

Zienswijze op:

Ontwerpwijziging Luchthavenverkeerbesluit Schiphol en het milieueffectrapport

T.b.v. de Zienswijzprocedure maart 2021

Geachte Minister van Infrastructuur & Waterstaat,

Hierbij dient de Natuur en Milieufederatie Noord-Holland, mede namens Milieudefensie, Greenpeace, de Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland, de Natuur en Milieufederatie Utrecht met steun van de koepel van Natuur en Milieufederaties een zienswijze in met betrekking tot de ontwerpwijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol en het bijbehorende milieueffectrapport.

In het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) legt het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de 500.000 vliegbewegingen vast. Ook kondigt zij in het LVB streefgetallen aan voor het verminderen van vlieghinder. Daarnaast, wordt het maximum aantal nachtvluchten eindelijk vastgelegd op een aantal van 29.000. Met deze maatregelen komt een einde aan de situatie van niet nagekomen afspraken en kan er indien noodzakelijk gehandhaafd worden. Daar zijn de indieners van deze zienswijze positief over.

Tegelijk schiet LVB ernstig tekort waar het gaat om werkelijk gelijkwaardige bescherming, het vaststellen van de basiskwaliteit leefomgeving voor omwonenden van Schiphol, de bescherming van omwonenden tegen vliegtuiglawaai in het algemeen en het verminderen van de uitstoot van (ultra) fijnstof, stikstof en broeikasgassen. Hieronder puntsgewijs wat er in onze ogen ontbreekt en noodzakelijk aangepast moet worden in LVB:

1. Nieuwe Normen en Handhavingstelsel en LVB ingehaald door nieuwe maatschappelijke werkelijkheid
2. Noodzaak van 500.000 vluchten ontbreekt
3. 29.000 nachtvluchten is nog altijd teveel
4. Inadequate geluidsnormen
5. Wettelijke onvolkomenheden
6. Klimaat en natuur
7. Een duidelijk evaluatiemoment tijdens het “gefaseerd herstel” is noodzakelijk

Hieronder geven we puntsgewijs aan wat er in onze ogen noodzakelijk aangepast moet worden in LVB en de daarmee samenhangende MER.

1) NNHS en LVB ingehaald door nieuwe maatschappelijke werkelijkheid

Wij constateren dat de bestaande luchtvaartwetten, waaronder dit LVB, de burger onvoldoende beschermen. Ook de uitwerking van het ter besluitvorming voorliggende nieuwe stelsel heeft vele jaren geduurd en is daardoor ingehaald door geactualiseerde geluidsnormen van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO)¹ en rapporten van de Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur (RLI)², advies van ministerieel adviseur Pieter van Geel³, en de GGD⁴.

Net als bewoners en milieuorganisaties aangeven, stellen deze rapporten en adviezen dat de uitzonderingspositie van de luchtvaart door de overheid beëindigd moet worden en er een basisnorm leefkwaliteit moet komen voor de omgeving rond Schiphol en dat de geluidsnormen vanwege de volksgezondheid veel strenger moeten worden. Stappen in deze richting zien wij niet terug in het voorgestelde LVB.

De Coronacrisis biedt de gelegenheid om een nieuw normaal voor de luchtvaart vast te stellen waarin wonen, volksgezondheid en bereikbaarheid weer met elkaar in balans gebracht worden. Ons advies: maak hier gebruik van.

1a) Aantal ernstig gehinderden sterk gegroeid

Het Planbureau voor de Leefomgeving stelt ook de hinder sterker is toegenomen dan verwacht. Een toename van het aantal vluchten en groei van het aantal bewoners in de regio door woningbouw zorgde voor ongeveer 50 procent meer ernstig gehinderden in 2016 t.o.v. 2004. Ook de slaapverstoring is gestegen ten opzichte van het niveau van 2004⁵. Ook ernstige slaapverstoring ligt boven het niveau van 2004. Het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) bevestigt daarmee dat er geen sprake was van gelijkwaardige bescherming.

Ervaren hinder in 2016 bleek ook 1,5 keer zo hoog als het berekende aantal gehinderden: ongeveer 200.000 i.p.v. 138.000⁶. De slaapverstoring bleek ook tweemaal zo hoog: 40.000 i.p.v. 20.000.

