

Bundel 1

INGEDIENDE ZIENSWIJZEN VAN ORGANISATIES OP DE ONTWERPWIJZIGING VAN HET LUCHTHAVENVERKEERBESLUIT SCHIPHOL

Zienswijzentermijn : dinsdag 2 maart 2021 tot en met maandag 29 maart 2021

Zienswijzenr.	Naam organisatie
79941190	Stichting Dorpsbelangen Burgerveen
80086608	Bodegraven Reeuwijk
80190045	Stichting De Bleek
80226445	Camping De Croft
80227591	Gemeente Aalsmeer
80247490	Stichting wijkraad Stommeer ZO te Aalsmeer
80248980	Gemeente Uitgeest
80266463	Behoud Woongenot Aalsmeerbaan (BWA)
80267295	Buurtbelangenvereniging Buurt 10, de Eendracht
80267693	Vereniging van Huiseigenaren Groot Geerdinkhof
80268047	Bewonersdelegatie Omgevingsraad Schiphol (ORS)
80268228	Platform Vlieg hinder Regio Castricum
80268251	Werkgroep Geluidshinder Kaag en Braassem Noord
80273483	PUSH (Platform Uithoorn Schiphol Hinderbeperking)

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat Datum : 17 juni 2021



Zienswijze L.v.B en Mer

Burgerveen 20 maart 2021

Excellentie,

Wij adviseren in deze zienswijze negatief over het voorliggende ontwerpwijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol en het daarvoor opgestelde milieueffectrapport.

In de M.E.R rapportage worden de effecten van ultrafijnstof en fijnstof niet meegenomen. (antwoord op mijn directe vraag tijdens de presentatie van uw ministerie op 9 maart van de betrokken consultant van Schiphol) Recent R.I.V.M onderzoek (2019) heeft effecten aangetoond bij schoolkinderen. Bij metingen rond de startbaan bij gezonde proefpersonen is niet geanalyseerd of ultrafijnstof carcinogenen effecten heeft. De reden mij persoonlijk verteld door betrokken onderzoeker was dat dit niet in zijn onderzoeksopdracht stond!

De opsteller heeft wel het verkeer meegenomen op het eigen terrein maar niet die van de A4 en het vele verkeer op lokale wegen naar de talloze bedrijven terreinen die direct en indirecte diensten verlenen aan de luchtvaart. Tevens blijft het door de luchtvaart veroorzaakte omgevingsschade buiten de omgevingswet waardoor de cumulatie van gezondheidsbelasting voor de inwoners van o.a. Burgerveen buiten beeld blijft!

De afgelopen periode zijn meerdere wetenschappelijk artikelen verschenen over de schadelijkheid van wonen rond een luchthaven. In de bijlage een vertaling van een door het R.I.V.M aan mij verstrekt artikel over het effect op zwangerschappen.

In de M.E.R wordt niet verwezen naar de effecten van de luchtvaart op dieren, bekend is dat b.v. de onderlinge communicatie van vogels door het veroorzaakte lawaai bemoeilijkt wordt. Ook is niet onderzocht wat het effect op de koeien en de voor humanconsumptie geproduceerde melk en kaas is bij melkveehouders in de directe omgeving, b.v. onder de startroute van de kaagbaan. De concentratie in de humane landbouwproducten uit de directe omgeving is ook niet onderzocht en meegewogen!

Samenvattend vertoont de M.E.R. ernstige leemtes in de gevolgen die de luchtvaart op de directe leefomgeving heeft buiten haar eigen bedrijfsterreinen.

Ten aanzien van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol hebben wij de volgende bezwaren welke wij in onderstaande zienswijze zullen verwoorden.

Burgerveen ligt binnen de 58den belasting voornamelijk veroorzaakt door de kaagbaan maar met enige regelmaat door vliegverkeer van de Aalsmeerbaan.

Toezeggingen uit het verleden door Schiphol zijn nimmer waargemaakt. Het economisch nut voor Nederland van "overstappers" is volgens vooraanstaande economen minimaal.

De B.V Nederland zou meer dan voldoende hebben aan max 400.000 vliegbewegingen. De kans die corona bied om het aantal slots terug te brengen laat u ongebruikt.

Bij het opstellen van uw besluit heeft u het ministerie van volksgezondheid niet betrokken! De rekening van gezondheidsschade die door de luchtvaart nu en in de toekomst veroorzaakt wordt zal door dat ministerie gedragen moeten worden. Uw verantwoordelijkheid voor de kwaliteit van de leefomgeving laat uw rusten op het M.E.R rapport welk in opdracht van de belanghebbende, Schiphol, is opgesteld.

Concluderend: Wij maken ons ernstig zorgen over de milieu- en gezondheidsschade die ontwerp veroorzaakt.

Wij verwachten/hopen dat u, of uw opvolger, een nieuw ontwerp zal maken waarin de afweging tussen alle belangen helder wordt.

Tevens dat u een toelichting geeft over de mogelijke belangenverstrengeling tussen: het grootaandeelhouders belang van de overheid in K.L.M , de B.V. Schiphol en uw verplichting jegens artikel 21 (leefmilieu) en 22 (volksgezondheid) van de grondwet.

secretaris stichting Dorpsbelangen Burgerveen

NEDERLANDSE SAMENVATTING

Preterm Birth among Infants Exposed to in Utero Ultrafine Particles from Aircraft Emissions Wing et al. *Environmental Health Perspectives* 2020;128 (4).

Vroeggeboortes van baby's bij vrouwen die tijdens de zwangerschap zijn blootgesteld aan ultrafijn stof door vliegverkeer

Uit onderzoek uitgevoerd door de University of Southern California blijkt dat vrouwen die in de omgeving van Los Angeles International Airport (LAX) wonen en tijdens de zwangerschap zijn blootgesteld aan ultrafijn stof (UFP) afkomstig van vliegverkeer een verhoogde kans hebben om te vroeg te bevallen.

Aanpak

Voor deze studie zijn gegevens geanalyseerd van 174.186 kinderen geboren tussen 2008 en 2016 en waarvan de moeder tijdens de zwangerschap binnen een straal van 15 km van LAX woonden. Met eerder ontwikkelde verspreidingsmodellen is blootstelling aan UFP (deeltje kleiner dan $0,1 \mu\text{m}$) op het woonadres van de moeder tijdens de zwangerschap gemodelleerd. De locatie van het woonadres, gegevens over de geboorte en demografische kenmerken van de moeder zoals leeftijd, etniciteit, opleidingsniveau en roken tijdens de zwangerschap, waren afkomstig van de Californische geboorteregistratie. Verder is er gecorrigeerd voor de sociaaleconomische status van de buurt, geluid en blootstelling aan stikstofdioxide (NO_2) als indicator voor luchtverontreiniging van wegverkeer.

Resultaten

Van alle geboortes binnen een straal van 15 km van LAX tussen 2008 en 2016 bleken er 15.134 (8,7%) plaats te hebben gevonden voor de 37e zwangerschapsweek (vroeggeboorte). Moeders die tijdens de zwangerschap waren blootgesteld aan hogere UFP niveaus bleken een grotere kans te hebben op een vroeggeboorte, ook na correctie voor demografische karakteristieken van de moeder, blootstelling aan vliegtuigeluid en verkeersgerelateerde blootstelling. Vrouwen met de hoogste gemiddelde blootstelling aan UFP (4^e kwartiel: >14.600 deeltjes/ cm^3) bleken gemiddeld 14% (OR 1,14; 95%BI 1,08-1,20) vaker te bevallen voor de 37^e zwangerschapsweek ten opzichte van de vrouwen met de laagste gemiddelde blootstelling (1^e kwartiel: <5.340 deeltjes/ cm^3).

RIVM aanvulling

Vroeggeboren baby's hebben een groter risico op problemen met de gezondheid direct of kort na geboorte en ook op de lange termijn kan vroeggeboorte gevolgen hebben voor de fysieke gezondheid, en voor de ontwikkeling, gedrag en cognitie. Over de oorzaken van vroeggeboorten bestaat veel onduidelijkheid.

Uit eerder onderzoek blijkt dat UFP-

niveaus rond luchthavens, waaronder Schiphol, verhoogd zijn. Er zijn aanwijzingen dat ultrafijn stof van vliegverkeer kan leiden tot acute gezondheidseffecten bij

Ministerie Infrastructuur en Waterstaat,
t.a.v. Minister mw. Drs. C. Van Nieuwenhuizen-Wijbenga,
postbus 20901,
2500 EX Den Haag.

Betreft: zienswijze op het concept Luchthavenverkeerbesluit Schiphol

Geachte minister,

Van 2 maart tot 29 maart 2021 ligt het concept Luchthavenverkeerbesluit Schiphol ter consultatie voor. Een ieder kan zienswijzen indienen op dit besluit. Met deze brief maken wij daar gebruik van.

Wij ondersteunen de zienswijzen van de BRS. Wel hebben wij nog enkele aanvullende punten. Deze treft u hieronder aan. In de bijlage staan nog enkele technische opmerkingen op het concept LVB.

1. Een belangrijk aspect van het nieuwe LVB is de invoering van preferent baangebruik, waarbij het gebruik van de secundaire banen wordt beperkt. De laatste jaren is echter gebleken dat bij nadering van de maximumgrens van 500.000 vliegtuigbewegingen de secundaire banen relatief juist meer ingezet worden. Vanaf 2015 is het gebruik van de Aalsmeerbaan met circa 50% gestegen en van de Zwanenburgbaan zelfs verdubbeld. Wij verzoeken u in de LVB-systematiek een mechanisme in te bouwen om deze effecten te compenseren, zodat de bewoners in onze regio minder hinder ondervinden.
2. De grens van het maximum aantal vliegtuigbewegingen is na 2021 nog niet vastgelegd, getuige de PM-posten voor latere jaren. De reden hiervoor is ons onduidelijk. Wij verzoeken u duidelijker op te schrijven dat het plafond van 500.000 in latere jaren niet overschreden mag worden. Dit is o.i. ook van belang omdat de slotcoördinator vroegtijdig de juridische uitgangssituatie moet weten over hoeveel slots uitgegeven kunnen worden.
3. Het is goed dat u het maximum aantal nachtvluchten vermindert tot 29.000. Wij vinden echter dat u ook de aangekondigde vermindering naar 25.000 vluchten in dit LVB al formeel zou moeten aankondigen. Dit ook mede i.v.m. het feit dat zowel airlines als slotcoördinator hier ruim tevoren van op de hoogte moeten zijn, gezien de juridische situatie bij historische rechten.
4. In een aantal kaarten van het MER zien wij een verslechtering van de geluidssituatie tussen de referentiesituatie en de voorgenomen activiteit in 2020. Meest in het oog springende is kaart N.5 van de MER. Wat gaat u doen voor de bewoners die te maken krijgen met de verslechtering van de geluidssituatie? Bijvoorbeeld een nieuwe woningisolatie-ronde.
Het instellen van een 4^e fix bij de voorkeursbeslissing van de luchtruimherziening, geeft ons de indruk dat de geluidssituatie in de zuid-oost-hoek nog verder achteruit gaat. Dit vinden wij teleurstellend. Hier wordt in het LVB geen aandacht aan besteed, maar hoe verklaart u deze achteruitgang met de komst van de Omgevingswet, waarin gezondheid hoog in het vaandel staat?
5. De 48 dB Lden contour van het ontwerp LVB gaat u opnemen als nieuw beperkingengebied voor onder andere de woningbouw (Aanvullingsbesluit geluid). Hoe gaat u Schiphol houden aan deze contour? Immers, in de Ruimtelijke Ordening wordt ervan uitgegaan dat Schiphol deze contour niet overschrijdt.

6. Het LVB is feitelijk bepalend voor de geluidcontouren 'op de grond'. Deze staan echter in een ander document, het LIB. De geluidcontouren in het huidige verouderde LIB passen echter niet meer bij het NNHS en de huidige systematiek van het afhandelen van het vliegverkeer. De contouren van het LIB zijn bepaald met de berekeningen volgens de Kosten Eenheid (Ke) en het Nederlandse Rekenmodel. Wij verzoeken u dan ook om het LIB snel aan te passen aan het nieuwe LVB.
7. De afbakening van het studiegebied in kaart G.0 is te klein. In Bodegraven – Reeuwijk en Gouda wordt ook hinder ondervonden van het vliegverkeer van- en naar Schiphol. Wij verwijzen naar de klachten die bij het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol zijn ingediend. Verzocht wordt dan ook om het studiegebied naar het zuiden en Zuid-Oosten uit te breiden. Zo kan ook worden geanticipeerd op de ligging van de 45 dB contour voor luchtvaartlawaaï, overeenkomstig het advies van de WHO.
8. In artikel 4.2.3 van het LVB wordt uiteindelijk verwezen naar DOC29. Geldt nu voor alle berekeningen bij Schiphol dat uitgegaan moet worden van DOC29?
9. In het huidige LVB is voor enkele stoffen een afname voorzien (zie artikel 4.3.1). In het nieuwe ontwerp LVB wordt alleen het maximum genoemd van deze stoffen. Waarom wordt de normstelling van deze stoffen niet aangescherpt?
De stoffen hebben in het achtste gebruiksjaar de laagste waarde. Volgens de informatie over dit artikel, is dit in 2002 toegevoegd. Dan moet vanaf 2010 aan de laagste waarde worden voldaan. Daarom verzoeken wij u om de laagste waarde te noteren in het nieuwe LVB.
10. Het verbaast ons dat er geen 'individueel beschermingsniveau' is geregeld voor geluidhinder van luchtvaart, zoals dit er wel is voor wegverkeerslawaaï, industrielawaaï en spoorweglawaaï. De Handhavingspunten uit het nu nog vigerende LVB bieden daar concrete aanknopingspunten voor. Wij vragen u een eenduidige rechtsbescherming te concipieren voor bewoners die geluidhinder van vliegverkeer ondervinden.

Mocht u nog vragen hebben over onze zienswijzen, dan zijn wij uiteraard bereid om deze aan u toe te toelichten.

