

Inbreng voor CD Schiphol op 9 april 2025

Van Natuur & Milieu, GreenPeace, Milieudefensie, Natuur en Milieufederatie Noord-Holland

Op 9 april spreekt u met de Minister over Schiphol. Wij willen u graag de volgende aandachtspunten meegeven voor dit Commissiedebat. Deze zijn op de volgende pagina's verder uitgewerkt.

1. Vastleggen van het maximum van 478.000 vluchten is een eerste stap

Het kabinet wil het aantal vluchten op Schiphol beperken tot 478.000 per jaar (waarvan 27.000 nachtvluchten) en deze grens per 1 november 2025 wettelijk vastleggen. Momenteel wordt een maximum van 500.000 vluchten gedoogd (32.000 nachtvluchten), ook al is dat aantal de afgelopen jaren niet bereikt. De Hoge raad heeft eerder besloten dat er rechtsgrond uitgaat van het Aldersakkoord en het maximumaantal vluchten dat de afgelopen jaren gedoogd is. **Dat maakt het vastleggen van het nieuwe maximumaantal nodig.**

De integrale herziening van het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) laat op zich wachten. Daarom is het positief dat er nu een tussentijdse grens wordt vastgesteld. Het is voor ons op basis van de antwoorden van de Minister op schriftelijke vragen onduidelijk of dit in het een LVB moet, of dat dat ook kan via bijvoorbeeld een ministerieel besluit of verzoek. Wij zouden graag zien dat u hierop doorvraagt tijdens het debat.

2. Voorkom verdere vertraging en afzwakking

Het vastleggen van de grens van 478.000 vluchten is noodzakelijk, maar de tegenstand neemt toe. Airlines of America dreigt met een rechtszaak en ook KLM verzet zich. Anderzijds is er vanuit bewonersgroepen begrijpelijkerwijs veel weerstand tegen het legaliseren van een groot aantal vluchten die nu gedoogd worden. Wij zien een risico dat door felle kritiek op de wijziging van het LVB, vastlegging van het nieuwe maximumaantal wordt uitgesteld. Dat is zeer onwenselijk. Om verdere vertraging te voorkomen, is het cruciaal dat het huidige maximum snel wordt vastgelegd.

3. Snel doorpakken met integrale wijziging van het LVB: Meer krimp is noodzakelijk

Hoewel de vastgestelde grens een stap in de juiste richting is, blijft 478.000 vluchten per jaar te hoog. Er is daarmee geen fair balance tussen mens, natuur en klimaat te herstellen. Wij hopen dat u bij de Minister wil aandringen op het snel doorpakken met de integrale wijziging van het LVB. In deze integrale wijziging dient een passend normenkader voor geluid en milieu te worden opgenomen. Wij hebben signalen ontvangen dat er nu alleen gewerkt wordt aan een nieuw normenkader voor geluid

Conclusie: Stel het maximum vast en werk aan verdere krimp

Het vastleggen van de grens van 478.000 vluchten is een noodzakelijke eerste stap. Maar verdere krimp blijft essentieel om schade aan klimaat, natuur en leefomgeving te beperken.

Wij roepen u op om bij de Minister aan te dringen dat:

- De maximering per 1 november 2025 onverkort vastgelegd wordt.
- Door te pakken met de integrale herziening van het LVB, waarin een passend normenkader wordt toegevoegd en waarvoor een passende en geldige MER wordt doorlopen.

Alleen zo werken we naar een eerlijke balans tussen luchtvaart en mens, natuur & klimaat.

1. Vastleggen van een maximum is een eerste stap

Hoewel we van mening zijn dat negatieve effecten van de luchtvaart nog veel verder moeten afnemen, zien we de reductie van het maximumaantal vluchten een goede eerste stap. We vinden het belangrijk dat het nieuwe maximum nu wordt vastgelegd.

Wij delen de kritiek van bewonersgroepen dat het vastleggen van een maximumaantal vluchten in het LVB legalisatie van een groot aantal vluchten betekent dat eerder gedoogd werd, en dat dat onwenselijk is. Tegelijkertijd heeft de Hoge raad eerder gezegd dat het Alders Akkoord en het daarin opgenomen maximumaantal vluchten rechtswerkelijkheid is.¹ Dat maakt het vastleggen van het nieuwe maximumaantal nodig. Het is de vraag of dat in een LVB moet, of dat dit ook op andere wijze kan, bijvoorbeeld via een ministerieel besluit of verzoek. Wij zouden graag zien dat hierop doorgevraagd wordt. Bijvoorbeeld door te vragen welke andere mogelijkheden voor vastlegging zijn overwogen en waarom deze mogelijkheden niet hebben voldaan.