Ook zorgde woningbouw voor 16% meer gehinderden in de 48dB contour in de periode van 2005-2020.⁷

De Luchtvaartnota formuleert het doel om te komen tot een stelsel van normen en maatregelen dat gezamenlijk de hinder rond de luchthavens aantoonbaar vermindert en goed aansluit bij de

¹ RIVM (2020), *WHO-richtlijnen voor geluid*, [bron](#).

² RLI (2016), *Mainports Voorbij*, [bron](#).

³ Pieter van Geel (2020), *Schiphol Vernieuwd Verbinden*, [bron](#).

⁴ GGD (2020), *Geluidhinder en Slaapverstoring van vliegverkeer in de wijde omgeving van luchthaven Schiphol*, [bron](#).

⁵ PBL (2018), *Balans van de leefomgeving 2018*, [bron](#)

⁶ MNH (2018), *Werkelijke geluidhinder Schiphol*, [bron](#)

⁷ Van Geel (2020), *Schiphol Vernieuwd Verbinden*, [bron](#).

ervaren hinder van omwonenden. Daarbij past in het definitieve LVB een concrete doelstelling voor de reductie van de ervaren hinder.

1b) Maatschappelijke steun luchtvaartis sterk verminderd

Ook is de maatschappelijke steun voor de luchtvaart het afgelopen jaar verminderd. 77% van de Nederlanders wil geen groei ten opzichte van het aantal vluchten voor de Coronacrisis, slechts 14% wil wel groei tot boven het pre-corona niveau.⁸ De groei van het aantal vluchten voor de Coronacrisis heeft geleid tot intensief gebruikte vliegroutes die ernstige hinder veroorzaken in de wijde omtrek van Schiphol. Binnen de 58dB en 48dB contouren, maar ook daarbuiten. Onderzoek van vijf GGD'en uit de Schipholregio, verschenen in december 2020, geeft hier goed inzicht in.⁹ De ligging van Schiphol - in het hart van de dichtbevolkte Randstad - en de woningbouwopgave in de regio zorgt voor extra urgentie.

2) Noodzaak 500.000 vluchten ontbreekt

Schiphol is zo groot vanwege haar hubfunctie. Schiphol faciliteert t.o.v. vele luchthavens erg veel overstappers in zeven 'overstappieken' per etmaal. Deze pieken en de totale hoeveelheid vluchten zijn de hoofdoorzaken van de geluidsoverlast.

In 2016 heeft de RLI aangegeven dat het hubmodel zijn toegevoegde waarde voor de economie heeft verloren.¹⁰ Door burgerinitiatief Werkgroep Toekomst Luchtvaart (WTL) is de benodigde omvang van de Nederlandse luchtvaart met behoud van netwerkqualiteit onderzocht. Uit dit onderzoek blijkt dat Schiphol tot 2050 met 350.000 vluchten goed verbonden kan blijven met de rest van de wereld.¹¹

Hiermee ontbreekt de noodzaak van de 500.000 vluchten die in het LVB zijn opgenomen.

3) 29.000 nachtvluchten is nog altijd teveel

In 2013 is als onderdeel van het Aldersakkoord afgesproken het aantal nachtvluchten te beperken tot 29.000 vluchten per jaar. Deze afspraak wordt in dit LVB nagekomen als voorwaarde voor de staatssteun aan KLM. Tegelijk is het voor de gezondheid van omwonenden wenselijk toe te werken naar minder nachtvluchten, een gedeeltelijke nachtsluiting en minder piekbelasting en vluchten in de randen van de nacht.

Uit eerder genoemd GGD-onderzoek blijkt dat slaapverstoring vooral plaatsvindt aan de randen van de nacht, tussen 23:00-24:00 uur en 05:00-07:00 uur. Piekbelasting van vliegtuigeluid op

⁸ Motivaction (2020), *Luchtvaart in Nederland*, [bron](#).

⁹ GGD (2020), *Geluidhinder en Slaapverstoring van vliegverkeer in de wijde omgeving van luchthaven Schiphol*, [bron](#).

¹⁰ RLI (2016), *Mainports Voorbij*, [bron](#).