Hoogachtend, mede namens mijn collega's van het Bestuurlijk cluster Groene Hart,

J.L. v.d. Heuvel

Wethouder gemeente Bodegraven-Reeuwijk,
in casu Duo-voorzitter van Bestuurlijk cluster Groene Hart

* Bestuurlijk cluster Groene Hart omvat de gemeenten Alphen aan den Rijn, Bodegraven-Reeuwijk, De Ronde Venen, Gouda, Nieuwkoop, Oudewater, Stichtse Vecht en Woerden.

Bijlage: enkele technische zienwijzen over het concept LVB

Bijlage 1

Enkele technische vragen over het concept LVB

1. Vragen over de kaarten van bijlage 1 van het LVB:
Op de kaarten staat een hoogte van 1.500 voet. Wij gaan ervanuit dat dit de vlieghoogte is waarna afgeweken mag worden van de route. In de nachtperiode mag pas boven de 9.000 voet van de route worden afgeweken. Op de kaarten van de nachtelijke vliegroutes voor vertrekkend verkeer staat een hoogte van 1.500 voet. Moet dit in de nacht dan geen 9.000 voet zijn?
2. In artikel 1.1 van het ontwerp LVB staat de EPNdB genoemd. Dit is een maat voor de type keuring van vliegtuigen. In het huidige LVB staat al een verwijzing naar EPNdB. Komt deze daarvoor in de plaats?
3. in artikel 4B.1 van het ontwerp LVB staat 'lokaal'. Dat geeft een bepaalde indruk, bijvoorbeeld dat de geluidsbelasting op woningniveau wordt bepaald, klopt dat?.
4. In figuur 3-3 op pagina 18 van de Deelrapporten staat de werkelijke contour van het verkeer in 2017 ten opzichte van de berekende geluidbelasting bij 500.000 bewegingen met het weersbeeld van 2017. Eerder zijn geluidcontouren van de werkelijke situatie in 2017 bepaald. Deze zijn veel ruimer dan die in figuur 3-3 zijn vermeld. De gegeven verklaring kan ons inziens niet de grote verschillen duiden tussen beide contouren. Graag zien wij een toelichting welke zaken ook nog anders zijn gemodelleerd om tot deze veel kleinere geluidcontour te komen, met meer vliegbewegingen.

Stichting De Bleek

Egmond aan den Hoef, 25 maart 2021

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Participatie
o.v.v. Ontwerp Luchthavenbesluit en MER
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Geachte heer/mevrouw

Gisteren, 24 maart heeft Stichting de Bleek een digitale zienswijze ingediend.

Ook hebben wij een uittreksel uit de KvK meegezonden, waaruit blijkt dat de voorzitter bevoegd is te tekenen. Zekerheidshalve ontvangt u bijgaand nog een kopie van een uittreksel waarin de namen van de bestuurders staan vermeld. Mocht dit onvoldoende zijn dan verzoeken wij u ons in de gelegenheid te stellen om dit aan te vullen.

Voor de goede orde en mogelijk ten overvloede: de ter inzage gelegde documenten overtuigen ons niet dat een uitbreiding tot 500.000 vliegbewegingen per jaar nodig en gewenst zijn.

Vriendelijke groet

inzake de Ontwerpwijziging van het Luchthavenverkeersbesluit (LVB) en het bijbehorende Milieueffectrapport (MER) waarin de groei wordt voorgesteld tot 500.000 vliegbewegingen /jaar waarvan 29.000 nachtvluchten over de Polderbaan. Piekuurcapaciteit van 106/110 vliegbewegingen. Een toename van geluidsbelasting is in het gebied rondom Castricum en Limmen te verwachten, zo wordt erkend, en voegen wij uit ervaring toe in het gebied tussen Castricum en Egmond.

De Stichting de Bleek, , heeft ten doel het behoud van de cultuur en natuurhistorische waarden in het binnenduinrandgebied in de Egmond. De gronden van de Stichting sluiten aan op Natura 2000 gebieden in de Egmond.

De (nu demissionaire) Minister van Infrastructuur en Waterstaat – tevens bevoegd gezag – heeft van te voren aangekondigd dat groei alleen mogelijk is als de “hinder” resp. de schadelijke milieu belasting gelijk blijven. Daar toetst onze Stichting de voorstellen en de modellen aan. De kern van het bezwaar komt neer op gebreken in de gehanteerde benadering en modellen. Voor bewoners, dieren en de natuur in de buitengebieden neemt de hinder en de milieu belasting buitenproportioneel toe. We hebben aansluitend de beleidsvraag of deze groei wel nodig en verantwoord is om het zakelijke netwerk – van belang voor de Nederlandse economie – in stand te houden.

- 1^e Door de splitsing van procedures kan pas achteraf door een gewone – ook goed geschoolde – burger worden vastgesteld wanneer tegen welke procedure een zienswijze had behoren te worden ingediend.

Toelichting:

De vliegtuigen voor landing komen via de noordwestelijke route via een bepaalde corridor binnenvliegen, waarvoor ondertussen contouren zijn vastgesteld. Voor de MER is dat een gegeven. Zo bleek tijdens de informatiebijeenkomst over de ontwerpwijziging van het Luchthavenverkeersbesluit (LVB) en het bijbehorende milieueffectrapport (MER). Raar, want zowel contouren als de corridor hebben invloed op hinder en uitstoot van milieu emissies. Ook al zal dit 1^e bezwaar niet tellen, dan nog moet deze opmerking worden gemaakt met het oog op de principes van behoorlijk bestuur. Opsplitsing in deelonderwerpen waarvoor goedkeuring wordt gevraagd schuift de samenhang naar de achtergrond. In hoeverre is dan nog sprake van een reële, effectieve mogelijkheid van inspraak? Is dit wel zorgvuldig naar de insprekers toe? De gekozen werkwijze (opsplitsen van procedures) wekt de indruk de beoogde groei te sanctioneren en het gewenste antwoord te bekrachtigen.

- 2^e Tijdens genoemde toelichting is uitgelegd dat onder “hinder” méér wordt verstaan dan alleen gehinderde bewoners. Kijkend naar de toetsing in de MER dan blijkt voor de bepaling van hinder dat “gehinderde bewoners” grotendeels bepalend is.

Toelichting. Tijdens dezelfde informatiebijeenkomst is gebleken dat door (1) de beperking tot 2 banen: de Kaagbaan en de Polderbaan, en (2) door verlegging van de corridors naar het landelijk gebied met vermijding van stads en dorpskernen het aantal gehinderden behoorlijk verlaagd wordt. Er zijn minder gehinderden en dus kunnen de vliegbewegingen groeien naar 500.000. Kijkend naar de kaart van de contouren kleurt de noordwestelijke aanvliegeroute bij de duinen en het binnenduinrandgebied rood. Het onweerlegbaar gevolg is dat bewoners, dieren en natuur buiten de dorpskernen in het landelijk gebied "onder" de corridor "buiten proportioneel" worden gehinderd. En hoe telt dat dan mee? Hoe wordt dit effect meegewogen in de formule om de geluidshinder vast te stellen?

#^e neem het effect van de toename tot 106/110 vliegbewegingen als piekbelasting. Stel dat dit 50/50 over de 2 banen verspreid is. Dat is dan praktisch 1 vliegtuig per minuut die komt en gaat. Kortom een permanente geluidsbelasting. Dit duur-effect is door ons qua hinderbelasting niet in het model terug te vinden.

#^e het geluidsniveau. Kan de garantie worden gegeven dat elk vliegtuig op de voorgeschreven hoogte van 900m komt binnenvliegen? Die garantie zien wij graag bevestigd. Zo nee, dan is – een ervaringsgegeven - de geluidshinder navenant groter naarmate het vliegtuig lager vliegt. Daar komt nog eens het extra geluid bij in bochten. Dit extra geluidseffect van lager vliegen en de navenante belasting is door ons niet in het model terug te vinden.

#^e effect van de nachtvluchten. De nachtvluchten gaan terug van 32.000 naar 29.000. Een eis om de milieu belasting te verminderen gekoppeld aan de miljardensteun aan Schiphol. Maar deze nachtvluchten gaan nu wel over één baan: de Polderbaan. Voor de bewoners onder de aanvliegeroute een extra belasting. Op welke manier is deze verstoring van de nachtrust tot uitdrukking gebracht in het model?

3^e Schadelijke milieu effecten

Het gaat om uitstoot van koolmonoxide, stikstofoxide, vluchtige organische stoffen, zwaveldioxide, en uitstoot van ultra fijnstof. Door de concentratie over 2 preferente banen nemen de vliegbewegingen onder de corridor van de vliegroute toe. Dit stapeleffect onder de corridor van schadelijke uitstoot is door ons niet terug te vinden in de berekeningen. Bewoners die onder deze vliegroute wonen lopen een groter gezondheidsrisico door genoemde uitstoot van SO₂, Nox, VOS en fijnstof, dat zich pas na een langere periode manifesteert. Deze duurbelasting is door ons als effect in de modelberekening ook niet terug te vinden.

4^e De modelbenadering. De geluids- en milieu effecten zijn berekend aan de hand van modellen. Twee ervaringsfeiten: in modellen zitten onzekerheden én de praktijk wijkt af van de modellen. Hoe kan dan met zekerheid worden vastgesteld dat lokale grenswaarden niet worden overschreden?

Toelichting: Bij de vaststelling of sprake is van toelaatbare hinder of toelaatbare milieu belasting wordt gebruik gemaakt van berekeningen op basis van modellen. Een modelberekening is een benadering, bevat onzekerheden en staat niet gelijk aan het lokale effect. De lokale effecten kunnen behoorlijk afwijken van de berekeningen. Reële metingen van geluid of milieu ontbreken ter plaatse in de duinen en het

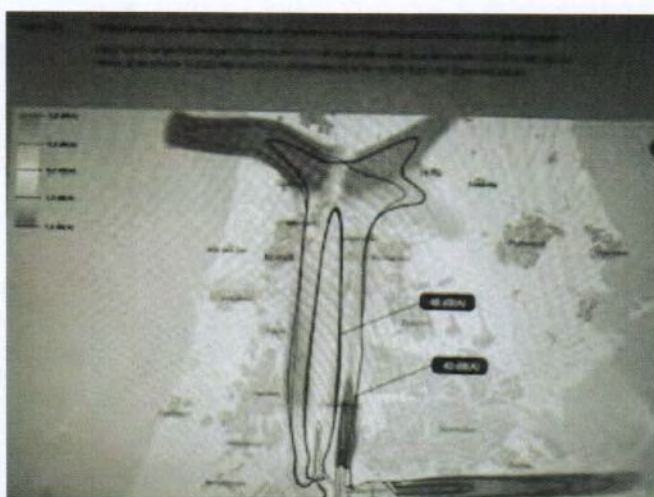
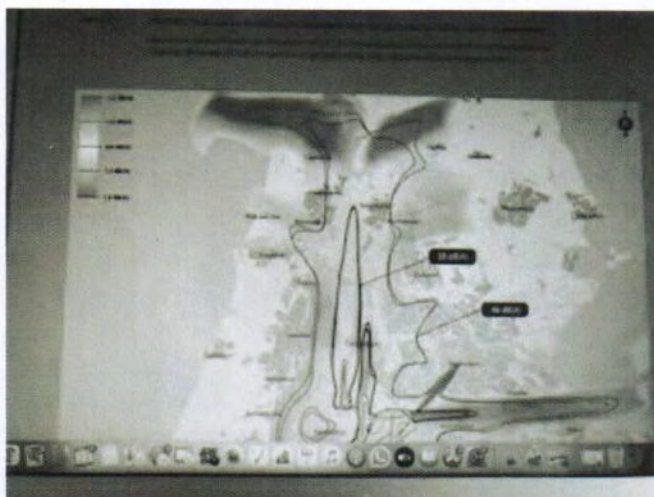
binnenduinrandgebied. Het is onzorgvuldig dat niet door middel van feitelijke metingen kan worden aangetoond wat de reële geluidsbelasting is en wat de reële milieubelasting is en of dit acceptabel is. Dat is een gebrek in de benadering/berekening/toets.

Concluderend:

De gekozen werkwijze van het opsplitsen van procedures miskent de samenhang én dat het geheel meer is dan de som der delen. De rekenmodellen sanctioneren een groei tot 500.000 vliegbewegingen/jaar, inclusief 29.000 nachtvluchten/pjaar via de Polderbaan. Dit doet kunstmatig aan. Wij stellen vast dat er gebreken in deze rekenmodellen zitten. Geluidhinder en schadelijke milieueffecten met een stapel en een duureffect worden verplaatst naar een kleinere groep burgers in het buitengebied die onterecht de zwaarste lasten moeten dragen van de voorgestelde groei. De prijs die bewoners, dieren en de natuur in het buitengebied moeten betalen is buitenproportioneel.

Dat alleen al rechtvaardigt aanvullende vragen die wij willen stellen bij het beleid dat aan de voorstellen ten grondslag ligt. Ook voortvloeiend uit de maatschappelijke verantwoordelijkheid van Schiphol én de miljarden steun die Schiphol heeft ontvangen, waaraan de politiek voorwaarden heeft gesteld qua hinder en milieu belasting.

- Is het voor behoud/verstevigen van het zakelijk netwerk wel nodig om de voorgestelde groei te realiseren? De ontvangen miljarden steun voor Schiphol noopt tot deze vraag en deze heroverweging
- En in het verlengde hiervan. Het CO2 vraagstuk moet tenminste Europees worden opgelost, vindt ook Schiphol. Waarom wordt het gewenste aantal vliegbewegingen dan ook niet in een Europese context, of op zijn minst Noordwest Europese context geplaatst? Gebeurt er een validatie van de groei vanuit dit (noordwest)Europese perspectief?
- Waarom wordt gekozen voor een aanvlieghoogte van 900 m? Waarom niet veel hoger? , Voor de nachtvluchten én voor de dag vluchten? Het geluidseffect neemt af en er is minder concentratie van milieu uitstoot
- En in iets algemenere zin: is alles uit de kast gehaald om de hinder en milieubelasting voor bewoners, dieren en natuur in het buitengebied maximaal te beperken?



Verstuurd vanaf mijn iPhone

inzake de Ontwerpwijziging van het Luchthavenverkeersbesluit (LVB) en het bijbehorende Milieueffectrapport (MER) waarin de groei wordt voorgesteld tot 500.000 vliegbewegingen /jaar waarvan 29.000 nachtvluchten over de Polderbaan. Piekuurcapaciteit van 106/110 vliegbewegingen. Een toename van geluidsbelasting is in het gebied rondom Castricum en Limmen te verwachten.

