

Schiphol juli 2022

Wat is de aanleiding?

Het kabinet heeft in juni 2022 het besluit genomen om de luchthaven Schiphol op een maximum van 440.000 Vliegtuig Bewegingen (VTB) te zetten. Daarnaast speelt nog de natuurvergunning.

Uitgangspunt brief van de minister

In een klein land met de blik op de wereld is Schiphol de afgelopen tientallen jaren uitgegroeid van een baan in de polder tot een internationale luchthaven. Omwonenden merken dat. Met de toename van het aantal start- en landingsbanen, het aantal vluchten en ruimere openingstijden, groeide de overlast. 'En als je het eenmaal hoort, kun je het niet meer uitzetten', zei iemand uit de buurt van Schiphol laatst.

Daarom heb ik besloten een einde te maken aan het anticiperend handhaven: de praktijk waarbij (incidentele) overschrijding van de geluidsnormen zonder gevolgen blijft. Dat betekent dat het aantal vluchten naar 440.000 per jaar gaat.

Het uitgangspunt daarbij blijft dat de start- en landingsbanen van Schiphol zo worden gebruikt dat de overlast zo laag mogelijk is.

*Om het besluit tot minder vluchten op Schiphol uit te voeren, moeten we de nodige stappen zetten. Ik verwacht dat het nieuwe maximum in november 2023 is verwerkt in de plannen van de luchtvaartmaatschappijen. **Note:** (per 2024 gaan we pas naar 440.000 VTB)*

Ik vraag nu al aan Schiphol om een eerste stap te zetten door tijdslots voor vluchten die maatschappijen teruggeven, niet opnieuw in te zetten.

En Schiphol zal voor 440.000 vluchten een natuurvergunning moeten aanvragen. Hiermee levert de luchtvaartsector ook een noodzakelijke bijdrage aan de vermindering van stikstofuitstoot in ons land.

Tot zover de brief.

Er spelen dus twee zaken:

1. Geluidsbeperking d.m.v. 440.000 VTB per 2024 in opdracht van het kabinet.
2. Stikstof oftewel de natuurvergunning. Het blijkt dat voor de bouw van de Polderbaan tal van procedures opzij zijn gezet. Zo is destijds niet inzichtelijk gemaakt wat de gevolgen zijn voor natuurgebieden. Nu Schiphol alsnog een natuurvergunning moet aanvragen, loopt het keihard aan tegen de gevolgen van die illegale werkwijze.

Achtergrond

De referentiedatums van de omliggende Natura 2000-gebieden liggen tussen 1994 en 2004. In deze periode is er één belangrijke wijziging geweest op SPL.

Vóór 1 november 2003 was er sprake van een situatie met 460.000 vluchten verdeeld over 4 banen.

Op 1 november is de Polderbaan in gebruik genomen en vanaf die tijd is er sprake van 480.000 vluchten verdeeld over 5 banen.

Onderzoeksopdracht 1

"Onderzoek de precieze depositieopgave van Schiphol en de maatregelen die genomen kunnen worden om de opgave te salderen"

Royal HaskoningDHV heeft deze opdracht onderzocht.

(Samenvatting door Peter) Probleem is dat na de komst van de Polderbaan er nieuwe natuurgebieden zijn bij gekomen of zijn aangewezen en het gebruik van de Polderbaan heeft daar invloed op. Dus dat geeft een beeld als stikstof gecompenseerd moet worden voor gebruik van de 5^e baan.

De Polderbaan dicht, is om meerdere redenen geen optie, dus moet je de stikstof voor die baan zien te compenseren. Klein deel kan op de luchthaven zelf gerealiseerd worden, maar dat heeft op de directe omgeving (straal 25 km) een beperkt effect. De rest moet gezocht worden in de directe omgeving van die natuurgebieden en afhankelijk hoeveel VTB's er zijn, zal er dus meer of minder gecompenseerd moeten worden.