Tegelijkertijd raden wij wel aan om te sturen op vastlegging van 478.000 vluchten. In de integrale herziening van het LVB waar ook aan gewerkt wordt moet worden gekeken naar verdere beperkende maatregelen (zie punt 3).

Verder heeft de Minister in antwoorden op eerdere schriftelijke vragen aangegeven dat *‘gesprekken over het vastleggen van de afspraken [tussen overheid en luchtvaartsector over andere maatregelen die onderdeel zijn van de Balanced Approach] lopen momenteel. Onderdeel van die gesprekken is het vastleggen van sancties als partijen de afspraken niet nakomen. Zodra de uitkomst van deze gesprekken vast staat, wordt de Kamer hierover geïnformeerd.’* Wij begrijpen niet waarom het vastleggen van deze afspraken zoveel tijd moet kosten. Deze afspraken maken net zo goed onderdeel uit van de maatregelen om geluidsoverlast terug te dringen als de reductie van het aantal vluchten. En moeten dus integraal onderdeel zijn van het debat wat op 9 april gevoerd wordt. Dat deze nog altijd niet aangeleverd zijn vinden wij daarom dus kwalijk. Wij raden aan om een toezegging af te dwingen dat deze afspraken voor het einde van de maand worden gedeeld met de Kamer.

¹ [Hoge Raad: beslissing hof dat de Nederlandse Staat voorgenomen maatregelen mocht doorvoeren ter vermindering van geluidshinder Schiphol blijft niet in stand - Hoge Raad.](#)

2. Voorkom verdere vertraging en afzwakking

Inmiddels wordt er tien jaar anticiperend gehandhaafd op het gebied van geluidsoverlast door Schiphol. Feitelijk betekent dit dat overschrijding van het huidige wettelijke stelsel met handhavingspunten gedoogd wordt, zolang dit het gevolg is van het vliegen volgens het NNHS. Minister Harbers constateerde zijn Hoofdlijnenbrief² op 24 juni 2022 dat de rechtspositie van omwonenden op het gebied van geluidshinder door de gedoogconstructie niet goed gereguleerd is.

Het is inmiddels ook al drie jaar geleden dat minister Harbers aanstuurde op een maximumaantal toegestane vliegtuigbewegingen van 440.000 per jaar. De minister constateerde dat de rechtspositie van omwonenden op het gebied van geluidshinder door de gedoogconstructie niet goed is gereguleerd. Het maximum van 440.000 (2022) werd verhoogd naar 452.500 (2023), 460.000 - 470.000 (2024) en uiteindelijk de huidige grens voor 478.000 vliegbewegingen.

Echter, net als in de afgelopen jaren is er risico op verdere vertraging en afzwakking van de grens van 478.000 vliegbewegingen per jaar.

Ten eerste wordt er door de luchtvaartsector aangegeven dat de aanmerkingen die de Europese Commissie heeft gemaakt niet serieus zijn behandeld. Wij zijn het daar niet mee eens.

In het besluit geeft de Europese Commissie aan dat Nederland de Balanced Approach-procedure goed heeft gevolgd, maar meer aandacht moet besteden aan enkele elementen. Op pagina 6 van het besluit staat: 'Nederland dient dit besluit te onderzoeken en de Commissie in kennis van zijn voornemens te stellen voordat het deze exploitatiebeperkingen op de luchthaven Schiphol invoert.' De minister moet de bezwaren onderzoeken en erop reageren, maar mag daarna de voorgestelde maatregelen uitvoeren per november 2025, waaronder de beperking naar het maximumaantal van 478.000 vluchten. Dat heeft de Minister op 2 april gedaan. [Evaluatie Schipholbeleid](#) | [Tweede Kamer der Staten-Generaal](#).

Ten tweede wordt er [gedreigd met rechtszaken door de luchtvaartmaatschappijen uit de VS](#).