V.O.F. Camping De Croft is een kleine boerencamping aan de Weg naar de Bleek 4 in het binnenduinrandgebied tussen Egmond aan den Hoef en Egmond-Binnen.

Deze kleine boerencamping is geliefd als vakantieverblijf voor Nederlandse en internationale gasten (Verenigd Koninkrijk, Duitsland, Frankrijk, Zwitserland, Oostenrijk, België, Italië e.d.).

In de afgelopen 5 jaren is de geluidshinder voor gasten drastisch toegenomen, naar nu blijkt uit de ter inzage gelegde stukken doordat al voorgesorteerd is op het gebruik van de Polderbaan. Gasten vinden het een fijne plek, maar vertrekken soms vroeger als gevolg van het toenemend en continue overvliegen van vliegtuigen. Om deze reden wordt nu een Zienswijze ingediend.

De kern van het bezwaar is dat in twijfel wordt getrokken of de hinder en/of de milieu belasting voor bewoners, dieren en de natuur wel gelijk is gebleven aan van wat was vergund met de 450.000 vluchtbewegingen/jaar inclusief de nachtvluchten van 32.000 over meer banen. Om die reden steunen wij de uitbreiding tot 500.000 vliegbewegingen/jaar inclusief 29.000 nachtvluchten via de Polderbaan niet

1^e Uitgangspunt en vertrouwen

De demissionaire Minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft nog voordat COVID 19 toesloeg kort gezegd als uitgangspunt voor verdere groei van Schiphol geformuleerd dat de hinder en de milieu schade niet mag toenemen ten opzichte van de vergunde situatie. Zij gebruikte de woorden "beschermingsniveau" zonder voorbehoud van een gehanteerde formule of rekenkundige benadering. Daarmee vertrouwen scheppend voor bewoners in gebieden die onder de invloed van Schiphol liggen dat de geluidshinder en de milieuschade voor hen tenminste gelijk blijft of minder wordt bij het niveau van 450.000 vliegbewegingen per/jaar inclusief 32.000 nachtvluchten/jaar verdeeld over meer banen. Nu blijkt dat dit vertrouwen niet wordt waar gemaakt. In de onderliggende stukken wordt expliciet gezegd dat Castricum meer geluidshinder zal ervaren. En kijkend naar de contouren van de noordwestelijke vliegroute zal dit ook gelden voor het gebied tussen Castricum en Egmond.

2^e Het vergelijk 450.000 versus 500.000 vliegbewegingen/jaar inclusief 29.000 nachtvluchten/jaar over één baan voor het duin en binnenduinrandgebied Castricum-Egmond levert méér belasting op

Kijkend naar het noordwestelijke gebied dan lopen de nieuwe contouren door het buitengebied. Dit is een bewust gekozen nieuwe route liggend in het buitengebied tussen Castricum en Egmond. Als dit gebied qua situatie wordt vergeleken: de vergunde 450.000 vliegbewegingen/pjaar via andere routes én de nu voorgestelde 500.000 vliegbewegingen/pjaar dan is er niet sprake van gelijkblijvende hinder of gelijke milieu belasting. In deze vergelijking is voor dit gebied, deze bewoners, de dieren en de natuur de belasting onmiskenbaar buitensporig verhoogd. Hieraan doet niets af dat al is voorgesorteerd op de nieuwe route, daar hebben bewoners niet op kunnen inspreken en dat is niet relevant voor het vergelijk.

3° Modellen en berekeningen: een multiplier ontbreekt

Er zijn indrukwekkende berekeningen gemaakt om zowel de geluidshinder als de milieubelasting vast te stellen. Daarbij zijn ook aannames gedaan. Aannames die arbitrair genoemd kunnen worden.

Voorbeeld: de geluidshinder is acceptabel is als er minder gehinderde bewoners zijn. Dat klinkt heel logisch. Maar er had ook gekozen kunnen worden voor het uitgangspunt dat voor geen enkele bewoner meer geluidshinder of milieuschade acceptabel is. Wat aansluit bij de uitspraak van de Minister. Laat staan dat er bewoners zijn die buitenproportioneel geraakt worden. Door (1) de beperking tot 2 banen: de Kaagbaan en de Polderbaan, en (2) door verlegging van de corridors naar het landelijk gebied met vermijding van stads en dorpskernen. Dit landelijke gebied van duinen en binnenduinrand kleurt rood bij de noordwestelijke aanvliegeroute. Het onweerlegbaar gevolg is dat bewoners, dieren en natuur buiten de dorpskernen in het landelijk gebied "onder" de corridor "buiten proportioneel" worden gehinderd qua geluid en qua milieubelasting. Wij hebben niet kunnen nagaan hoe dit effect wordt "gewogen" in het model

We vinden geen multiplier terug:

#° het effect van de toename tot 106/110 vliegbewegingen/per uur als piekbelasting. Stel dat dit 50/50 over de 2 banen verspreid is. Dat is dan praktisch 1 vliegtuig per minuut die komt en gaat. Een permanente geluidsbelasting. Dit duur-effect is door ons qua hinderbelasting niet in het model terug te vinden.

#° het geluidsniveau. Niet alle vliegtuigen komen op 900m binnen, ook lager. Met extra geluidshinder. Dan worden er ook nog eens bochten gemaakt in het gebied, er wordt extra gas gegeven in de bocht, waardoor extra geluid wordt gemaakt. Deze extra geluidseffecten van lager vliegen en het maken van bochten vinden wij niet terug in het model.

#° effect van de nachtvluchten. De nachtvluchten gaan terug van 32.000 naar 29.000. . Maar deze nachtvluchten gaan nu wel over één baan: de Polderbaan. Voor de bewoners onder de aanvliegeroute een extra belasting. Op welke manier is deze verstoring van de nachtrust tot uitdrukking gebracht in het model?

3° Gezondheidseffecten – het multiplier effect

Het gaat om uitstoot van koolmonoxide, stikstofdioxide, vluchtige organische stoffen, zwaveldioxide, en uitstoot van ultra fijnstof. Door de concentratie over 2 preferente

banen nemen de vliegbewegingen onder de corridor van de vliegroute toe. Dit stapeleffect onder de corridor van schadelijke uitstoot is door ons niet terug te vinden in de berekeningen. Hoe wordt dit "gewogen"? Met welke multiplier: 2,3 4, 5 of niet? Bewoners die onder deze vliegroute wonen lopen een groter gezondheidsrisico door genoemde uitstoot van SO₂, Nox, VOS en fijnstof, dat zich pas na een langere periode manifesteert. Deze duurbelasting is door ons als effect in de modelberekening niet terug te vinden.

- 4^e De modelbenadering. De geluids- en milieu effecten zijn berekend aan de hand van modellen. Twee ervaringsfeiten: in modellen zitten onzekerheden én de praktijk wijkt af van de modellen. Hoe kan dan met zekerheid worden vastgesteld dat lokale grenswaarden niet worden overschreden?.

Toelichting: Bij de vaststelling of sprake is van toelaatbare hinder of toelaatbare milieu belasting wordt gebruik gemaakt van berekeningen op basis van modellen. Een modelberekening is een benadering, bevat onzekerheden en staat niet gelijk aan het lokale effect. De lokale effecten kunnen behoorlijk afwijken van de berekeningen. Reële metingen van geluid of milieu ontbreken ter plaatse in de duinen en het binnenduinstrandgebied. Het is onzorgvuldig dat niet door middel van feitelijke metingen kan worden aangetoond wat de reële geluidsbelasting is en wat de reële milieubelasting is en of dit acceptabel is. Dat is een gebrek in de benadering/berekening/toets.

Concluderend:

Het Ontwerp Luchthavenverkeersbesluit en de MER waaronder Nieuw Normen- en Handhaving-stelsel Schiphol confronteert bewoners in de noordwestelijke buitengebieden met extra overlast van geluid en uitstoot van schadelijke emissies tov de vergunde situatie. De 500.000 vliegbewegingen inclusief de 29.000 nachtvluchten worden als voldongen feiten gepresenteerd. Het beleid dat hieraan ten grondslag ligt is gemaakt voordat COVID 19 toesloeg en voordat er miljarden steun is gegeven aan Schiphol muv het terugbrengen van nachtvluchten. Geen misverstand. We maken geen bezwaar tegen steun aan Schiphol.

We maken wel bezwaar tegen de groei naar 500.000 vliegbewegingen/pjaar inclusief de 29.000 nachtvluchten over de Polderbaan. Het is zeer de vraag of het terugbrengen naar 29.000 nachtvluchten over één baan wel in overeenstemming is met de wens van de Tweede Kamer. Argumenten daarvoor zien wij niet terug in de stukken. De modellen en berekeningen – hoe indrukwekkend ook – doen kunstmatig aan en wekken de indruk ten dienste te staan van de gewenste groei. Wij constateren in ieder geval lacunes in de berekeningen.

De uitkomst is dat geluidhinder en schadelijke milieueffecten met een stapel en een duureffect worden verplaatst naar een kleinere groep burgers in het noordwestelijke buitengebied die onterecht de zwaarste lasten moeten dragen van de voorgestelde groei. De prijs die bewoners, dieren en de natuur in het buitengebied moeten betalen is buitenproportioneel

Anno 2021 wordt er een grotere maatschappelijke verantwoordelijkheid gelegd bij bedrijven. Dat geldt ook voor Schiphol. Zeker ook nu publieksgeld wordt aangewend om Schiphol in de benen te houden. Ja, er zijn minder gehinderde bewoners en het wordt hen van harte gegund. Maar er zijn ook bewoners, minder in aantal, die recht op bescherming hebben en waarvoor moet worden nagegaan hoe ook voor hen tenminste het beschermingsniveau van de vergunde situatie 2015 wordt gegarandeerd. Er wordt niet voorgesteld op veel grotere hoogte binnen te vliegen, de aanvliegeroute te wijzigen naar een andere gebied ter afwisseling, niets van dat alles voor zover wij zien. Enig voorstel ontbreekt - ten onrechte - in de stukken.



Gemeente Aalsmeer

Uw contact

T (020)

F (020)

info@aalsmeer.nl

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Mw. C. van Nieuwenhuizen-Wijbenga
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Postbus 253, 1430 AG Aalsmeer
*Vermeld bij reactie ons kenmerk en datum
van deze brief*

Datum 23 maart 2021

Ons kenmerk

Betreft Zienswijze gemeente Aalsmeer op ontwerp-Luchthavenverkeersbesluit en bijbehorend MER

Excellentie,

Van 2 maart tot en met 29 maart 2021 ligt de ontwerpwijziging Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB), inclusief bijbehorende Milieueffectrapportage, ter consultatie voor met de mogelijkheid voor een ieder hierop zienswijzen in te dienen. In aanvulling op de zienswijze van de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS), waar de gemeente Aalsmeer deel van uitmaakt, geeft uw ontwerp-Luchthavenverkeersbesluit ons aanleiding voor het indienen van de volgende zienswijze.

Doel NNHS versus effecten

het Nieuwe Normen en Handhavingssysteem (NNHS) heeft tot doel zoveel mogelijk die start- en landingsbanen in te zetten die de minste overlast geven (geluidpreferent vliegen). De banen die de minste overlast geven zijn de primaire Kaagbaan en Polderbaan. Gelet op het feit dat de gemeente Aalsmeer, bestaande uit de kernen Aalsmeer en Kudelstaart, binnen de invloedssfeer ligt van de secundaire banen Aalsmeerbaan en Zwanenburgbaan, onderschrijven wij deze doelstelling ten zeerste.

Wat ons echter bij bestudering van de MER opvalt en vooral tegenvalt, is dat de effecten van het NNHS niet corresponderen met bovengenoemde doelstelling. Wij verwijzen hierbij met name naar onderstaande teksten uit de MER:

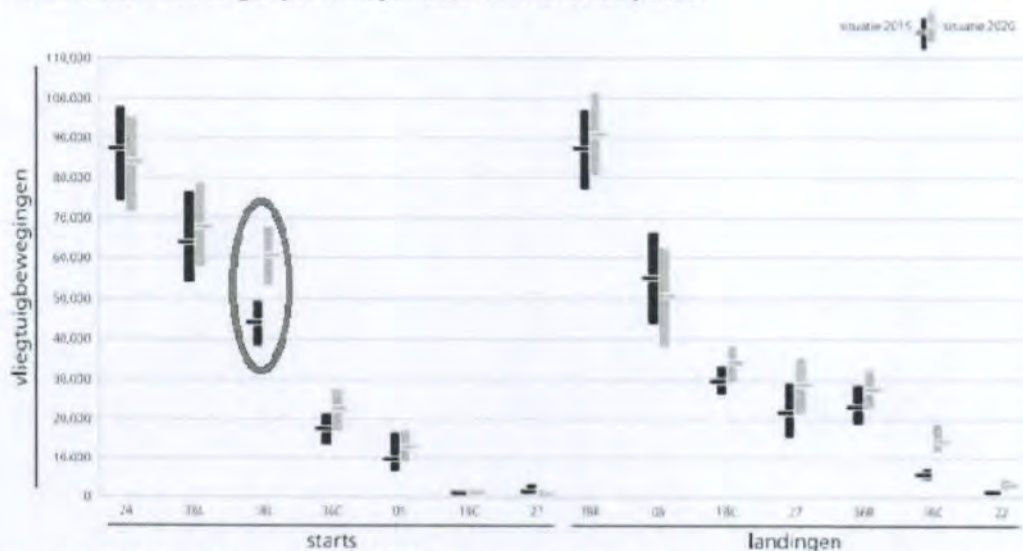
"Ook moeten bij 500.000 vliegtuigbewegingen vaker een tweede start- en tweede landingsbaan worden ingezet. Dit leidt vooral tot intensiever gebruik van de Aalsmeerbaan (starten baan 18L en landen baan 36R), Zwanenburgbaan (baan 18C-36C) en Buitenveldertbaan (landen baan 27 en starten 09). Het gebruik van de Kaagbaan (baan 24 en landen baan 06) is in de situatie 2020 lager dan in de situatie 2015".