¹¹ WTL (2021), *Alternatieve Netwerken Schiphol Voor Verbindin*, [bron](#).

bepaalde tijdstippen speelt een belangrijke rol bij deze slaapverstoring. Gevolg is dat omwonenden slechts 6 uur per nacht kunnen slapen. Vermindering van het aantal nachtvluchten of uitbreiding van de tijdsduur in de nacht waarin er geen vliegbeweging plaatsvinden wordt in het GGD-onderzoek veelvuldig aangedragen door respondenten als mogelijkheid om hinder te verminderen.¹²

In de Luchtvaartnota is een stapsgewijze ambitie naar 27.000 en 25.000 nachtvluchten opgenomen, en een onderzoek naar de meerwaarde van een (gedeeltelijke) nachtsluiting. Deze ambitie is echter niet vertaald in de streefwaarden van art. 4.1.3. Daarmee is het ontwerp-LVB in strijd met geldend beleid, een omissie die in het definitieve LVB dient te worden rechtgezet. Daarnaast vragen ondertekenaars een spoedige afronding van het onderzoek naar de meerwaarde van een nachtsluiting, zodat op basis daarvan concrete uitwerking kan worden gegeven aan het beleidsdoel “minder hinder” uit de Luchtvaartnota .

4) Inadequate geluidsnormen

De voorgestelde geluidsnormen in LVB1 zijn inadequaat en achterhaald en voldoen niet aan het criterium van gelijkwaardige bescherming ten opzichte van het eerste Luchthavenverkeerbesluit uit 2003. Dit heeft verschillende redenen die wij hieronder toelichten:

4a) Geluidpreferent baangebruik negeert een groot deel van de overlast

Hoeksteen van het NNHS in het LVB1 is het zo veel mogelijk vliegen op geluidpreferente banen; de Polder- en Kaagbaan, met respectievelijk 160.000 en 120.000 vluchten. Dit preferent baangebruik zorgt vooral voor het verplaatsen van meer hinder naar een andere groep omwonenden. Bovendien wordt door het negeren van hinderfactoren, zoals vliegfrequenties, een groot deel van de hinder genegeerd. Doel is het *berekend* aantal ernstig gehinderden binnen de 58dB contour zo laag mogelijk te krijgen. Hiermee wordt genegeerd dat in en ook buiten de 48dB contour onder vliegroutes de *werkelijke* overlast toeneemt door het toenemen van de overvliegfrequentie, het piekgeluid en het ontbreken van rustperiodes. Ook voor dit LVB is **basisnorm leefkwaliteit** gebaseerd op strengere geluidsnormen ook voor de zogenaamde geluidpreferente banen binnen en valk buiten de 48dB contour noodzakelijk.

4b) Geluidsnormen staan teveel afwijkingen toe

De indieners zijn positief dat er met dit LVB een einde komt aan het anticiperend handhaven. Echter veel omwonenden hebben ook last van niet toegestane geluidsoverlast zoals, te vroeg versnellen bij stijgprocedures, afwijken van routes, vliegen boven woonkernen, structureel laag vliegen en luide nachtvluchten. Deze klachten worden onvoldoende onderzocht en vertaald in handhaafbare normen zoals gebruikelijk in andere sectoren. Ook de Nationale Ombudsman heeft hier aandacht voor gevraagd.¹³

¹² GGD (2020), *Geluidhinder en Slaapverstoring van vliegverkeer in de wijde omgeving van luchthaven Schiphol*, [bron](#).

¹³ Nationale Ombudsman (2020), *Nationale ombudsman: wat gebeurt er met melding geluidsoverlast vliegverkeer?* [Bron](#).

4c) Sterk verouderde en ontoereikende dosis-effectrelatie

Bij het vastleggen van het aantal vluchten en de hindermaatregelen in het LVB is gerekend met een sterk verouderde dosis-effectrelatie. De gebruikte dosis-effectrelatie stamt uit 2002 (iets bijgesteld in 2005) en is gebaseerd op oude datasets. Hierdoor blijft een deel van de hinder onderbelicht.¹⁴

4d) MER moet gevalideerd worden met metingen

Om in het LVB goede normen te kunnen vaststellen is het in onze ogen noodzakelijk dat de berekende hinder met metingen gevalideerd wordt. Een al eerder toegezegde voorwaarde waar nog niet aan voldaan is. De berekeningen onderschatten systematisch het aantal ernstig gehinderden dan de werkelijke ervaren hinder¹⁵.

