

Zienswijze MNH op doorvoeren Versneld LVB

28 maart 2025

Hierbij dient de Natuur en Milieufederatie Noord-Holland een zienswijze in op het voornemen van het kabinet om een versnelde LVB-wijziging door te voeren. De zienswijze wordt mede onderschreven door Natuur&Milieu, Greenpeace en Milieudefensie.

Goed dat er nu een vastgelegd maximum is

Het kabinet wil doormiddel van een versneld LVB dat het aantal vluchten op Schiphol maximeren tot 478.000 per jaar, waarvan 27.000 in de nacht, en deze maximering op 1 november 2025 in laten gaan.

We begrijpen dat de integrale wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit (LVB), waar het kabinet aan werkt, niet op tijd af is om een snelle verdere aanscherping van de geluidsnormen mogelijk te maken. Daarom waarderen wij het als positief dat nu dit maximumaantal vluchten wordt vastgelegd. Tegelijk constateren dat het aantal van 478.000 vluchten om verschillende redenen nog steeds een veel te hoog maximum is. Wij zien dit versnelde LVB dan ook als een interim-maatregel om de groei van het aantal vliegbewegingen op Schiphol te stoppen. Hierdoor is het aannemelijker dat ook de geluidsoverlast in algemene zin niet zal toenemen. Bovendien geeft dit maximum de gelegenheid om de CO₂ uitstoot en de uitstoot van andere giftige stoffen van de luchthaven en de luchtvaart vanaf Schiphol niet verder te laten toenemen.

Tegelijk constateren we dat verdere krimp van het aantal vliegbewegingen op Schiphol noodzakelijk is: het maximum dient verder terug gebracht te worden naar een eerder door de Regering voorgesteld van 440.000, waarna een verdere vermindering noodzakelijk is. Hiermee voldoet de Staat ook aan het herstellen van de eerlijke balans tussen luchtvaartsector en omwonenden zoals door de rechter opgelegd in het RVB vonnis.

Tot slot waarderen we het als positief dat de wetswijziging die samengaat met dit LVB het mogelijk maakt om tegen een LVB-wijziging beroep in te stellen bij de bestuursrechter.

We spreken de hoop uit dat deze wetswijziging spoedig in werking treedt.

Verdere krimp is noodzakelijk

Helaas moeten we constateren we dat het voorgestelde maximum in het versnel LVB de geluidshinder van Schiphol niet vermindert en de CO2 uitstoot er ook niet door afneemt. Het aantal van 478.000 is dus nog steeds onverantwoord hoog. In onze ogen dient het maximum niet gebaseerd te worden op het optimaal behartigen van de belangen van de luchtvaartsector en het optimaliseren van de vliegoperatie op Schiphol, zoals de minister nu doet, maar op basis van een wetenschappelijke analyse van de hoeveelheid geluidshinder die omwonenden verantwoord kunnen dragen.

Ook van een *fair balance* tussen de luchtvaartbelangen en de gezondheid van de omwonenden is met dit versnel LVB geen sprake. Ook nu weer stelt de minister de economische belangen van de sector voorop. Ook al oordeelde de rechter dat het Kabinet die eerlijke balans voor 20 maart 2025 moet herstellen.

Nieuw integraal LVB moet omwonenden en klimaat écht beschermen

Belangen omwonenden beter wegen

In de IenW-notitie Bestemmingenanalyse voor adequate bereikbaarheid berekent dat Nederland economisch voldoende verbonden blijft met de wereld als het aantal vluchten op Schiphol tussen 396.000-438.000 ligt. Dat betekent dat voor een aantal vluchten hoger dan 438.000 er sowieso geen dringende maatschappelijke noodzaak is. Bovendien is het door de sector gewenste bestemmingennetwerk bij de berekening van dat interval als uitgangspunt genomen. Dat is een eenzijdige benadering waarbij de belangen van omwonenden niet zijn meegewogen. Een bredere benadering, waarbij belangen van omwonenden en sector allebei worden meegenomen, is nodig om een nieuw maximum aantal vliegbewegingen vast te stellen.

Neem frequentie, perioden met rust en nachtsluiting op in LVB

Belangrijk om daarbij mee te nemen is dat geluidshinder wordt bepaald door het aantal vliegtuigpassages per dag, het wel of niet aanwezig zijn van perioden met rust (minimaal 2 tot 3 uur achter elkaar geen passerende vliegtuigen), piekgeluid en slaapverstoring. Het nieuw op te stellen LVB moet in onze ogen hiervoor nieuwe normen opnemen.

Eerlijke referentie noodzakelijk

Bovendien willen we onderstrepen dat het geluidsreductiedoel zoals door de minister is geformuleerd als referentie uit moet gaan van autonome vlootvernieuwing. Alleen de extra vermindering ten opzichte van de autonome vermindering van de hinder mag gezien worden als een bijdrage aan het halen van het geluidsdoel. Als autonome vlootvernieuwing ook meetelt, dient het geluidsdoel met een evenredig percentage verhoogd te worden. Ook dient er een nachtsluiting in het LVB opgenomen te worden. Alleen een nachtsluiting zorgt voor voldoende vermindering van de geluidsoverlast in de nacht.

Vliegtuigen worden niet stiller

Daarnaast dient in het nieuwe LVB rekening gehouden te worden met het gegeven dat vliegtuigen door vlootvernieuwing niet stiller worden. Dat wil zeggen dat de gemeten geluidsvermindering van bijvoorbeeld 1 tot 2 dB(A) in de leefomgeving zelf niet gezien kan worden minder geluidsbelasting. Het verschil in geluidbelasting is voor omwonenden niet waarneembaar.