“Uit de simulaties blijkt dat een tweede start en landingsbaan en een vierde baan - overwegend de Aalsmeerbaan en de Zwanenburgbaan – bij de ontwikkeling naar 500.000 vliegtuigbewegingen langer (meer uren) en vaker (meer vliegtuigbewegingen) worden gebruikt.”

“Er is een toename in geluid rondom de Aalsmeerbaan, de Zwanenburgbaan en de Buitenvelterbaan als gevolg van een toename in het gebruik van die banen.”

Naast bovenvermelde citaten spreekt ook onderstaand figuur uit de MER in dat opzicht voor zich.

Aantal starts en landingen per baan, jaartotaal voor de etmaalperiode



Figuur 2 uit Milieueffectrapportage 2020 Samenvatting Nieuw Normen en Handhavingstelsel Schiphol. In rood het aantal starts vanaf de Aalsmeerbaan, links daarvan het aantal starts vanaf de primaire banen.

Genoeg is genoeg

De afgelopen jaren is het aantal vliegbewegingen boven ons grondgebied dusdanig toegenomen dat voor ons de grens is overschreden van wat wij nog aanvaardbaar vinden. Zeker voor wat betreft het gebruik van de Aalsmeerbaan. Als secundaire baan verwerkt de Aalsmeerbaan zoveel startend verkeer, dat deze in de loop der tijd steeds meer is gaan lijken op een primaire baan.

Ondanks de erkenning dat de groei van de afgelopen jaren onevenredig is opgevangen in de zogenaamde Zuidoosthoek (waarmee met name de gemeenten Aalsmeer en Uithoorn bedoeld worden), zijn tot op de dag van vandaag geen maatregelen tot uitvoering gebracht om de verstoorde balans te herstellen. Inmiddels hebben wij het punt bereikt dat een reductie van het aantal vluchten nodig is om weer te kunnen spreken van een gezonde balans tussen welzijn en welvaart. Onze gemeenteraad is wat dat betreft unaniem van mening: ‘genoeg is genoeg’.

Dat secundaire banen, waaronder de Aalsmeerbaan, nog meer belast kunnen worden terwijl het gebruik van de primaire Kaagbaan kan afnemen is voor ons niet aanvaardbaar.

Wij zijn niet op zoek naar de uitleg waarom de beschreven effecten uit deze MER op kunnen treden. Wij zijn op basis van deze MER weer tot de conclusie gekomen dat het aantal vluchten dat via Schiphol afgehandeld wordt gereduceerd moet worden.

Wij willen graag met u in gesprek over het bijstellen van het LVB zodat de leefkwaliteit in Aalsmeer weer kan verbeteren in plaats van verder verslechteren. En zodat recht kan worden gedaan aan in het verleden gemaakte afspraken over hinderreductie in de Zuidoosthoek. Zonder bijstelling van deze kaders hebben hinderbeperkende maatregelen naar onze mening slechts marginaal effect of worden deze zelfs teniet gedaan door de werking van het LVB. Wij vernemen graag uw reactie hierop.

Nachtvluchten

In het ontwerp LVB is een reductie van het aantal toegestane nachtvluchten opgenomen van 32.000 naar 29.000. In het geval nachtvluchten, die momenteel afgewikkeld worden via primaire banen, opgevangen moeten worden door secundaire banen, overdag of tijdens de randen van de dag, is dat voor de gemeente Aalsmeer gelet op het bovenstaande geen wenselijke ontwikkeling.

Wij zijn dan ook zeker voorstander van het schrappen van nachtvluchten, onder voorwaarde dat deze vluchten niet verschoven worden naar de dag of de randen van de dag, door het inzetten van de secundaire banen van Schiphol. Wij verzoeken u het LVB op dit punt aan te scherpen.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van de gemeente Aalsmeer,
de gemeentesecretaris, de burgemeester,

drs. S.J. Vellenga

mr. G.E. Oude Kotte

De Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
p/a Rijksdienst voor Ondernemend Nederland
Afdeling Vergunning en Handhaving
Postbus 40225
8004 DE ZWOLLE



Aalsmeer, 25 maart 2021

Betreft: Zienswijze en verzoek tot treffen van passende maatregelen m.b.t. tot Luchthaven Schiphol

Geachte mevrouw Schouten,

In uw ontwerpbesluit van 15 februari 2021 geeft u aan voornemens te zijn om aan Royal Schiphol Group NV een vergunning te verlenen op grond van de Wet Natuurbescherming (WNB) voor het project Exploitatie Luchthaven Schiphol.

De impact van Luchthaven Schiphol is in omvang van het aantal vliegbewegingen van 500.000 per jaar (2019) onacceptabel groot. Het wijkbestuur Stichting wijkraad Stommeer (vertegenwoordigt in deze ook de wijk Hornmeer) in Aalsmeer verzoekt u om het aantal vliegbewegingen te beperken tot maximaal 375.000 per jaar én geen nachtvluchten meer toe te staan.

Tevens dient de emissie van kankerverwekkende stoffen te worden geminimaliseerd conform wettelijke verplichtingen. Ook dient het afschieten van beschermde vogels te worden geminimaliseerd.

Alleen al op grond van een al aangetoonde economisch verantwoorde reductie tot 375.000 vliegbewegingen kan de invloed op mens en natuur in de omgeving tot een acceptabel niveau worden beperkt met betrekking tot geluid, (ultra-) fijnstof, stikstof en kankerverwekkende stoffen. Mede als gevolg hiervan kan het afschieten van beschermde vogelsoorten worden beperkt.

Geluid

De Wereldgezondheidsorganisatie WHO hanteert een richtlijn van 45 dB Lden (Level day-evening-night) voor vliegtuiggeluid. Deze norm is inmiddels overgenomen door de Europese Unie in richtlijn 2020/367. Rond Schiphol wordt nu gerekend met een minimum norm van 48 dB Lden, ofwel een tweemaal zo grote geluidsbelasting. Volgens onderzoek van de GGD in 45 gemeenten rondom Schiphol ondervinden hierdoor bijna 200.000 mensen ernstige overlast van het vliegtuiggeluid. Schiphol berekent deze overlast tot een afstand van niet meer dan 30 kilometer van het vliegveld, terwijl de Europese Unie voorschrijft dat tot 70 kilometer afstand moet worden berekend én worden getoetst aan de praktijk. Dit laatste gebeurt in zijn geheel niet.

De van Schiphol ondervonden geluidshinder kan slechts worden teruggebracht tot een aanvaardbaar niveau door een beperking van het aantal vliegbewegingen tot 375.000, gecombineerd met een verbod op de ontwrichtende nachtvluchten. Een te hoge blootstelling aan vliegtuiggeluid leidt volgens diverse (internationale) onderzoeken tot onder meer hart- en vaatziekten, ernstige stress en angstgevoelens, ernstige slaapverstoring, verminderde arbeidsproductiviteit en afnemende cognitieve

vaardigheden.

Fijnstof

Uit onderzoek van RIVM blijkt dat vanaf Schiphol circa 32.000 kilogram fijnstof per jaar wordt uitgestoten. Hetzelfde instituut heeft aangetoond dat met name kinderen in de omgeving van het vliegveld ook acute negatieve effecten op hun gezondheid ondervinden. Mogelijk zijn er ook chronische effecten. In de loop van dit jaar wordt een vervolgrapport verwacht van RIVM waarin ook de lange-termijn-effecten op de volksgezondheid moeten blijken. Het is te verwachten dat gezien de ernstige korte-termijn-effecten er ook sprake zal zijn van lange-termijn-effecten. Zolang niet is aangetoond dat deze er niet zijn of verwaarloosbaar zijn, is het uit voorzorg noodzakelijk het aantal vliegbewegingen te beperken en daarmee een potentiële aantasting van de volksgezondheid te voorkomen.

Tot nog toe heeft dit onderzoek zich alleen beperkt tot de effecten van fijnstof. De blootstelling van de bevolking aan kankerverwekkende stoffen (zie verderop) is hierin niet meegenomen. Dat dient alsnog te gebeuren.

Stikstof

De NOx-emissie (stikstofoxyden) vanaf Schiphol bedraagt circa 3.500.000 kilogram per jaar. Daarnaast is sprake van een uitstoot van 236.000 kilogram per jaar SO₂ (zwaveldioxide).

Deze emissies leiden tot gezondheidsschade en schade aan de natuur als gevolg van stikstof- en zwaveldepositie. In het ontwerpbesluit wordt de invloed hiervan op de natuur gebagatelliseerd. De invloed op onze kostbare natuurgebieden is met het aantal aangevraagde vliegbewegingen onacceptabel groot.

Kankerverwekkende stoffen

Uit registraties van het RIVM blijkt dat vanaf Schiphol kankerverwekkende stoffen worden uitgestoten. Het gaat hierbij om circa 5.000 kilogram per jaar aan benzeen en 35.000 kilogram per jaar formaldehyde. Beide stoffen zijn bewezen kankerverwekkend.

De effecten van de emissie van deze stoffen op deze schaal is nooit onderzocht.

Dat geldt evenmin voor de circa 400.000 kilogram aan vluchtige organische stoffen die vanaf Schiphol elk jaar worden uitgestoten. Een deel van die stoffen is eveneens kankerverwekkend en/of op andere wijze schadelijk voor de volksgezondheid.

De exacte samenstelling van de uitgestoten vluchtige organische stoffen is nimmer vastgesteld in onderzoeken van het RIVM. Het bestuur doet een dringend verzoek op u om de gevolgen van deze gecombineerde uitstoot (in combinatie met fijnstof) op de volksgezondheid te laten onderzoeken en de uitkomst van die onderzoeken mee te wegen in uw definitieve besluit.

Afschieten beschermde vogels

In de afgelopen vijf jaar heeft Schiphol 2.644 vogels afgeschoten die voor een deel internationaal een beschermde status genieten. Met name de afschot van circa 30 scholeksters per jaar is onacceptabel. De scholekster is beschermd op grond van de Europese Vogelrichtlijn. Van de blauwe reiger worden er 50 vogels per jaar afgeschoten. Van de wulp worden er gemiddeld 9 per jaar afgeschoten.

Deze vogel is sinds 2017 op de Rode Lijst geplaatst van bedreigde broedvogels in Nederland. Daarnaast worden er elk jaar bijna 100 buizerds en 19 torenvalken gedood. Van de knobbelzwaan worden er jaarlijks gemiddeld 23 afgeschoten.

Voor de komende vijf jaar is onlangs weer vergunning verleend aan de luchthaven om deze praktijk voort te zetten in het kader van, volgens eigen zeggen, de veiligheid van het vliegverkeer.

Ik verzoek u om het aantal vliegbewegingen te beperken tot maximaal 375.000 per jaar én geen nachtvluchten meer toe te staan.

U wijsheid toegewenst in uw voorbereiding en besluitvorming.
Namens het bestuur stichting wijkraad Stommeer Zuidoost
Vriendelijke groet,

Voorzitter

<https://wijkoverlegaalsmeer.nl/stommeer/>

CC:

- Bestuur stichting wijkoverleg Stommeer,
- Bestuur wijkoverleg Hornmeer,
- Kiescollege Cluster Aalsmeerbaan (KCCA), ORS,

Stichting wijkraad Stommeer Zuidoost

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Participatie
LUCHTHAVENVERKEERBESLUIT SCHIPHOL
Postbus 20901
2500 EX Den Haag



Aalsmeer, 27 maart 2021

Betreft: Aanvulling zienswijze ontwerpwijziging LVB Schiphol

Geachte mevrouw Van Nieuwenhuizen,
Het bestuur heeft kennisgenomen van uw ontwerpbesluit en het bijbehorende MER.
In aanvulling op onze 'Zienswijze ontwerpwijziging LVB Schiphol' brengen wij als
zienswijze ook nog het volgende in:

De Coöperatie Mobilisation For The Environment U.A. (MOB) heeft een zienswijze
ingediend op het voornemen van de Minister van Landbouw, Natuur en
Voedselkwaliteit om het aantal niet-vergunde vliegtuigbewegingen van 500.000
alsnog te vergunnen (bijlage).

Wij sluiten aan bij de door MOB ingediende zienswijze en verzoeken u om de gehele
inhoud hier als ingelast en herhaald te beschouwen.

Ik verzoek u voorts om het aantal vliegtuigbewegingen te beperken tot maximaal
250.000 per jaar totdat in rechte definitief over het vergunnen van een groter aantal
vliegtuigbewegingen is beslist.

Namens het bestuur stichting wijkraad Stommeer Zuidoost
Vriendelijke groet,

Voorzitter

<https://wjkoverlegaalsmeer.nl/stommeer/>

Cc:

- Bestuur stichting wjkoverleg Stommeer,
- Bestuur wjkoverleg Hornmeer,
- Kiescollege Cluster Aalsmeerbaan (KCCA), ORS,



Van Hoof Advies UG

Correspondentie:

Gennep

De Minister van Landbouw, Natuur en Voedsel
p/a Rijksdienst voor Ondernemend Nederland
Afdeling Vergunning en Handhaving
Postbus 40225
8004 DE Zwolle

Uw kenmerk:

Mijn kenmerk:

Betreft: zienswijze en verzoek tot treffen van passende maatregelen

Kessel, 25 maart 2021

1

Hooggeachte mevrouw,

In Uw ontwerpbesluit van 15 februari 2021 geeft U aan voornemens te zijn om aan Royal Schiphol Group NV een vergunning op grond van de Wet Natuurbescherming (WNB) te verlenen voor het project Exploitatie Luchthaven Schiphol. Namens de Coöperatie Mobilisation for the Environment U.A., ijmegen, alsmede
namens de Stichting Laagvliegen Nee en de Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen (SATL), (verder te
noemen: cliënten) dien ik bijgaande zienswijze in naar aanleiding van dit ontwerpbesluit.
Tevens dien ik namens cliënten een verzoek in om passende maatregelen te treffen.

ZIENSWIJZE

Stikstofdepositie

Referentie – algemene kritiek

- 1 U gaat er van uit dat de referentiesituatie gevormd wordt door de maximaal mogelijke stikstofdepositie binnen de geluidsruijnte in het LVB 2008, en dat deze bepaald kan worden door een mix van vliegtuig- en motortypecombinaties binnen een totaal aantal van 480.000 vliegtuigbewegingen (vtb), die de emissienorm voor stikstof uit het LVB 2008 volledig vult. Hoewel het LVB 2008 zelf geen

waarden bepaalt voor de totale stikstofemissie of de totale stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden, meent U dat op deze wijze de referentiesituatie kan worden gereconstrueerd.

