzaamt de belangen van grote groepen burgers en leidt ook nog eens tot polarisatie tussen de verschillende bevolkingsgroepen. Dit laatste hebben wij al gemerkt."*
> *Minder vlieghinder dient ten goede te komen aan **alle** omwonenden die onder vlieghinder te lijden hebben."*

Het huidige maatregelenpakket in de balanced approach procedure, zorgt voor een afname van de geluidbelasting voor alle banen (preferent en niet-preferent). Dit wordt bereikt door bijvoorbeeld een afname van het aantal nachtvluchten. Deze maatregel heeft vooral effect voor de preferente banen, terwijl de tariefdifferentiatie, additionele vlootvernieuwing en de reductie van het totaal aantal vluchten ook voor secundaire banen effect heeft.

In de aanvullende raadpleging lag een combinatie van maatregelen voor, waar iedereen op kon reageren. De maatregel *Verminderen secundair baangebruik,* waar u in uw brief naar refereert, was hier onderdeel van. Zowel vanuit de omwonenden als vanuit de sector werd negatief op deze maatregel gereageerd. De sectorpartijen zetten vraagtekens bij de uitvoerbaarheid van de maatregel en

DG Luchtvaart en Maritieme Zaken
Programma Omgeving Luchthaven Schiphol en Directie Luchtvaart

Kenmerk
IENW/BSK-2024/308317

Algemene voorwaarden indien van toepassing

de impact op de operatie. De omwonenden hebben hun zorgen geuit over het daadwerkelijk effect van de maatregel op de ervaren overlast en de verplaatsing van hinder. Na bestudering van de reacties is besloten de maatregel geen onderdeel uit te laten maken van het definitieve maatregelpakket, zoals gecommuniceerd in de Kamerbrief van 4 september jl. en het Notificatiedocument.

Ad 6. Minder vliegen betekent meer ruimte voor 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 worden28. In het licht van het aan de provincies Noord- en Zuid-Holland opgelegde woningbouw quotum is dit een factor van belang, immers vele bouwlocaties bevinden zich in de nabijheid van Schiphol."*

De krappe woningmarkt is een belangrijke zorg van dit kabinet. Ook de zorg voor de gezondheid van omwonenden van de luchthaven is een belangrijke zorg. Het gaat om het vinden van de juiste balans tussen de diverse belangen. De samenwerkende partijen in de NOVEX Schipholregio zijn tot de conclusie gekomen dat er, ook rekening houdend met de bouwbeperkingen in verband met luchtvaart, voorlopig nog voldoende planvoorraad is voor nieuwe woningen binnen de Metropoolregio Amsterdam. Dit kabinet zet in op het verminderen van de geluidbelasting door luchtvaart, waardoor de toekomstige mogelijkheden voor woningbouw nog verruimd kunnen worden.