Met het goedkeuren van de Balanced Approach procedure heeft de Europese Commissie zelf haar fiat gegeven voor het nieuwe voorstel, waarin ze in de gebalanceerde afweging ook de belangen van luchtvaartmaatschappijen, vrij verkeer van diensten en andere belangen die zijn opgenomen in onderlinge verdragen met de VS heeft meegewogen. Toch is ze tot de conclusie gekomen dat krimp gerechtvaardigd is. Wij verwachten dat eventuele rechtszaken van Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen daarom weinig kans van slagen hebben.

² [Hoofdlijnenbrief Schiphol](#) | [Kamerstuk](#) | [Rijksoverheid.nl](#)

3. Snel doorpakken met integrale wijziging van het LVB:

Met 478.000 vluchten op jaarbasis is er nog steeds geen sprake van een eerlijke belangenafwegingen. Uit de IenW-notitie blijkt dat Nederland economisch voldoende verbonden blijft met de wereld bij een aantal vluchten tussen 396.000 en 438.000 op Schiphol. Een hoger maximumaantal dan die bandbreedte heeft geen dringende maatschappelijke noodzaak. Het huidige aantal is te veel gebaseerd op de wensen van de luchtvaartsector en houdt onvoldoende rekening met de belangen van omwonenden.

Wat vinden het daarom belangrijk dat snel doorgepakt wordt met een algehele wijziging van het LVB. Daarin moeten aanpassingen tot stand komen vanuit een werkelijk eerlijke afweging tussen de belangen van burgers, maatschappij, staat en luchtvaartsector. In deze algehele wijziging moet de rechtspositie van burgers worden hersteld, door handhaving mogelijk te maken op basis van een passend normenkader voor geluid en milieu.

Normenkader

Voor geluid dienen naast gemiddelde geluidsbelasting ook normen te worden opgenomen voor piekbelasting in verschillende perioden, rustperiodes en een nachtsluiting.

Voor milieu dienen o.a. normen te worden gesteld voor stikstof, (ultra)fijnstof, Zeerzorgwekkende stoffen, PFAS en CO2 uitstoot.

Wij ontvangen signalen dat het Ministerie niet meer werkt aan een integraal normenstelsel voor milieu en geluid, zoals aangekondigd is in de luchtvaartnota en het regeerprogramma. In plaats daarvan wordt alleen gewerkt aan een nieuw normenstelsel voor geluid. Gezien de grote gezondheidseffecten van de luchtvaart en recent onderzoek dat ultrafijnstof³ en PFAS⁴ uitstoot een veel groter effect heeft dan verwacht, vinden wij het kwalijk dat het loslaten van plannen voor een integraal normenstelsel niet met de Kamer zijn gedeeld.

MER en MKBA

Ook een nieuw en geldig MER (verplicht) en bij voorkeur een MKBA moeten onderdeel zijn van de procedure. In het huidige voorstel voor de MER wordt voor wat betreft het alternatievenonderzoek een bandbreedte aangehouden van 460.000–500.000 vliegtuigbewegingen. Wij zijn van mening dat deze bandbreedte veel te eng is. Een verdere krimp is van maatschappelijk groot belang. Zoals wij in de bijlage ook beargumenteren.

Grotere reductie dan gekozen bandbreedte nodig om geluidhinder voldoende te verminderen

Verschillende onderzoeken laten zien een reductie tot een bandbreedte van circa 400.000–465.000 vliegtuigbewegingen nodig is om geluidhinder voldoende te verminderen.⁵ Een impactanalyse van PWC⁶ laat zelfs zien dat als de geluidhinder niet mag toenemen ten opzichte van de referentiesituatie, het aantal vliegtuigbewegingen moet worden teruggebracht tot 376k.

³ <https://www.clo.nl/indicatoren/nl062301-ultrafijnstof-in-de-lucht>

⁴ [MfE olieemissieverspreiding_ZLbg2023.pdf](https://mfe.olieemissieverspreiding.ZLbg2023.pdf)

⁵ <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-432.pdf>

⁶ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2022/06/24/bo1-eindrapport-impactanalyse-verlaging-activiteitsniveau-schiphol>

Ook bandbreedte van door overheid en Schiphol gewenst netwerk lager dan gekozen bandbreedte.