- 2 De eerste en voornaamste grond die cliënten hier tegen in brengen is dat U op deze wijze een referentiesituatie construeert die geen enkele relatie met de werkelijkheid heeft en die een fictieve referentiedepositie in het leven roept die veel hoger is dan de stikstofdepositie die Luchthaven Schiphol reëel ooit op basis van het LVB 2008 heeft kunnen veroorzaken of heeft veroorzaakt. Uw benadering staat in geen relatie tot de bescherming die de Habitatrichtlijn – en daarmee de Wet Natuurbescherming – beoogt te bieden en is dus onjuist.
- 3 Blijkens de jurisprudentie van de Raad van State mag in de beoordeling van de gevolgen van het project voor een Natura 2000-gebied rekening worden gehouden met bestaande toestemmingen op de relevante referentiedata. Onder het verlenen van toestemming als hiervoor bedoeld, wordt dan de melding krachtens de Wet milieubeheer of de daaraan voorafgaande Hinderwet verstaan. Zie b.v. ECLI:NL:RVS:2010:BL9656. Er moet dan voor de onderbouwing van de referentiesituatie uitgegaan worden van de vergunde situatie. Naar de feitelijke situatie kan in voorkomende gevallen worden gekeken als onduidelijk is voor welke omvang de vergunning is verleend. Dit is ook in overeenstemming met de motivering van Uw beslissing op bezwaar in de handhavingszaak, zie referentie 494-39183, onderaan blz. 7.
- 4 Zo is in de kwestie ECLI:NL:RVS:2018:901 de referentiesituatie ontleend aan het feitelijk gebruik van gasbranders, nu de Hinderwetvergunning die in die kwestie als referentievergunning was aangemerkt, niet duidelijk maakt welke omvang is vergund. In de kwestie ECLI:NL:RVS:2020:1184 is de stikstofemissie van verkeersbewegingen om dezelfde reden aan de hand van de feitelijke situatie bepaald. Tegenwoordig is het eveneens gangbaar dat stikstofemissies vanwege tractorbewegingen en aan het project gerelateerde verkeersbewegingen in de referentiesituatie in natuurvergunningbesluiten voor agrarische bedrijven worden ontleend aan de feitelijke situatie, aangezien de referentievergunningen niet duidelijk maken voor welke omvang de vergunning is verleend.
- 5 Aan de voorwaarde dat op de referentiedatum naar nationaal recht toestemming is verleend, kan ook worden voldaan wanneer een activiteit op basis van algemene regels was toegestaan (zie b.v. ECLI:NL:RVS:2019:1604, r.o. 22.4). Uit de jurisprudentie volgt niet dat in dat geval iedere activiteit die op de referentiedatum binnen die algemene regels mogelijk was, als referentiesituatie kan worden opgevoerd. Integendeel blijkt uit de jurisprudentie met betrekking tot plannen, waarin ook op basis van algemene regels beperkingen worden gesteld aan activiteiten, dat voor de beoordeling van de vraag of significante gevolgen kunnen ontstaan, uitgegaan moet worden van de feitelijke situatie (zie b.v. ECLI:NL:RVS:2012:BY5129).

- 6 In casu ontleent U de referentiesituatie niet aan een milieu- of Hinderwetvergunning, maar aan het LVB2008. Het LVB 2008 vormt niet een dergelijk concreet vergunningenbesluit zoals een milieuvergunning. De systematiek van regulering vindt immers vanuit algemene regels plaats, zoals een milieugebruiksruimte in de vorm van handhavingspunten met grenswaarden en emissienormen voor een aantal stoffen. Het LVB 2008 is bij algemene maatregel van bestuur (AMvB) vastgesteld op basis van art. 8.15 van de Wet luchtvaart. Het betreft hier geen projectmatige toestemming voor een concreet omschreven activiteit, maar een toegelaten vervuilingsniveau. En in dit geval ook nog een toegelaten vervuilingsniveau dat geen relatie heeft met de stikstofproblematiek voor Natura2000-gebieden – het gaat immers om een geluidsruimte. Het LVB2008 is dan ook onduidelijk waar het betreft de omvang waarvoor de toestemming is verleend. Daarom moet de referentiesituatie immers gereconstrueerd worden. Gelet hierop is in dit geval ook de feitelijke situatie van belang voor de bepaling van de referentie.
- 7 Uw benadering leidt er toe dat zolang Schiphol binnen de algemene regels van het LVB 2008 blijft – die voornamelijk zijn begrensd door de geluidsgebruiksruimte – ongeacht de gevolgen die dit heeft voor de omvang van de stikstofdepositie, voor alle gewijzigde activiteiten geen voorafgaande toets ex art. 6 lid 3 van de Habitatrictlijn (Hrl) en dus geen natuurvergunning nodig zou zijn. Uw betoog leidt er zelfs toe dat – zouden de PKB1995 en de latere LVB's of andere latere begrenzingen er niet zijn geweest – er op basis van de beschikkingen van 17 augustus 1962 en 17 september 1965, waaraan immers geen voorwaarden of beperkingen waren verbonden, een onbeperkt referentierecht ontleend zou kunnen worden, zodat voor geen enkele toename van de activiteiten binnen de daar aangewezen locatie, ongeacht de hoogte van de stikstofdepositie die daarvan het gevolg is, een natuurvergunning aangevraagd zou hoeven te worden. Dit staat op ernstig gespannen voet met de jurisprudentie van het EU-Hof. Zie ECLI:EU:C:2018:882, punten 77 en 86. Het EU-Hof heeft immers bepaald dat de voorafgaande toets ex art. 6 lid 3 Hrl slechts dan niet nodig is, wanneer er sprake is van de voortzetting van één en hetzelfde project, wat betekent dat het moet gaan om één enkele verrichting die zich kenmerkt door een gemeenschappelijk doel, continuïteit en volledige overeenstemming, met name wat betreft de plaatsen waar en de voorwaarden waaronder de activiteit wordt uitgevoerd. Of sprake is van één en hetzelfde project moet dus strikt uitgelegd worden, omdat het gaat om een uitzondering op grond waarvan activiteiten onder art. 6 lid 2 Hrl vallen. Zie ook ECLI:NL:RVS:2019:1604, r.o. 22.5. Het Hof vindt het ongewenst wanneer teveel activiteiten permanent zouden zijn onttrokken aan iedere voorafgaande beoordeling van hun gevolgen voor de betrokken Natura2000-gebieden in de zin van art. 6 lid 3 Hrl.
- 8 Uw betoog leidt er daarentegen juist toe dat zolang Schiphol binnen de geluidsgebruiksruimte blijft, ongeacht de gevolgen die dit heeft voor

de stikstofdepositie, voor alle gewijzigde activiteiten geen voorafgaande toets ex art. 6 lid 3 Hrl en dus geen natuurvergunning nodig is. Dat betekent dat aangevraagde activiteiten, waarvan de consequenties niet te overzien zijn, en die tot veel hogere stikstofdeposities op kwetsbare habitats en leefgebieden kunnen leiden dan enige onder het LVB2008 uitgevoerde activiteit ooit gedaan heeft, permanent zouden worden onttrokken aan iedere voorafgaande beoordeling van hun gevolgen voor Natura2000-gebieden.

- 9 Ook in de onderhavige casus zijn de gevolgen kwalijk en in strijd met de bescherming die de Hrl beoogt te bieden. Blijkens bladzijde 16 van het ontwerpbesluit is de referentiesituatie immers bepaald aan de hand van het qua stikstofemissie en –depositie maximaal mogelijke gebruik binnen de geluidsruimte van het LVB2008. Daartoe is een mix van vliegtuig- en motortypecombinaties gekozen met een zo hoog mogelijke NOx-uitstoot per geluidscategorie. Deze mix heeft geen relatie tot de werkelijkheid. Het ligt ook niet in de macht van Schiphol om deze vlootmix te bewerkstelligen, aangezien Schiphol hier geen invloed op heeft. Schiphol kan een vliegtuig immers niet weigeren omdat het minder stikstof uitstoot. En op basis van die puur fictieve situatie wordt een zo hoge stikstofdepositie in de referentiesituatie berekend, dat ondanks een verdere groei van het vliegverkeer op Schiphol binnen de natuurvergunning die U voornemens bent te verlenen, er ook nog ruimte over is om extern te salderen naar vliegveld Lelystad. Volgens U zou Schiphol (vanwege de uitspraak De Logt ECLI:NL:RVS:2021:71) dan ook geen natuurvergunning nodig hebben voor de beoogde groei, als deze groei niet ook tot mogelijk significante gevolgen op andere aspecten zou leiden (zoals geluid, licht en beweging). Het hoeft geen betoog dat de natuurvergunning voor Schiphol door de groei van het vliegverkeer die deze toestaat, in werkelijkheid echter zal leiden tot een toename van de stikstofdepositie op overbelaste habitats en leefgebieden, laat staan de natuurvergunningen van Schiphol en Luchthaven Lelystad gezamenlijk. Significante effecten zijn dan niet uit te sluiten.
- 10 Deze benadering van U verdraagt zich ook niet met de uitspraak Woensdrecht ECLI:NL:RVS:2018:2449. Ook daar werd de referentiesituatie niet bepaald door een concreet vergunningbesluit, maar door algemene regels voor geluidscontouren (het SMT-2). Een toename van de gevolgen voor de betrokken Natura2000-gebieden werd uitgesloten omdat de toestemming beperkt was tot het feitelijk gebruik dat viel binnen de geluidscontouren. Anders dan U doet, is daar dus door de betrokken minister naar de feitelijke situatie gekeken. De Afdeling ging mee met deze benadering en onderzocht het feitelijk gebruik in het verleden.
- 11 Uw werkwijze steekt te meer nu U het onderhavige vergunningbesluit ook nog koppelt aan een externe saldering. Wanneer zoals U doet, het mogelijk wordt gemaakt dat op basis van fictieve referentiedeposities stikstofrechten worden verhandeld, dan zijn we ver verwijderd van de bescherming op basis van het

voorzorgbeginsel die de Habitatrichtlijn – en daarmee de Wet Natuurbescherming – beoogt te bieden. Externe saldering is in de jurisprudentie als mitigerende maatregel aanvaard, wanneer wordt gewerkt met stikstofdeposities die waren vergund op de referentiedatum en die ook nog aanwezig waren of konden zijn tot het moment van intrekking van de milieuvergunning of het sluiten van de overeenkomst over de overname van de stikstofdepositie ten behoeve van de uitbreiding van het saldo-ontvangende bedrijf. Verder dient vast te staan dat de bedrijfsvoering van het saldogevende bedrijf daadwerkelijk is of wordt beëindigd – in ieder geval voor wat betreft de verhandelde stikstofrechten. Zie b.v. ECLI:NL:RVS:2013:1931. Dit veronderstelt wederom dat de saldogever een concreet vergund project betreft, waarbij duidelijk is voor welke omvang de vergunning verleend is. Daarvan is de onderhavige casus ver verwijderd. Schiphol draagt in de aangevraagde situatie stikstofrechten over aan Luchthaven Lelystad, op basis van een geclaimde referentiedepositie die hoger is dan de luchthaven ooit in haar geschiedenis heeft veroorzaakt, en beëindigt of beperkt haar activiteiten niet, maar breidt deze nog verder uit ten opzichte van de onder het LVB2008 vergunde activiteiten, van 480.000 naar 500.000 vliegtuigbewegingen. Daarbij worden Schiphol geen maatregelen opgelegd om de stikstofemissie per uitgevoerde vlucht te reduceren. Onduidelijk blijft dan ook wat de mitigerende maatregel externe saldering in deze casus behelst. Met de overgedragen rechten kan ook Luchthaven Lelystad uitbreiden. Het gevolg is dat op beide luchthavens een toename wordt toegestaan en significante effecten kunnen zeker niet worden uitgesloten.

- 12 Daarbij wijzen cliënten er op dat het niet onomstreden is dat het middel externe saldering überhaupt als mitigerende maatregel inzetbaar is. Verwezen zij naar de Conclusie van de Advocaat-Generaal in de PAS-zaak, ECLI:EU:C:2018:622. Zij maakt een duidelijk onderscheid tussen maatregelen bij de bron, die als mitigerende maatregel ingeboekt kunnen worden, en andere maatregelen, die geen effect hebben op de onderzochte bron, en dus de door het project veroorzaakte aantasting laten voortbestaan. Deze andere maatregelen, zoals externe saldering, kunnen niet als mitigerende maatregel ingeboekt worden. Dit kan pas, wanneer de totale stikstofdepositie zover gedaald is, dat deze geen kwaad meer kan voor de natuur. Zie de punten 78 en 79:

78. In geval van toepassing van artikel 6, lid 3, van de habitatrichtlijn bestaat er echter een wezenlijk verschil tussen maatregelen die op de onderzochte bron van de aantasting zijn gericht, en andere maatregelen. Wanneer door beperking van de schade de door het onderzochte project veroorzaakte aantasting wegvalt of niet meer significant is, kunnen de bevoegde instanties volgens artikel 6, lid 3, van de habitatrichtlijn toestemming geven voor het project. Andere maatregelen, die geen effect hebben op de onderzochte bron, laten de door het project veroorzaakte aantasting echter voortbestaan. De positieve gevolgen van deze andere maatregelen mogen vooral niet zomaar als compensatie voor de aantasting door het onderzochte project in aanmerking worden genomen.

79. Dergelijke maatregelen kunnen een project in de zin van artikel 6, lid 3, alleen mogelijk maken wanneer zij de totale belasting van de beschermingszone dan wel de gevoeligheid van het gebied voor aantasting in zoverre verminderen dat de gevolgen van het onderzochte project de natuurlijke kenmerken van het betrokken

gebied niet aantasten. Wanneer de nadelige gevolgen als geheel afnemen, maar de natuurlijke kenmerken van de betreffende beschermingszones desondanks nog steeds worden aangetast, staat artikel 6, lid 3, van de habitatrichtlijn in elk geval geen extra soortgelijke aantastingen toe.