4e) Normen gaan omhoog bij toename aantal woningen

Als er meer woningen in de omgeving van Schiphol gebouwd worden, gaan de normen voor het aantal gehinderden gelijkelijk omhoog. Door deze wijze van relatieve normstelling, in plaats van absoluut, neemt het aantal gehinderden voortdurend toe. Om dat duidelijk te maken: in 2004/2005 woonden er 499.245 mensen (220.903 woningen) binnen de toen berekende 48 Lden contour bij 500.000 vliegbewegingen. Op basis van deze gegevens is toen een norm vastgesteld voor het maximaal aantal ernstig gehinderden, namelijk 166.500. In 2018 wonen er 575.523 mensen in 261.408 woningen. Je zou verwachten dat met meer inwoners in een gebied het aantal gehinderden de norm dichter zou naderen of zou overschrijden. Dat is niet het geval: met de toename van het aantal bewoners en woningen gaat de norm voor het maximaal toegestane aantal gehinderden evenredig omhoog, namelijk naar 186.000 ernstig gehinderden. De norm is 20.000 ernstig gehinderden gestegen. Conclusie: er is geen gelijke bescherming want de normen gaan evenredig mee omhoog met het extra aantal mensen dat binnen de contour woont.¹⁶

Opnieuw een normstelling die de luchtvaart, op de belangrijkste luchthaven van Nederland, in een uitzonderingspositie plaatst.

4f) Principe *As Low As Reasonable Achievable* uitwerken

De Raad voor de Leefomgeving heeft geadviseerd om, net als in andere sectoren, te werken met het principe 'As Low As Reasonable Achievable'.¹⁷ Dit principe stelt dat er steeds strengere normen voor geluid, klimaat en luchtverontreiniging in het algemeen moeten komen. Ook de EU wijst hierop. De streefwaarden zijn een eerste stap, maar er is niet in het besluit aangegeven volgens welke criteria die vastgesteld zullen worden. Hiermee blijft het LVB1 te vrijblijvend en onduidelijk.

¹⁴ Adegeest, Akkerman, MovingDot, PWC (2019) Technial Challenge MER NNHS Schiphol Deel 5, [bron](#).

¹⁵ Adegeest, Akkerman, MovingDot, PWC (2019) Technial Challenge MER NNHS Schiphol Deel 5, [bron](#).

¹⁶ Adegeest, Akkerman, MovingDot, PWC (2019) Technial Challenge MER NNHS Schiphol Deel 5, [bron](#).

¹⁷ RLI (2019), *Luchtvaartbeleid; een nieuwe aanvliegeroute*, [bron](#).

4g) Streefwaarden ambitieus en serieus invullen

Ondergetekenden juichen toe dat in het ontwerp LVB streefwaarden (art. 4.1.3) voor vermindering van het aantal ernstig gehinderden zijn opgenomen. Deze streefwaarden hebben de vorm van een inspanningsverplichting, zijn nog niet uitgewerkt en hebben uitsluitend een informatief karakter. Evenmin is aangegeven met welke instrumenten aan het behalen van de streefwaarden gewerkt zal worden en is er nog geen concrete rapportageverplichting opgelegd. Op deze manier krijgt het begrip “inspanningsverplichting”, geen invulling.

5) Wettelijke Onvolkomenheden

5a) Een reguliere, voor beroep vatbare vergunning voor Schiphol

Het LVB maakt deel uit van de uitzonderingspositie van de luchtvaart dat voor het vastleggen van de concrete milieu- en leefbaarheidsvoorschriften voor de exploitatie van Schiphol de constructie van een Algemene Maatregel van Bestuur is gekozen. Daardoor is geen direct bezwaar en beroep mogelijk tegen het besluit, terwijl dat tegen alle andere vergunningen, voor grote en kleinere, bedrijven in Nederland, wel mogelijk is.

5b) EU regelgeving toepassen

De Nederlandse normen en handhaving van geluidshinder voldoen op een aantal punten niet aan de EU richtlijnen. De in Nederland belangrijke norm Maximum Hoeveelheid Geluid (MHG) past niet in de Europese regelgeving. Prognoses van overlast zijn onvoldoende nauwkeurig en worden niet met de werkelijkheid vergeleken. Er wordt steeds met hetzelfde rekenmodel gewerkt zonder werkelijke routes, stuwkracht en weersomstandigheden mee te nemen. De EU schrijft voor deze gegevens wel mee te nemen. Deze werkelijke gegevens, zoals radargegevens van routes en het werkelijke woningbestand mogen maximaal twee jaar oud zijn. Voor de MER zou 2019 dus een goed referentiejaar zijn.