Bovendien nam het Kabinet in juni 2022 het besluit om het maximaal aantal toegestane starts- en landingen te reduceren tot 440.000 per jaar⁷. Dat betrof namelijk de bovenkant van een bandbreedte om (een door de overheid/Schiphol) gewenst netwerk te faciliteren. Het is daarom aannemelijk dat een fair balance met weging van alle belangen op een substantieel lager aantal uitkomt. Omdat de NRD enkel scenario's met een hoger aantal vluchten bevat, is het niet waarschijnlijk dat het LVB straks een rechterlijke 'fair-balancetoets' kan doorstaan. Daarmee bevat het MER straks onvoldoende informatie om tot besluitvorming over te gaan. Er is in ieder geval één scenario nodig dat kansrijk is om de fair-balancetoets te doorstaan. Dat betekent een scenario met een substantieel lager aantal vluchten.

Klimaat, milieu en gezondheid vragen ook om lagere aantal vluchten dan in bandbreedte.

En niet alleen vanuit het geluidsdossier zouden forse reducties van het aantal vliegbewegingen in beschouwing moeten worden genomen. Dat geldt ook voor het stikstofdossier en het beperken van de klimaatimpact en de bescherming van de bevolking tegen gezondheidsschade door ultrafijnstof, fijnstof en zeer zorgwekkende stoffen. Voor stikstof geldt bijvoorbeeld dat recente uitspraken van de Raad van State (RvS) heeft grote consequenties voor de vliegvelden in ons land. Deskundigen achten het niet uitgesloten dat het aantal vluchten nog veel verder zal moeten dalen dan 300.000⁸. Voor klimaat geldt dat het Koninklijk Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum in opdracht van Schiphol⁹ berekend heeft dat er in 2030 minimaal 30 procent CO₂-reductie nodig is ten opzichte van 2019 om Schiphol en de Europese luchtvaart te ontwikkelen in lijn met het Klimaatakkoord van Parijs.

Wij zijn van mening dat zowel in de MER als voor het LVB daarom veel grotere reductiescenario's in beschouwing moeten worden genomen. Het Ministerie moet zich rekenschap geven van het nut (Gezondheidswinst, Stikstofwinst, Klimaatwinst, Geluidswinst, Schaarste winsten) als de noodzaak (rechtelijke uitspraken, wet- & regelgeving rond stikstof, verdragen, zorgplicht overheid bescherming gezondheid bevolking).

⁷ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2022/06/24/hoofdpijnenbrief-schiphol>

⁸ <https://www.stichtingmobilisation.nl/stikstof/2024/12/22/uitspraken-van-raad-van-state-van-woensdag-18-december-hebben-grote-gevolgen/>

⁹ <https://www.schiphol.nl/nl/jij-en-schiphol/nieuws/versnelde-co2-reductie-nodig/>

Bijlage: Waarom Schiphol meer moet krimpen dan 478.000 vluchten

Reden 1 krimp voor verdere krimp: Geluidsoverlast door vliegtuigen en mensenrechten

Geluidshinder beter reguleren in het LVB

Geluidsoverlast wordt niet alleen bepaald door het totale aantal vluchten per jaar en het gemiddelde geluidsniveau, maar ook door de frequentie van vliegtuigbewegingen per dag, piekgeluid, het al dan niet aanwezig zijn van rustperiodes gedurende dag en de mate van slaapverstoring. Het nieuwe Luchtvaartbesluit (LVB) moet daarom naast normen voor gemiddelde geluidsbelasting, ook normen opnemen voor maxima aan piekgeluid voor verschillende perioden, normen voor perioden zonder vliegverkeer van minimaal 2 tot 3 uur en een nachtsluiting. Alleen dan worden omwonenden echt beter beschermd.

Eerlijke referentie voor geluidsreductie

Een belangrijk argument dat de luchtvaartsector gebruikt, is dat de autonome vlootvernieuwing niet wordt meegenomen. Dat klopt niet. Het doel van de maatregelen is het reduceren van het aantal ernstig gehinderden. Autonome vlootvernieuwing is opgenomen in de referentiesituatie. Het doel van 20% reductie van ernstig gehinderden is gekozen ten opzichte van de referentiesituatie. **Het geluidsdoel is dus gekoppeld aan de gewenste geluidsreductie boven op de autonome ontwikkeling.** Als autonome ontwikkeling uit de referentiesituatie was gehaald, zou een hoger doel worden vastgesteld om tot de gewenste reductie te komen.