Referentie uitgaande van LVB2008

6

- 13 Met voorbijgaan aan het voorgaande, bestrijden cliënten dat op basis van het LVB2008 480.000 vliegtuigbewegingen binnen de gestelde geluidsruimte pasten. U ontleent dit aantal uit het verkeersscenario, beschreven in het MER 2007, dat was opgesteld ten behoeve van het LVB2008. Volgens U zou dit scenario de geluidsruimte uit het LVB2008 volledig vullen. Zoals zo vaak (zie verderop in deze zienswijze als het gaat over het LVB2002 en LVB2004), is uit nader onderzoek echter gebleken dat er minder vliegtuigbewegingen mogelijk zijn binnen de geluidsruimte van het LVB2008. Zie het MER van 2020, bijlage 5 bij het ontwerpbesluit. In § 2.2 wordt aangegeven dat de referentiesituatie de situatie betreft waarin het LVB2008 niet wordt gewijzigd en het vliegverkeer de omvang heeft die daarbij mogelijk is. De referentie wordt dus gedefinieerd zoals U het doet: de aantallen vliegtuigbewegingen die mogelijk zijn binnen de grenzen van het LVB2008. Dit betekent dat het stelsel met handhavingspunten uit het LVB2008 van toepassing blijft, met dezelfde grenswaarden als opgenomen in het LVB2008. Blijkens § 2.2.1 volgt uit de analyse die is gemaakt in hoofdstuk 7 van het MER, dat voor de referentiesituatie de situatie in 2015 met 450.000 vliegtuigbewegingen representatief is. Dit aantal vliegtuigbewegingen is volgens het MER2020 mogelijk binnen de begrenzings van het LVB2008. De referentie die ontleend kan worden aan het LVB2008 kan dan ook niet hoger zijn dan de stikstofemissie en -depositie die veroorzaakt wordt door 450.000 vliegtuigbewegingen.
- 14 In het MER2020 is in hoofdstuk 8 een speciale referentiesituatie beschreven ten aanzien van de stikstoftoets, die afwijkt van de referentiesituatie die overigens in het MER wordt aangehaald ten aanzien van andere aspecten. Deze 'stikstof-referentie' komt overeen met de door U genoemde 480.000 vliegtuigbewegingen. Deze 'stikstof-referentie' is echter niet anders gemotiveerd dan met de opmerking dat U aangegeven heeft dat de referentie betrekking moet hebben op 480.000 vliegtuigbewegingen. Nu echter in het MER gemotiveerd is aangegeven dat niet meer dan 450.000 vliegtuigbewegingen mogelijk zijn binnen de begrenzings van het LVB2008, valt niet in te zien hoe de referentie-situatie, ook ten aanzien van de stikstofdepositie, betrekking kan hebben op meer dan dit aantal vliegtuigbewegingen.
- 15 Blijkens hoofdstuk 7 van het MER is het zelfs de vraag of de 450.000 vliegtuigbewegingen wel passen binnen de geluidsgrenswaarden, want blijkens tabel 7.1 leiden de 450.000 vliegtuigbewegingen tot een kans van maar liefst 57,5 % dat grenswaarden voor de geluidsbelasting in handhavingspunten worden overschreden.

Blijkens het MER zijn er dan ook stuurmaatregelen nodig om de geluidsbelasting van de 450.000 vliegtuigbewegingen terug te brengen tot een niveau waar de grenswaarden nog steeds overschreden worden, maar waarvan die overschrijding volgens het MER acceptabel wordt gevonden (overschrijdingskans 7,5 % bij handhavingspunt 33 volgens tabel 7.4).

Referentie – onderzoek naar eerdere beperkende besluiten ontbreekt

- 16 Onbegrijpelijk is verder dat U - en ook Schiphol in het MER – eenvoudigweg stelt dat het LVB2008 het meest beperkende besluit is sinds de referentiedatum. De referentieberekeningen voor stikstof zijn beperkt tot de bovengenoemde vliegtuig- en motorenmix binnen het LVB 2008. Dat het LVB 2008 het meest beperkende besluit zou zijn, is echter helemaal niet aangetoond of aannemelijk gemaakt. Dat U genoeg neemt met een AERIUS-verschilberekening op basis van de referentie ontleend aan het LVB 2008 is des te minder begrijpelijk, aangezien U in de beslissing op bezwaar in de handhavingszaak (uw referentie 494-39183) heeft aangegeven dat de precieze omvang van hetgeen was toegestaan onder het PKB en het Aanwijzingsbesluit 1996 nog niet geheel duidelijk is en dat er in de berekeningen die bij de aanvraag om een natuurvergunningen zullen moeten worden overgelegd, zal blijken hoeveel vliegtuigbewegingen destijds mogelijk waren binnen de begrenzing van de geluidszones. U gaf aan dat, indien blijkt uit de berekeningen die bij de vergunningaanvraag moeten worden overgelegd, dat de in de PKB en het Aanwijzingsbesluit 1996 neergelegde begrenzing voor geluidsbelasting destijds betekende dat minder vliegtuigbewegingen mogelijk waren, deze als meest beperkende besluiten dienen te worden gezien en de referentiesituatie daarop moet worden gebaseerd. Zie de bladzijden 10 en 12 (conclusie). Over dit onderzoek is niets terug te vinden in de documenten bij de onderhavige aanvraag en er wordt met geen woord over gerept in het ontwerpbesluit. Het ontwerpbesluit is dan ook in strijd met art. 3:2 en 3:46 AWB.
- 17 Dit gebrek steekt te meer nu uit diverse documenten blijkt dat het LVB 2008 niet het meest beperkende besluit is geweest en dat eerdere besluiten wel degelijk beperkender zijn geweest.
- 18 Dit blijkt reeds uit de nota van toelichting bij het LVB 2008, waarin het volgende is gesteld:

“Met deze wijziging van het LVB kunnen de luchtvaartpartijen, binnen de in de wet voorgeschreven eis van een gelijkwaardige of betere bescherming van de omgeving, komen tot een betere benutting van deze milieuruimte. Daarmee kan Schiphol zich verder ontwikkelen, waarbij 480.000 vliegtuigbewegingen op jaarbasis mogelijk zijn.”

Met andere woorden, onder het eerdere LVB (het LVB 2004) was een ontwikkeling tot 480.000 vliegtuigbewegingen nog niet mogelijk, omdat de milieuruimte toen nog niet zo goed benut kon worden.

19 Ten tijde van de referentiedatum 10 juni 1994 waren tal van voorzieningen die er ten tijde van het LVB2008 wél waren, nog niet aanwezig. Zo waren er in 1994 nog minder start- en landingsbanen, want de Polderbaan was er nog niet. Deze is pas in 2003 aangelegd. Ook was de Zwanenburgbaan nog niet geschikt voor starts en landingen vanuit zuidelijke richting en was de Kaagbaan nog niet verlengd. Deze ontwikkelingen hebben blijkens de PKB allemaal nadien plaatsgevonden ten behoeve van de groei van Schiphol tot mainport met 40 miljoen luchtpassagiers (zie deel II en III PKB):

Het kabinet gaat uit van een ontwikkeling van Schiphol naar circa 40 miljoen luchtpassagiers, circa 3 miljoen ton vracht (inclusief *trucking*, het vervoer van luchtvracht over de weg) en tenminste 5 miljoen reizigers via het toekomstig netwerk van hogesnelheidslijnen in 2015. Deze ontwikkeling moet gestalte krijgen binnen de in deze PKB opgenomen ruimtelijke reserveringen.

De belangrijkste aanpassingen van het banenstelsel om de ontwikkeling van Schiphol tot mainport te kunnen laten plaatsvinden binnen de gestelde milieuvoorwaarden zijn het geschikt maken van de Zwanenburgbaan voor starts in en landingen vanuit zuidelijke richting, de verlenging van de Kaagbaan met 250 meter in zuidwestelijke richting en de aanleg van een vijfde baan parallel aan de Zwanenburgbaan. Het kabinet acht daarom aanpassingen van het huidige vierbanenstelsel op korte termijn, alsmede een uitbreiding naar een vijfbanenstelsel op de wat langere termijn (gereed in 2003) en een daarmee samenhangende uitbreiding van het luchtvaartterrein noodzakelijk.

- Op korte termijn moet de Zwanenburgbaan geschikt worden gemaakt voor starts in en landingen vanuit zuidelijke richting en moet de Kaagbaan in zuidwestelijke richting worden verlengd.
- Het huidige banenstelsel van Schiphol moet worden uitgebreid met een vijfde start- en landingsbaan, parallel aan de huidige Zwanenburgbaan (inclusief taxibanen). Deze baan dient uiterlijk in 2003 operationeel te zijn en mag uitsluitend voor starts in en landingen vanuit noordelijke richting gebruikt worden.

Blijkens de voortgangsrapportage Planologische Kernbeslissing Schiphol en Omgeving uit 1997 (zie publicaties.minienm.nl/documenten/voortgangsrapportage-pkb-schiphol-en-omgeving-1997) zijn de noodzakelijke wijzigingen aan de Zwanenburgbaan en de Kaagbaan pas na de referentiedatum 10 juni 1994 in technische zin uitgevoerd en is het voorziene tweezijdige

gebruik van de Zwanenburgbaan pas mogelijk geworden nadat op 23 oktober 1996 een Aanwijzingsbesluit is genomen (in werking getreden op 31 oktober 1996):

Tweezijdig gebruik Zwanenburgbaan

Het in de PKB voorziene tweezijdig gebruik van de Zwanenburgbaan is mogelijk geworden na de publicatie van de aanwijzingen op 31 oktober 1996. De technische aanpassing heeft reeds in 1995 plaatsgevonden tijdens de baansluiting wegens groot onderhoud. Na een proefperiode is op basis van de aanwijzingen de zuidelijke aan- en uitvliegroute formeel in gebruik genomen. Daardoor ontstond de mogelijkheid om de Aalsmeerbaan 's-nachts te sluiten.

Verlenging Kaagbaan

Conform de afspraken in de PKB heeft A.A.S. de Kaagbaan verlengd om deze geschikt te maken voor starts van zware vliegtuigen. De werkzaamheden vonden plaats van februari 1997 tot 5 juni 1997. Tijdens de periode van de werkzaamheden moest worden afgeweken van het geluidpreferentieel baangebruik. Hierdoor konden de geluidszones

in 1997 lokaal worden overschreden. Op 25 februari 1997 is door de minister van V&W hiervoor ontheffing verleend.

9

Daarnaast moesten voor de ontwikkeling tot mainport andere voorzieningen worden aangepast, zoals extra taxibanen, de uitbreiding van het vrachtareaal en de ontwikkeling van satellieten (PKB deel III):

Bij de uitbreiding van het luchtvaartterrein wordt rekening gehouden met de aanpassing en de uitbreiding van het banenstelsel (inclusief taxibanen), de uitbreiding van het vrachtareaal van Schiphol en de ontwikkeling van een beperkt aantal satellieten. Voor de aanleg van taxibanen en satellieten worden binnen het luchtvaartterrein zoekgebieden aangegeven. Het zoekgebied voor satellieten wordt in het noordwesten begrensd door de Hoofdvaart. Wat betreft de tussen het centrale areaal en de vijfde baan aan te leggen taxibanen wordt rekening gehouden met een zuidelijke en een noordelijke taxibaan. Het gebied tussen de taxibanen behoudt zijn open agrarische karakter. De satellieten beschikken in de planperiode niet over een landzijdige ontsluiting.

Ook moest het luchtvaartterrein zelf uitgebreid worden:

- Het luchtvaartterrein wordt tussen de Zwanenburgbaan en de vijfde baan in noordwestelijke richting uitgebreid in verband met de uitbreiding van het banenstelsel (inclusief taxibanen), de uitbreiding en verplaatsing van secundaire functies en de realisatie van een beperkt aantal satellieten, aangesloten op de *terminal* op Schiphol Centrum.
- Het luchtvaartterrein wordt in zuidoostelijke richting uitgebreid tot aan de Fokkerweg en tot nabij de huidige N201 in verband met de verdere ontwikkeling van het vrachtareaal Rijk-Zuid.

Daarbij is ook de luchthaven terminal uitgebreid, op een zodanige wijze dat meer gates, grotere wacht- en verblijfruimtes, meer spoorperronnen, extra spoorverbindingen, de verbreding van de aangrenzende snelweg en de nieuw aangelegde parkeerplaatsen op de luchthaven beschikbaar zijn gekomen. Duidelijk mag zijn dat destijds met minder gates op de terminal ook minder vliegtuigen binnen een zelfde tijdsbestek konden worden afgehandeld. Ook was destijds simpelweg niet de infrastructuur beschikbaar, die de huidige omvang van passagiers kon verwerken. Iets vergelijkbaars geldt ook voor het instrumentarium van de luchtverkeersleiding (radarapparatuur, radio-apparatuur, software, camera's etc.), dat in de loop van de tijd telkens is vernieuwd en dat essentieel is om te komen tot een veilige afhandeling van het door de toename steeds complexer geworden luchtverkeer, dat over een steeds groter deel van het (lagere) luchtruim gebruik heeft gemaakt. Het is uiteindelijk de combinatie van de uitbreiding van het luchthaventerrein, de extra start- en landingsbanen, het plaatsen van extra gates op de steeds verder uitgebreide terminal en het steeds verder vernieuwde instrumentarium van de luchtverkeersleiding die in technische zin de toename van het vliegverkeer zowel in aantallen vliegtuigbewegingen als ook in zwaarte van vliegtuigklassen hebben mogelijk gemaakt en die uiteindelijk hebben geleid tot een toename in emissies zowel in absolute en relatieve hoeveelheid als ook in ruimtelijke spreiding daarvan en zo hebben bijgedragen aan de toename van stikstofdeposities op kwetsbare Natura-2000 gebieden in Nederland.