Ook geeft de EU aan dat de overlast moet worden berekend tot een hoogte van 20.000 voet of een afstand van 70 kilometer. Een veel groter gebied dan de 30 km en 10.000 voet dat bij Schiphol gebruikt wordt. Het softwarepakket IMPACT van Eurocontrol geeft op basis van werkelijke radargegevens de geluidscontouren, het aantal ernstig gehinderden, en de vervuilende stoffen.

Andere aandachtspunten zijn dichtheid van rekenpunten en het verschil tussen gemiddelde en maximale hinder (spreiding).

5c) Concrete geluidsnormen op de gevel, zoals bij verkeers- en industrielawaai, ontbreken

Burgers en bestuurders (de BRS) klagen over concentratie, verplaatsing en steeds verder gegroeide overlast. De huidige hindernormen zijn zo weinig beschermend en slecht handhaafbaar dat een gang naar de rechter niet of nauwelijks perspectief biedt. Concrete normen “op de gevel”, zoals in de bescherming tegen geluid van andere bronnen, bieden die mogelijkheid wel.

6) Klimaat en Natuur

De Nederlandse luchtvaart is nu verantwoordelijk voor 7 procent van de CO₂-emissie van Nederland. En het zogenaamde niet- CO₂-broeikaseffect van vliegen is de klimaatimpact nog eens ongeveer 3 keer zo hoog als de netto CO₂ uitstoot¹⁸. Als de groei van de luchtvaart niet wordt beperkt, zal de uitstoot van broeikasgassen in 2050 verdubbeld zijn^{19,20}. De sector zal dan tweemaal zoveel uitstoten als de vijf sectoren uit het in 2019 gesloten Nederlandse Klimaatakkoord bij elkaar. In het ontwerpbesluit wordt alleen uitgegaan van de uitstoot bij activiteiten tot een hoogte van 1.000 meter. Dat geeft geen reëel beeld van de klimaatimpact van Schiphol.

6a. 500.000 vluchten past niet binnen een adequaat klimaatbeleid

Daarnaast is het een feit dat het maximum aantal van 500.000 vluchten, zowel op korte als op lange afstanden, niet past binnen een realistische aanpak van de klimaatcrisis. Uit de PlanMER luchtvaartnota blijkt dat het hoekpunt “normeren” het enige hoekpunt is dat de doelstelling van Parijs haalt. Dan blijven er in 2050 maximaal 224.000 vluchten op Schiphol over. De normen in het LVB dienen aan te sluiten bij het Akkoord van Parijs. De Europese reductiedoelstelling van 55% in 2030 zou uiteraard ook voor de luchtvaart, dat ook gebonden is aan het Akkoord van Parijs, toegepast moeten worden. Dit kan door het invoeren van een CO₂-plafond voor luchthavens dat jaarlijks met 5% afneemt ten opzichte van 2019 tot emissievrij in 2050. Deze LVB maakt juist verdere groei mogelijk tot 500.00 vliegbewegingen en daarmee groei van emissies. Indien de keuze wordt gemaakt dat de luchtvaart minder hoeft te reduceren dan andere sectoren, dan dient in de Memorie van Toelichting te worden beschreven welke andere sectoren dan de extra reductie voor hun rekening gaan nemen.

6b. Leg bindende afspraken vast over de CO₂-reductie door de luchtvaart

Doordat er in het nationale Klimaatakkoord geen bindende klimaatafspraken zijn vastgelegd voor de luchtvaart, is er nauwelijks prikkel of noodzaak voor de sector om emissies te reduceren. Daarom wordt het tijd om heldere klimaatdoelen vast te stellen en beleid te formuleren. Klimaatdoelen ontbreken in het voorliggende LVB terwijl tegelijkertijd een CO₂-plafond voor luchthavens wordt uitgewerkt. Wij pleiten ervoor om een expliciet pad op te nemen hoe Schiphol zich moet ontwikkelen binnen een CO₂-plafond op basis van doelen om de opwarming tot anderhalve graad beperkt moet blijven.

In de Luchtvaartnota wordt een onderzoek aangekondigd naar de mogelijkheid van een grenswaarde voor de uitstoot van CO₂ per burgerluchthaven. Dit onderzoek dient vanwege de ernst van de klimaatcrisis zo spoedig mogelijk te worden afgerond. Ook in het kader van de Klimaatwet heeft de sector luchtvaart, snel groeiend en met Schiphol als veruit belangrijkste emissiebron, een bijdrage te leveren aan reductie van emissies in het nationale Klimaatanplan.