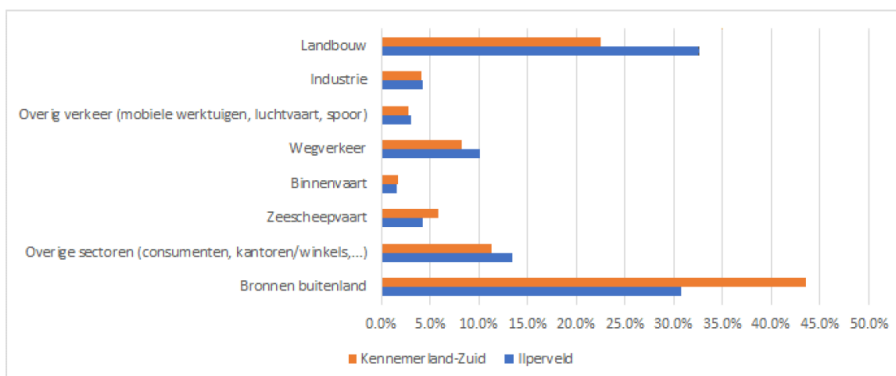
In deze verkenning zijn verschillende mogelijkheden onderzocht om te salderen:

- intern salderen met bronnen op de luchthaven Schiphol,
- extern salderen met emissies van agrarische bedrijven, die te koop stonden bij het uitvoeren van de verkenning,
- emissies van grote industrieclusters in de omgeving van Schiphol.

Daarnaast is er een inschatting gemaakt van de effectiviteit van salderen met het gericht opkopen van niet-te koop aangeboden agrarische bedrijven in de buurt van gebieden waar een depositieopgave berekend wordt. In tabellen is aangegeven bij diverse aantallen VTB, hoeveel boeren er uitgekocht zouden moeten worden of hoe elders stikstof vandaan te halen.

Q:Waarom boerenbedrijven?

A: Het stoppen van deze tak levert de grootste stikstofwinst op.



Figuur B1.1: Opbouw totale deposities in IJperveld, Varkenland, Oostzanerveld & Twiske, en Kennemerland-Zuid in 2019 (bron: AERIUS Monitor 2021: <https://monitor.aerius.nl/>)

De peildatum voor de te koop staande agrarische bedrijven is 11 januari 2022. De selectie van de agrarische bedrijven die zijn doorgerekend omvat:

- 10 veehouderijen, waarvan 6 in Noord-Holland en 4 in Zuid-Holland-
- 3 akkerbouwbedrijven, waarvan 2 in Noord-Holland en 1 in Zuid-Holland.

Metingen berekeningen voor het vliegverkeer is dit een zone van 25 km rondom de vliegbewegingen tot een hoogte van maximaal 3.000 voet (914 meter).

Onderzoeksopdracht 2

“welke maatregelen kunnen genomen worden als er voorlopig geen natuurvergunning komt”

Voor het verkrijgen van deze natuurvergunning moet Schiphol aantonen dat de activiteiten op Schiphol niet leiden tot een aantasting van de natuurlijke kenmerken van de omringende Natura 2000-gebieden. Hierbij wordt voor Schiphol specifiek gekeken naar de impact van stikstofuitstoot en de daarbij horende deposities, verstoringen door geluid en visuele verstoringen.

Het van Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft [PwC de opdracht gegeven](#) e.e.a. te onderzoeken.

Men wil o.a. rekening houden als blijkt dat de effecten (stikstof etc.) de juridische grenzen overschrijden er maatregelen zullen moeten worden genomen voordat de natuurvergunning kan worden verkregen. Dit kan er mogelijk toe leiden dat de activiteiten op Schiphol moeten worden terug geschaald.

Hiertoe heeft het Ministerie twee scenario's opgesteld;

1. Maximaal 460.000 vliegtuigbewegingen op vijf landingsbanen
2. Sluiten van de Polderbaan.

In dit scenario wordt het aantal vliegbewegingen als volgt bepaald. Eerst wordt de geluidshinder van het afwikkelen van 500.000 vliegtuigbewegingen op de overgebleven vier landingsbanen in kaart gebracht. Vervolgens stellen we het aantal vliegtuigbewegingen vast, zonder dat de geluidshinder toeneemt ten opzichte van de situatie met 500.000 vliegtuigbewegingen op vijf landingsbanen.

Activiteitscenario 1: maximaal 460.000 vliegtuigbewegingen op 5 banen.

Dit scenario biedt inzicht in de effecten van krimp van de capaciteit zonder verandering in het banenstelsel.

Q: Waar komt het getal 460.000 vandaan?

A: Het maximum aantal van 460k is afgeleid uit het beoordelingskader dat LNV hanteert voor de aanvraag van Schiphol voor een natuurvergunning. (LNV= Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit.)