Een aantal van 40 miljoen luchtpassagiers komt in de periode 2000 tot en met 2005 overeen met ruim 400.000 vliegtuigbewegingen. Zie de volgende cijfers¹:

¹ Bron: wikipedia met link naar <https://web.archive.org/web/20111219211923/http://www.schiphol.nl/SchipholGroup1/Onderneming/Statistieken/FeitenEnCijfers.htm>

Passagiersaantallen door de jaren heen (totaal aantal aankomende, vertrekkende en overstappende passagiers per jaar):^{[21][22][23][24][25]}

Jaar	Passagiers	Jaar	Passagiers	Jaar	Passagiers	Jaar	Passagiers
1920	440	1990	± 16.000.000	2000	39.606.925	2010	<u>45.211.749</u>
1928	10.793	1991	± <u>16.200.000</u>	2001	39.531.123	2011	<u>49.755.252</u>
1936	91.793	1992	19.145.064	2002	<u>40.736.009</u>	2012	<u>50.976.000</u>
1938	> 100.000	1993	21.274.269	2003	39.960.400	2013	<u>52.569.200</u>
1950	± 350.000	1994	<u>23.559.798</u>	2004	42.541.180	2014	54.987.500
1959	> <u>1.000.000</u>	1995	25.355.001	2005	44.163.098	2015	<u>58.200.000</u>
1960	< 1.400.000	1996	27.794.881	2006	<u>46.066.050</u>	2016	<u>63.300.000</u>
1967	3.263.342	1997	31.569.977	2007	47.794.994	2017	<u>68.400.000</u>
1970	> <u>5.000.000</u>	1998	<u>34.420.143</u>	2008	47.430.019	2018	<u>71.000.000</u>
1979	> <u>10.000.000</u>	1999	<u>36.772.015</u>	2009	<u>43.570.370</u>	2019	<u>71.700.000</u>
1988 ^[26]	± 14.664.000						
1989	> <u>15.000.000</u>						

Op Schiphol startte en landde het volgende aantal vliegtuigen:^[27]

Jaar	Vliegtuigbewegingen	Jaar	Vliegtuigbewegingen	Jaar	Vliegtuigbewegingen
1940	1.649	2001	432.101	2011	437.082 ^[28]
1950	40.876	2002	417.120	2012	423.407 ^[28]
1960	89.560	2003	403.800	2013	425.565 ^[28]
1970	135.520	2004	418.613	2014	438.296 ^[28]
1980	185.836	2005	420.736	2015	450.679 ^[28]
1990	246.504	2006	440.153	2016	478.864 ^[28]
2000	432.483	2007	454.361	2017	496.748 ^[28]
		2008	446.629	2018	499.444 ^[28]
		2009	406.975	2019	496.826 ^[28]
		2010	402.375		

Tijdens de referentiedatum 10 juni 1994 waren er nog maar ruim de helft van dat aantal passagiers.

20 Hieruit volgt dat ten tijde van de referentiedatum 10 juni 1994 simpelweg de voorzieningen ontbraken voor ruim 400.000 vliegtuigbewegingen, laat staan voor 480.000 vliegtuigbewegingen van zware vliegtuigen, waar U van uitgaat als referentie. De door U genoemde stikstofveroorzakende vliegtuigbewegingen konden feitelijk niet uitgevoerd worden op het bedrijfsperceel. Dit aantal kan daarom als referentie zeker niet worden geclaimd. Om de ontwikkeling naar 40 miljoen passagiers, en dus 400.000 vliegtuigbewegingen, mogelijk te maken, was nadere besluitvorming nodig, namelijk het Luchthavenverkeersbesluit van 26 november 2002, waarin de mogelijkheid tot ingebruikname van de Polderbaan ontstaat. In de beslissing op bezwaar in de handhavingszaak constateert U op basis van de nota van toelichting bij het LVB2008 dat nieuwe besluitvorming noodzakelijk was om meer dan 480.000 vliegtuigbewegingen mogelijk te maken. Op dezelfde wijze blijkt uit de toelichting bij de PKB dat nieuwe besluitvorming noodzakelijk was om 40 miljoen passagiers en daarmee ongeveer 400.000 vliegtuigbewegingen mogelijk te maken.

- 21 Zoals de milieugebruiksruimte op grond van het LVB2008 is gebaseerd op 480.000 vliegtuigbewegingen, is bovendien de milieugebruiksruimte uit de PKB1995 gebaseerd op 318.000 vliegtuigbewegingen. Zie de kamerbrief van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 24 september 1998, Tweede Kamer, vergaderjaar 1998-1999, 25 466, nr. 19.

In de Planologische Kernbeslissing (PKB) is vastgelegd, dat de 35 Ke-geluidszone voor het vierbanenstelsel maximaal 15 100 woningen mag bevatten.

Dit betekent dat maximaal 15 100 woningen per jaar niet meer geluid-belasting te verwerken mogen krijgen dan 35 Ke (Kosten-eenheid is een maat voor vliegtuiggeluid).

In het Aanwijzingsbesluit Schiphol, dat op 31 oktober 1996 van kracht werd, is de exacte vorm en omvang van de geluidszone vastgelegd. Met de geluidszone is de maximale geluidsbelasting berekend over een jaar vastgelegd.

De zone is berekend op basis van aantallen vliegtuigbewegingen, vlootsamenstelling, verdeling van het verkeer over start- en landingsbanen, verdeling van het verkeer over de dag- en nachtperiode, meteoromarge voor afwijkende weersomstandigheden en dergelijke.

Voor wat betreft de verkeersomvang is als input uitgegaan van 318 000 vliegtuigbewegingen.

12

Op grond hiervan is het dus aannemelijk dat er maar 318.000 vliegtuigbewegingen passen binnen de milieugebruiksruimte van de PKB1995. De referentiesituatie, in ieder geval voor Natura2000-gebieden met referentiedatum 10 juni 1994, kan dan niet hoger zijn dan de stikstofdepositie die overeenkomt met 318.000 vliegtuigbewegingen.

- 22 Daarbij dient er ook rekening mee te worden gehouden dat destijds binnen de geluidsgrenzen minder vliegtuigbewegingen mogelijk waren dan thans, vanwege de voortschrijdende techniek. Vliegtuigmotoren zijn immers door de jaren heen wel stiller geworden, maar helaas niet stikstofemissie-armmer.

Aanwijzingsbesluit 1996

- 23 Door Schiphol uitgevoerde berekeningen ten behoeve van een gewijzigd gebruiksplan voor 1998 bevestigden bovendien dat met 380.000 vliegbewegingen niet aan de destijds geldende geluidszones uit het Aanwijzingsbesluit Schiphol van 1996 kon worden voldaan. Zie de brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 10 juli 1998 aan de Tweede Kamer (zie productie 1) die bevestigt dat uit de berekeningen volgt dat met 380.000 vliegbewegingen de vastgestelde etmaal (Ke)-zone in 1998 naar verwachting op 34 netwerkpunten verspreid over 13 locaties overschreden zou worden. Het was dus op grond van de besluitvorming uit het PKB en het aanwijzingsbesluit 1996 na de referentiedatum niet mogelijk om binnen de normering te blijven met 380.000 vliegbewegingen. Bij besluit van 3 oktober 1997 is deze overschrijding gedoogd (Tweede

Kamer, vergaderjaar 1997-1998, 25 466, nr. 5). Dit gedogen behelsde geen formele toestemming. Op basis daarvan kan geen referentiedepositie geclaimd worden. De situatie in 1998 ten gevolge van de PKB 1995 en het Aanwijzingsbesluit 1996 was dus beperkender dan ten gevolge van het LVB2008. De referentiedepositie is dus lager dan U aangeeft.

- 24 In de beslissing op bezwaar in de handhavingszaak merkt U hieromtrent overigens op dat kamerbrieven geen publiekrechtelijke besluiten zijn die bestaande rechten kunnen beperken. Dat is de strekking van de opmerking ook niet. De strekking is dat deze brief aantoont dat 380.000 vliegtuigbewegingen kennelijk niet pasten binnen de geluidsruimte van de PKB1995 en het Aanwijzingsbesluit 1996. Daaruit volgt dat de PKB1995 en het Aanwijzingsbesluit 1996 beperkender waren dan de 480.000 vliegtuigbewegingen die ontleend worden aan het LVB2008.
- 25 Ingevolge art. 2, leden 2 en 3 van het Aanwijzingsbesluit 1996 werden het aantal luchtpassagiers en de hoeveelheid afgehandelde vracht op het luchtvaartterrein per gebruiksplanjaar beperkt tot 44 miljoen passagiers en 3,3 miljoen ton vracht. Het aantal van 44 miljoen passagiers kan omgerekend worden naar een aantal vliegtuigbewegingen en dit kwam destijds overeen met ongeveer 420.000 vliegtuigbewegingen. Zie de tabellen hierboven. En inderdaad is in een herziening van het aanwijzingsbesluit per 7 juni 2000 in een toegevoegd lid 4 aan deze bepaling dat aantal vliegtuigbewegingen vastgelegd. Art. 2 lid 4 luidde: *"Op het luchtvaartterrein worden in het jaar 2000 niet meer dan 420.000 vliegtuigbewegingen, in het jaar 2001 niet meer dan 440.000 vliegtuigbewegingen en in het jaar 2002 niet meer dan 460.000 vliegtuigbewegingen toegelaten met burgervliegtuigen ten behoeve van het geregeld luchtvervoer en ten behoeve van het ongeregeld luchtvervoer waaronder niet zijn begrepen taxivluchten, fotovluchten, rondvluchten, zakenvluchten, privévluchten, lesvluchten, testvluchten en heliportvluchten."* Zie ook de uitspraak ECLI:NL:RVS:2002:AE8789. Hieruit volgt dat er na de referentiedatum een besluit gold, dat beperkender was dan het LVB2008. Met voorbijgaan aan al het overige betoogde, kan de referentiesituatie hoe dan ook op niet meer dan 420.000 vliegtuigbewegingen betrekking gehad hebben en zeker niet op 480.000 vliegtuigbewegingen.
- 26 Cliënten wijzen er overigens op dat met de grotere vliegtuigen die thans worden ingezet, met 500.000 vliegtuigbewegingen circa 70 miljoen passagiers worden vervoerd. Zou dus het Aanwijzingsbesluit 1996 met de bepalingen in art. 2, lid 2 en 3 nog steeds van kracht zijn, dan zouden vanwege de beperking tot 44 miljoen passagiers slechts ongeveer 315.000 vliegtuigbewegingen van het huidige formaat vliegtuigen als referentie geclaimd kunnen worden.
- 27 In de beslissing op bezwaar in de handhavingszaak stelt U op bladzijde 10 dat het voorschrift in lid 4 geen betrekking zou hebben op een beperking van de bestaande rechten, maar slechts een tijdelijke regulering van het aantal vliegtuigbewegingen binnen de aan de

luchthaven toekomstende ruimte binnen de milieugrenzen betreft. De tijdelijkheid van deze regeling staat er echter niet aan in de weg dat deze bepaling toch evident voor het jaar 2000 het aantal vliegtuigbewegingen beperkte tot 420.000. Voor zover er vóór die tijd binnen de milieugrenzen meer vliegtuigbewegingen mogelijk zouden zijn geweest, betekent dit dat door deze bepaling het project in 2000 in ieder geval niet is voortgezet in een omvang groter dan 420.000 vliegtuigbewegingen. Voor zover er geen meer beperkende referentie is door een ander besluit, is hierdoor de referentie dan ook beperkt tot 420.000 vliegtuigbewegingen, in ieder geval voor Natura2000-gebieden met 10 juni 1994 tot en met 24 maart 2000 als referentiedatum. Zie ook de uitspraak ECLI:NL:RVS:2013:1891. Bovendien komt het aantal van 420.000 vliegtuigbewegingen zoals aangegeven overeen met de 44 miljoen passagiers die reeds als beperking waren opgenomen in art. 2 lid 2 en 3 van het Aanwijzingsbesluit 1996. De Raad van State oordeelt voorts in uitspraak ECLI:NL:RVS:2002:AE8789 in r.o. 2.28.3 dat de Luchtvaartwet zich er niet tegen verzette om naast de wettelijk vereiste geluidszone dergelijke aantallen vliegtuigbewegingen, passagiers en vracht als begrenzing op te nemen.

- 28 Nu de referentiesituatie gelet op dit beperkend besluit evident niet groter is dan 44 miljoen passagiers, dient uiteraard voor de bepaling van de referentie-emissie vanwege het wegverkeer niet van een groter aantal uitgegaan te worden. De bepaling van de referentie-emissie van het wegverkeer in de passende beoordeling is dan ook veel te hoog, nu deze is gebaseerd op 480.000 vliegtuigbewegingen van grote vliegtuigen. Dit komt overeen met een veel groter aantal passagiers.

Omzetting Ke naar L_{den}

- 29 Bovendien is er bij de omzetting van de grenswaarden voor geluidsbelasting van het oude systeem onder de PKB1995, naar het nieuwe systeem in het LVB van 26 november 2002 en latere LVB's, een belangrijke fout gemaakt. In het oude stelsel werd de geluidsbelasting in elk punt rondom Schiphol uitgedrukt in Kosten-eenheden (Ke). Deze waren gebaseerd op hinderstudies uit de jaren '60 en drukken de totale hoeveelheid lawaai uit waaraan één locatie gedurende een vol jaar werd blootgesteld. In het Ke-stelsel werd met contouren gewerkt. De grenswaarde werd gevormd door de contour van 35 Ke. In het nieuwe stelsel onder het LVB werd de Ke vervangen door het L_{den} (day-evening-night level). De geluidsgrens werd niet langer als een contour op een kaart vastgelegd, maar in de vorm van een aantal handhavingspunten. In het nieuwe stelsel moest de bescherming van omwonenden van Schiphol tegen milieueffecten gelijkwaardig zijn aan de bescherming die werd geboden door de grenzen die in de PKB waren gesteld voor de periode vanaf het in gebruik nemen van de Polderbaan. In art. XII van de Wijzigingswet Wet Luchtvaart is vastgelegd hoe dit moest. Lid 1 bepaalde:

- 1 Bij de vaststelling in het eerste luchthavenverkeerbesluit van de grenswaarden voor de geluidbelasting wordt voor wat betreft de belasting gedurende het gehele etmaal in de in artikel 8.17, vijfde lid, onderdeel b, van de Wet luchtvaart bedoelde punten, gebruik gemaakt van de L_{den} als geluidbelastingindicator. Daarbij worden de volgende regels gehanteerd in verband met de overgang van K_e naar L_{den} :
 - a. op een wijze die overeenstemt met de voorschriften zoals die gelden tot de inwerkingtreding van artikel II worden een 20 K_e -contour en een 35 K_e -contour berekend;
 - b. het aantal ernstig gehinderden binnen de 20 K_e -contour bedraagt maximaal 45 000, vastgesteld overeenkomstig de wijze waarop dit aantal in de PKB Schiphol en Omgeving is vastgesteld;
 - c. de 35 K_e -contour omvat maximaal 10 000 woningen, vastgesteld overeenkomstig de wijze waarop dit aantal in de PKB Schiphol en Omgeving is vastgesteld;
 - d. de ligging van deze contour vormt het uitgangspunt voor de bepaling van de ligging van de punten waarop de grenswaarden van toepassing zijn;
 - e. aan de hand van de gegevens die gebruikt zijn voor de berekening van deze contour, wordt voor deze punten een berekening gemaakt van de geluidbelasting met de L_{den} als geluidbelastingindicator;
 - f. de aldus gevonden geluidbelastingen in deze punten vormen de grondslag voor de bepaling van de hoogte van de grenswaarden in de punten.