¹⁸ Lee et al. (2021) The contribution of global aviation to anthropogenic climate forcing for 2000 to 2018

¹⁹ PBL (2020), CO₂ emissies van de luchtvaart op de lange termijn

²⁰ CE Delft (2018) Ontwikkelingen Nederlandse luchtvaart

6c. Begrens Schiphol ook correct volgens de Wet Natuurbescherming

Voorts zijn we van mening dat voor 500.000 vluchten geen vergunning voor de Wet Natuurbescherming verleend kan worden. Voor een nadere toelichting verwijzen wij naar onze zienswijze over de Natuurbeschermingswetvergunning Schiphol.

7) Een duidelijk evaluatiemoment tijdens het “gefaseerd herstel” is noodzakelijk

Om het LVB onlosmakelijk te combineren met genoemde maatregelen is het nodig om nu al een evaluatiemoment vast te stellen. Agendapunten voor de evaluatie: Is de politieke agenda daadwerkelijk gericht op betere wettelijke bescherming van burgers, klimaat, omgeving en natuur? Zijn de democratische en juridische controle inderdaad verbeterd en heeft de ambtelijke sturing effectief en betrouwbaar zijn focus gericht op het algemeen belang?

Deze evaluatie moet plaatsvinden in de Tweede Kamer, met input van Gemeenteraden, Provinciale Staten en maatschappelijke participanten verzameld met behulp van organisatiestructuur zoals voorgesteld door Pieter van Geel.

Wij stellen eind 2022 als evaluatiemoment voor, waarbij het gefaseerd herstel tot dat moment tot 350.000 vluchten beperkt moet blijven.

8) Tot slot

Het luchtvaartnetwerk dat Nederland verbindt met de rest van de wereld is een publieke functie met maatschappelijke voor- en nadelen die democratisch en juridisch bestuurd en gecontroleerd moet worden in de volle breedte van zijn maatschappelijke aspecten.

Dit betekent dat het LVB onlosmakelijk gecombineerd moet worden met een aantal concrete maar ingrijpende bestuurlijke maatregelen om het maatschappelijke vertrouwen te herstellen.

Tijdens de formatie van het nieuwe kabinet moet betere wettelijke bescherming van burgers, klimaat, omgeving en natuur nadrukkelijk op de agenda komen. Doel moet zijn herstel van de balans tussen wonen, volksgezondheid en bereikbaarheid.

In de Tweede en Eerste Kamer moeten democratische controle van kwaliteit van wetgeving en uitvoering, in combinatie met juridische controle door de mogelijkheid van bezwaar en beroep bovenaan op de agenda komen.

De ambtelijke sturing door het ministerie moet zich primair richten op het algemeen belang in plaats van voornamelijk op het belang van de sector.

Zaken als netwerkqualiteit, selectiviteit, normen en handhaving, meten en rekenen, hinderbeperkende maatregelen moeten meer doortastend en betrouwbaar uitgewerkt worden. Het advies van Pieter van Geel moet in nauwe samenwerking met de Nationale Ombudsman, de Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur, het Planbureau voor de Leefomgeving, de Inspectie Leefomgeving en Transport en RIVM en GGD uitgewerkt en geïmplementeerd

worden. Wij adviseren u ook Gemeenteraden, Provinciale Staten en maatschappelijke participanten hier nauw bij te betrekken.

Per saldo zullen Schiphol en KLM moeten zorgen dat hun businessmodel maatschappelijk past in het dichtbevolkte Nederland. Het omgekeerde, opofferen van leefomgeving en klimaat om het businessmodel van Schiphol en KLM niet te hoeven aanpassen, is maatschappelijk onacceptabel.

Hoogachtend,

Sijas Akkerman,
Directeur Natuur en Milieufederatie Noord-Holland



Mede namens,

Donald Pols,
Directeur Milieudefensie

Alex Ouwehand,
Directeur Natuur en Milieufederatie ZH

Anna Schoemakers,
Directeur Greenpeace

Josja Veraart,
Directeur Natuur en Milieufederatie Utrecht

Marjolijn Demmers,
Directeur Natuur & Milieu

Annie van de Pas,
Netwerkdirecteur Natuur en Milieufederaties