Ook de toekomstige geluidsreductiedoelen die de minister hanteert, moeten uitgaan van autonome vlootvernieuwing als referentiepunt. Alleen de extra vermindering van geluidshinder boven op deze autonome ontwikkeling mag meetellen als bijdrage aan de reductiedoelen. Als vlootvernieuwing wordt meegenomen in de doelstelling, moet het totale reductiedoel evenredig verhoogd worden. Daarnaast is een nachtsluiting noodzakelijk om voldoende verbetering in de nachtelijke geluidsbelasting te realiseren.

Vlootvernieuwing leidt niet tot merkbaar stillere vliegtuigen

Hoewel vlootvernieuwing vaak wordt genoemd als oplossing, worden vliegtuigen in de praktijk niet significant stiller. De geluidsreductie van 1 tot 2 dB(A) is op papier fors, maar in de praktijk nauwelijks waarneembaar voor omwonenden. Het nieuwe LVB moet hiermee rekening houden.

(Financiële) onzekerheid bij vlootvernieuwing KLM

Tot slot zijn er twijfels over de haalbaarheid van de vlootvernieuwing van KLM. Onlangs heeft KLM een order voor de vervanging van twee vrachtvliegtuigen geannuleerd vanwege onvoldoende draagvlak. Daarnaast heeft de financiële directeur van KLM aangegeven dat deze investeringen onder druk staan i.v.m. de slechte financiële positie van KLM. Dit roept vragen op over of de maatschappij überhaupt over voldoende financiële middelen beschikt om de beloofde vernieuwing van de vloot door te voeren.

Reden 2 voor verdere krimp: Klimaat en de CO₂-uitstoot van luchtvaart

De klimaatcrisis is urgenter dan ooit, met een wereldwijde temperatuurstijging van 1,3°C die leidt tot extreem weer, mislukte oogsten en overstromingsrisico's. Tegelijkertijd groeit de luchtvaartsector, terwijl technologische oplossingen tekortschieten: zelfs in 2049 blijft de sector grotendeels

afhankelijk van fossiele brandstoffen. Schiphol is verantwoordelijk voor 1,16% van de wereldwijde luchtvaartemissies en bij ongewijzigd beleid overschrijdt de Europese luchtvaart haar koolstofbudget al in 2026. Slechts een kleine groep 'veelvliegers' veroorzaakt het merendeel van de uitstoot, terwijl uit onderzoek blijkt dat Nederland tot een derde van de vluchten kan schrappen zonder economische schade. Om binnen het koolstofbudget te blijven, is een reductie van 30 tot 66% nodig, en inclusief non-CO2-effecten (equivalent aan factor 2-3 van de CO2-impact) zelfs meer. Bovendien steunt 44% van de Nederlanders krimp, tegenover slechts 17% die groei wenst. Gezien de ernst van de klimaatcrisis en de ongelijkheid in vliegverkeer is een forse krimp van de luchtvaartsector noodzakelijk voor een leefbare toekomst en het beschermen van Nederland tegen de gevolgen van klimaatverandering; zeespiegelstijging, droogte en extreem weer.

Reden 3 voor krimp voor verdere krimp: Stikstof en de onrechtmatige natuurvergunning van Schiphol

Momenteel speelt een rechtszaak van MOB, Milieudefensie en Greenpeace Nederland tegen de natuurvergunning van Schiphol. Deze vergunning kent ernstige juridische en wetenschappelijke gebreken, omdat deze is gebaseerd op onjuiste referenties en onvoldoende onderbouwde salderingsmaatregelen. Daarnaast negeert de vergunning de impact van emissies boven 3.000 voet en bevat ze onbetrouwbare geluidsmodellen, waardoor ze strijdig is met de Habitatrichtlijn en de Wet natuurbescherming. Als de rechter de vergunning vernietigt, blijft Schiphol slechts één realistische optie over: een drastische krimp, aangezien grootschalige externe saldering praktisch onhaalbaar is. Berekeningen van MOB tonen aan dat een reductie naar circa 275.000 vluchten per jaar nodig is om juridisch houdbaar te blijven. Dit dwingt Nederland tot een fundamentele keuze: vasthouden aan een onhoudbaar groeimodel of kiezen voor een rechtvaardige transitie waarbij luchtvaart krimpt binnen ecologische en juridische grenzen.