Conclusie: Dit scenario is minder ingrijpend dan het sluiten van de Polderbaan en geeft een capaciteitsreductie van 8% met behoud van het vijfbanenstelsel.

Note Peter; Dit scenario wordt minder uitgebreid beschreven dan scenario 2, het sluiten van de Polderbaan, maar wordt bij het beschrijven van de effecten wel in de tabellen mee genomen.

Activiteitscenario 2: sluiting Polderbaan

In dit scenario is eerst de tussenstap 500.000 VTB op 4 banen gemodelleerd. Het sluiten van de Polderbaan bij het 500.000 VTB leidt tot een significante toename van de geluidshinder en het aantal gehinderden. Dit lijkt te impliceren dat de Polderbaan nodig is om de verschillende maatschappelijke belangen te kunnen balanceren. Om aan dat uitgangspunt te voldoen, moest het aantal vliegtuigbewegingen worden teruggebracht tot 376.000, waarvan 17.000 in de nacht. Het aantal woningen binnen de 40dB Lnight-contour was hierbij het meest knellend.

Conclusie van dit scenario

Het sluiten van de Polderbaan bij het 500.000 VTB's leidt tot een significante **toename** van de geluidshinder. Dit lijkt te impliceren dat de Polderbaan nodig is om de verschillende maatschappelijke belangen te kunnen balanceren.

Algemeen effect van beide scenario's

Het effect van het verminderen van het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol in beide scenario's bestaat uit:

- a) Een welvaartsverlies voor de Nederlanders die willen blijven vliegen vanaf Schiphol. Deze groep wordt geconfronteerd met hogere ticketprijzen en/of langere reistijden als zij blijven vliegen, of met een welvaartsverlies als zij (moeten) afzien van hun vliegreis.
- b) Een welvaartswinst voor de omwonenden van Schiphol en Nederlanders die niet vliegen. Minder vliegbewegingen leiden in beide scenario's tot minder uitstoot van CO₂, CO, VOS, SO₂, NO_x, en PM₁₀.
- c) De geluidshinder neemt af ten opzichte van de referentiesituatie in de activiteitenscenario's waarin het aantal vliegtuigbewegingen wordt teruggebracht naar 460.000 en de huidige vijf landingsbanen operationeel blijven. In de scenario's waarin de Polderbaan wordt gesloten en het aantal vliegtuigbewegingen wordt teruggebracht naar 376.000, en luchtvaartmaatschappijen geen grotere vliegtuigen gaan inzetten, neemt de geluidshinder licht af ten opzichte van het referentiescenario, maar verplaatst de geluidshinder zich naar andere regio's.

In de scenario's waarin de Polderbaan wordt gesloten en het aantal vliegtuigbewegingen wordt teruggebracht naar 376.000, en luchtvaartmaatschappijen grotere vliegtuigen gaan inzetten, neemt de geluidshinder toe ten opzichte van het niveau in het referentiescenario. De geluidshinder neemt significant toe indien de Polderbaan wordt gesloten en het aantal vliegtuigbewegingen gelijk wordt gehouden op het pre-corona niveau van 500.000 (dus op 4 banen)

Het verminderen van het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol leidt tegelijkertijd tot schaarse baancapaciteit. Omdat Schiphol de prijzen van schaarse slots niet mag verhogen om vraag naar en aanbod van baancapaciteit in evenwicht te kunnen brengen, zullen luchtvaartmaatschappijen de ticketprijzen verhogen om de markt te ruimen.

De verandering in geluidscontouren kan zorgen voor nieuwe mogelijkheden voor landgebruik, zoals woningbouw, in gebieden waar de geluidshinder afneemt. Het omzetten van bestemmingsplannen van grond vergt besluitvorming van het bevoegd gezag. Deze besluitvorming is geen onderdeel van de activiteitenscenario's en om die reden in deze studie niet in detail in kaart gebracht.

Samengesteld door Peter Bootsman, geraadpleegde bronnen:

- [Rijksoverheid: Overzicht van de bijlagen bij de Kamerbrief 'Hoofdpijnenbrief Schiphol' van 24 juni 2022.](#)
- Gevoerde gesprekken op 6 juli, informatiebijeenkomst voor omwonenden in de omgeving Schiphol.