KLM heeft onvoldoende financiële middelen voor vlootvernieuwing

Tot slot uiten we onze zorgen over of de beloofde vlootvernieuwing van KLM plaats gaat vinden. Recent heeft KLM een order voor het vernieuwen van twee vrachtvliegtuigen geannuleerd vanwege onvoldoende draagvlak. De vraag is of KLM überhaupt het financiële kapitaal heeft om de vlootvernieuwing te kunnen financieren.

Klimaatcrisis vraagt ook om minder vluchten in LVB

De klimaatcrisis urgenter dan ooit. De wereldwijde temperatuur is al met 1,3 °C gestegen, wat leidt tot extreem weer, mislukte oogsten en een verhoogd risico op overstromingen, ook in Nederland (KNMI, 2024; IPCC, 2023). Tegelijkertijd versnelt de opwarming, terwijl de luchtvaartsector blijft groeien en een onevenredig grote bijdrage levert aan de uitstoot van broeikasgassen. Schiphol alleen al is verantwoordelijk voor 1,16% van de wereldwijde luchtvaartemissies (Royal NLR, 2024). Bij ongewijzigd beleid overschrijdt de Europese luchtvaartsector haar koolstofbudget al in 2026 (Transport & Environment, 2025).

Technologische oplossingen schieten tekort. De sector blijft in 2049 grotendeels afhankelijk van fossiele kerosine, zelfs met een optimistische inschatting van 42% duurzame brandstoffen (Transport & Environment, 2025). Waterstof- en elektrische vliegtuigen zijn op lange afstanden niet schaalbaar en vereisen decennia aan ontwikkeling (CE Delft, 2024). Zonder actieve krimp blijft de luchtvaartsector groeien en legt zij een onhoudbare druk op het klimaat en de energietransitie (Transport & Environment, 2025).

Bovendien wordt het vliegverkeer ongelijk verdeeld: een kwart van de Nederlanders maakt 75% van alle vlieguren, terwijl de helft van de bevolking in 2024 niet eens vloog (Zijlstra & Jonkeren, 2024). Slechts 13% van de Nederlanders – de ‘veelvliegers’ – zijn verantwoordelijk voor de helft van alle vlieguren (Zijlstra & Jonkeren, 2024).

Ook dit maakt een afname van het aantal vluchten is noodzakelijk om binnen het koolstofbudget te blijven. Uit onderzoek blijkt dat het gaat om een reductie van zo’n 30 tot 66 procent in 2030 (NLR 2024 & CE Delft, 2024). Dit is nog exclusief de non-CO₂-effecten van de luchtvaart. Worden die meegeteld, dan zijn zelfs extra maatregelen nodig.

Er zijn ook mogelijkheden. Onderzoek toont aan dat Nederland tot een derde van de vluchten kan schrappen zonder directe economische schade (Peeters & Pels, 2024). Daarnaast steunt 44% van de Nederlanders steunt krimp, terwijl slechts 17% verdere groei wenst (Motivation, 2023). Gezien de ernst van de klimaatcrisis, het falen van technologische oplossingen en de scheve verdeling van vliegverkeer, is een krimp van de luchtvaart essentieel om de klimaatdoelen te halen en een leefbare toekomst te waarborgen.

Nieuw LVB moet ook rekening houden met de beperkende ruimte in de natuurvergunning op het maximaal aantal vluchten vanuit Nederland

De natuurvergunning voor Schiphol vertoont ernstige juridische en wetenschappelijke tekortkomingen. De referentiesituatie voor stikstofdepositie is onterecht gebaseerd op historische vliegbewegingen die niet voldoen aan de Europese natuurwetgeving, terwijl de salderingsmaatregelen onvoldoende zijn onderbouwd. Daarnaast negeert de vergunning recente inzichten in stikstofeffecten, zoals de invloed van emissies boven 3.000 voet en de onbetrouwbare modellering van geluidsoverlast. Dit schept een onvolledig en misleidend beeld van de milieuschade, waardoor de vergunning in strijd is met de Habitatrichtlijn en de Wet natuurbescherming.

Indien de rechter de vergunning vernietigt, dreigt Schiphol in een onmogelijke spagaat: het opkopen van tientallen tot honderden boerenbedrijven voor externe saldering is praktisch onhaalbaar, aangezien er onvoldoende relevante bedrijven beschikbaar zijn. Het enige realistische alternatief is dan een drastische krimp van het aantal vluchten. Uit berekeningen van MOB blijkt dat een maximum van circa 275.000 vluchten per jaar nodig is om zonder saldering binnen de juridische grenzen te blijven.

Deze ontwikkeling onderstreept een fundamentele keuze: blijft Nederland vasthouden aan een onhoudbaar groeimodel, of kiest het voor een rechtvaardige transitie waarbij de luchtvaart krimpt tot een schaal die past binnen ecologische en juridische grenzen? Het is tijd om prioriteit te geven aan het behoud van natuur en gezondheid boven de expansiedrift van Schiphol. Krimp is niet alleen noodzakelijk, maar ook onvermijdelijk.

Bronnen:

- CE Delft. (2024). Carbon Budget Aviation Report.
- IPCC. (2023). AR6 Synthesis Report.
- Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut (KNMI). (2024). Hoe dicht zitten we al bij 1,5 graden opwarming? Geraadpleegd op 13 januari 2025.
- Motivaction. (2023). Draagvlak luchtvaart 2023.
- Peeters & Pels. (2024). Network Quality and Environment Framework.
- Royal NLR. (2024). CO₂ Reduction Targets for Amsterdam Airport Schiphol.
- Transport & Environment. (2025). Down to Earth Report.
- Zijlstra & Jonkeren. (2024). De Vliegende Hollander.

Contact:

MNH – Natuur en Milieufederatie Noord-Holland

Sijas Akkerman

Sijas.akkerman@mnh.nl