Omdat de beide geluidmaten zoveel verschilpunten kennen, was het niet mogelijk de K_e -waarden eenduidig aan een L_{den} -waarde te koppelen. Daarom is de best overeenkomende contour in L_{den} geselecteerd als equivalent van de 35 K_e -contour. Daarvoor is de 58 dB(A) L_{den} -contour gekozen. Zie Memorie van Antwoord bij het voorstel tot wijziging van de Wet Luchtvaart, blz. 9, 4 februari 2002, kenmerk DGL/02.450046. Dit is echter niet goed gebeurd. Vanwege de verschilpunten tussen de beide geluidmaten, had elk punt op de 35 K_e -contour een eigen L_{den} -waarde, die afhangt van de vlootsamenstelling en de vliegbewegingen. Die waarde zal dus elk jaar anders zijn. Er is bij de omzetting echter van een weinig transparante fictieve vlootsamenstelling uitgegaan, in plaats van de werkelijke vliegbewegingen op of rond het overgangsjaar 2000. Wanneer een berekening zou zijn gemaakt van deze werkelijke situatie en daarmee in elk punt tegelijkertijd de geluidsbelasting in K_e en in L_{den} zou zijn berekend, had direct van daaruit de nieuwe L_{den} -contour vastgesteld kunnen worden, die voldeed aan de eis van gelijkwaardigheid. Dat is echter niet gebeurd. Het gevolg was dat

abusievelijk werd vastgesteld dat de 58 L_{den} -contour gelijkwaardig is aan de 35 Ke-contour. Deze waarde was veel te hoog. De juiste waarde ligt tussen de 55 en 56 dB(A). Dit is bevestigd door metingen, die aangaven dat de 35 Ke-contour correspondeerde met 55 dB(A) L_{den} . Zie 'Schiphol, een visie op de toekomst', prof. A.J. Berkhout² (2018) en 'Notitie Conversie Kosteneenheden - L_{den} ', R. Muchall (2001), OMEGAM.

Dat de waarde 58 dB(A) als L_{den} veel te hoog was en geen gelijkwaardige bescherming bood, is bevestigd door de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid en de Commissie voor de milieueffectrapportage (MER-commissie, 2002). Aangezien de geluidsterkte verdubbelt wanneer het geluidsniveau met 3 dB(A) toeneemt, betekende deze fout dat onder de LVB een ongeveer 2 maal zo hoge geluidsbelasting was toegestaan dan onder de PKB en ook dat er binnen de geluidsruimte van de PKB maar net iets meer dan de helft van het aantal vliegtuigbewegingen mogelijk waren, vergeleken met het mogelijke aantal vliegtuigbewegingen binnen de – veel te ruime – geluidsruimte van het LVB.

De LVB's bieden dus, anders dan de Wet Luchtvaart vereist, geen aan de PKB gelijkwaardige bescherming. De 35 Ke-contour uit de PKB was beperkender dan de handhavingspunten in het nieuwe stelsel onder de opeenvolgende LVB's. Ook dit wijst er op dat er binnen de PKB minder vliegtuigbewegingen en daarmee minder stikstofemissie mogelijk was.

- 30 Bovendien moet vastgesteld worden dat de LVB's niet in overeenstemming zijn met art. XII lid 1 van de Wijzigingswet Wet Luchtvaart. In overeenstemming met deze bepaling dient voor de bepaling van de referentiesituatie dan ook uitgegaan te worden van een gecorrigeerde geluidsbegrenzing die 2 tot 3 dB(A) minder geluidsruimte biedt. Vanzelfsprekend betekent dit dat de LVB's – en dus ook het LVB2008 – dan slechts ruimte bieden voor minder vliegtuigbewegingen. Minder dan 480.000.

LVB2002

- 31 In het LVB van 26 november 2002 (verder: het LVB2002) is aldus een nieuw systeem ingevoerd, waarin de milieugebruiksruimte niet meer beschikbaar is gesteld in de vorm van een geluidscontour, maar in de vorm van een systeem met handhavingspunten met grenswaarden. In het MER van maart 2004 staat in § 1.2.3 het volgende te lezen:

² Prof. Berkhout was voorzitter van de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid (Stc., 20 juni 2000)

1.2.3 De Contra-expertise en Nadere Analyse van het NLR³²

In opdracht van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat (V&W) is door het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) in augustus 2003 een contra-expertise uitgevoerd naar aanleiding van de bevindingen van LVNL en Schiphol Group. Op 20 augustus 2003 heeft het NLR hierover gerapporteerd aan de staatssecretaris van V&W. Het NLR kwam tot de conclusie dat er inderdaad sprake is van fouten in de, door de luchtvaartsector aangeleverde, gegevens die ten grondslag hebben gelegen aan de grenswaarden voor geluidbelasting in het LVB. Ook concludeerde het NLR dat, als gevolg van de invoerfout, een terugval van het aantal vliegtuigbewegingen op de Mainport Schiphol zal optreden.

In het Algemeen Overleg met de Vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat op 9 oktober 2003 is door de staatssecretaris van V&W toegezegd dat nader onderzoek zal worden verricht naar onder andere de gevolgen van de invoerfout voor de Mainport Schiphol. Dit onderzoek is door het NLR uitgevoerd. Het bureau Amsterdam Aviation Economics (AAE) heeft zich op verzoek van het NLR gericht op de economische effecten van de invoerfout. Op 12 februari 2004 is het rapport verzonden aan de Tweede Kamer.

Uit de conclusies van het onderzoek blijkt dat:

- er voor 2004 op basis van de huidige aannames niet meer dan circa 337.000 tot 362.000³³ vliegtuigbewegingen passen binnen de geluidsgrenzen, zoals vastgesteld in het huidige LVB. Dit betekent een terugval van tenminste 40.000 vliegtuigbewegingen ten opzichte van de voor 2004 verwachte hoeveelheid vliegverkeer;
- voor 2005 en 2006, bij het in stand laten van de huidige uitvoeringsbesluiten en op grond van de huidige verwachtingen ten aanzien van de verkeers- en vlootontwikkeling, niet meer dan een vergelijkbaar aantal vliegtuigbewegingen binnen de geluidsgrenzen kan worden afgehandeld;

De conclusie dat er slechts 337.000-362.000 vliegtuigbewegingen binnen de geluidsgrenzen van het LVB2002 passen wordt tevens getrokken door het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium in het rapport 'Nadere analyse van het effect van de invoerfout bij het vaststellen van de grenswaarden in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol 2003', M.E.S. Vogels et al., 2004 (NLR-CR-2004-060). Blijkens § 1.2.1 van het MER van maart 2004 vindt de overschrijding van de geluidsgrenswaarde plaats in de handhavingspunten 17 en 18:

1.2.1 Constatering van de invoerfout

Elk jaar stellen Schiphol Group, LVNL en de luchtvaartmaatschappijen gezamenlijk een Operationeel Plan op. Het doel van dit plan is om het voorgenomen gebruik van de luchthaven te toetsen aan het LVB.

Begin 2003 zijn voor het Operationeel Plan voor het gebruiksjaar 2004, dat loopt van 1 november 2003 tot 1 november 2004, geluidsberekeningen uitgevoerd op grond van het geplande verkeersvolume.

Volgens deze berekeningen zou bij het geplande verkeersvolume een overschrijding kunnen gaan optreden van de L_{max} -grenswaarden in de handhavingspunten 17 en 18³⁴. Beide handhavingspunten zijn gelegen ten noordoosten van de Zwanenburgbaan.

Zie ook productie 2. Er pasten dus niet meer dan 337.000 tot 362.000 vliegtuigbewegingen binnen de grenzen van het LVB2002.

32 Het LVB2002 is daarom op 23 augustus 2004 vervangen door een nieuw LVB (verder: het LVB2004). Er wordt in het MER gesteld dat in het LVB2002 door fouten in de door de luchtvaartsector aangeleverde gegevens in het LVB2002 grenswaarden voor de geluidbelasting zijn opgenomen waarbinnen de werkelijk beoogde verkeersverdeling niet past. Bij de Zwanenburgbaan zijn de

grenswaarden te laag en bij de Polderbaan te hoog. In het LVB2004 wordt deze invoerfout hersteld en worden de grenswaarden aangepast. Dat neemt echter niet weg dat het LVB2002 van 20 februari 2003 tot 31 augustus 2004 met de destijds geldende grenswaarden in werking is geweest. Aangezien uit het bovenstaande volgt dat volgens het destijds in werking zijnde LVB2002 maar 337.000 tot 362.000 vliegtuigbewegingen pasten binnen de geluidsgrenzen, kan de referentiesituatie, in ieder geval voor Natura2000-gebieden met referentiedata van vóór 7 december 2004, niet hoger zijn dan dit aantal.

- 33 Ook het Adviescollege Stikstofproblematiek wijst er in het advies over de luchtvaartsector op dat er significante effecten optreden vanwege de groei van het vliegverkeer die mogelijk is gemaakt, nadat de beperkingen die het LVB2002 aan de ontwikkeling van het aantal vliegbewegingen stelde, zijn weggenomen. Zie blz. 18, hieronder:

De varianten voor de korte en lange termijn in de Plan-m.e.r. gingen uit van een afname in dezelfde periode. Inmiddels zijn echter maatregelen getroffen waardoor de beperkingen, die het LVB uit 2002 aan de ontwikkeling van het aantal vliegbewegingen stelde, zijn weggenomen. Hierdoor was het mogelijk om binnen de bepalingen van het LVB een toename van de 400.000 vliegbewegingen op basis van het besluit uit 2002 naar 500.000 vliegbewegingen te realiseren. Deze extra vliegbewegingen hebben geleid tot een aanzienlijke toename van de stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden sinds 2004. Derhalve is de conclusie dat de toename van 400.000 naar 500.000 vliegbewegingen geen significante effecten heeft op de Natura 2000-gebieden rond Schiphol, zonder nadere onderbouwing niet houdbaar.

Het Adviescollege bevestigt dus dat het LVB2002 beperkender was dan het LVB2008 en dat het niet juist is om de referentie te ontleenen aan het LVB2008, dat immers veel meer vliegtuigbewegingen toestond dan het LVB2002.

Tevens LVB2004

- 34 De Commissie MER bevestigt in een memo aan het Adviescollege Stikstofproblematiek dat zowel het LVB2002 als het LVB2004 beperkender waren dan het LVB2008 in de zin dat er op basis van het LVB2002 en het LVB2004 minder vliegtuigbewegingen en dus minder stikstofemissie en -depositie mogelijk waren dan op basis van het LVB2008. Zo wijst de Commissie MER er op dat de hoogte van de toegestane belasting op een aantal van de handhavingspunten in de opeenvolgende LVB's steeds is gewijzigd, met als achtergrond dat telkens werd vastgesteld dat een deel van de in de Wet Luchtvaart beoogde milieuruimte niet kon worden benut. Als gevolg van deze wijzigingen is het aantal feitelijk mogelijke vliegtuigbewegingen toegenomen ten opzichte van 2002. In voetnoot 7 wordt verwezen naar de nota van toelichting bij het LVB 2008, waarin wordt gesteld dat Schiphol in de praktijk al bij een jaarvolume van circa 425.000 vliegtuigbewegingen tegen de gestelde grenzen van het (bestaande) LVB aanliep (d.i. het LVB2004), terwijl bij de aanpassing van het LVB in 2004 rekening is gehouden met 500.000 vliegtuigbewegingen. Zonder wijziging van het LVB is de verwachte verdere ontwikkeling van het luchtverkeer

op Schiphol niet mogelijk. Door de wijzigingen in de handhavingspunten die in het LVB2008 werden opgenomen, was een verdere ontwikkeling tot 480.000 vliegtuigbewegingen mogelijk. Zie productie 3. Het LVB2004 is vastgesteld vóór de referentiedatum 7 december 2004 (geldig voor

Habitatrichtlijngebieden die niet tevens een Vogelrichtlijngebied zijn). Dit betekent dat de referentiesituatie voor gebieden waarvoor de referentiedatum 7 december 2004 geldt, in ieder geval niet meer dan 425.000 vliegtuigbewegingen betreft. Er kunnen dus zeker geen 480.000 vliegtuigbewegingen als referentie geclaimd worden. Voor gebieden waarvoor een vroegere referentiedatum gold, geldt een lagere referentiesituatie dan 425.000 vliegtuigbewegingen.

- 35 Dit wordt ook bevestigd in het MER van 2007 dat ten grondslag ligt aan het LVB2008. Net zoals in het LVB2002 beoogd werd een groter aantal vliegtuigbewegingen binnen de geluidsgrenzen mogelijk te maken, maar uiteindelijk bleek dat slechts een veel geringer aantal daarbinnen paste³, werd in het LVB2004 beoogd een groter aantal vliegtuigbewegingen binnen de geluidsgrenzen mogelijk te maken, terwijl ook toen uit later onderzoek bleek dat slechts een veel geringer aantal vliegtuigbewegingen binnen de geluidsruijnte paste. In het MER2004, die ten grondslag lag aan het LVB2004, wordt geclaimd dat er 507.700 vliegtuigbewegingen binnen de geluidsruijnte pasten, in het gekozen planalternatief 2. In het MER2007, die ten grondslag lag aan het LVB2008, wordt echter erkend dat er slechts maximaal circa 425.000 vliegtuigbewegingen passen binnen de grenswaarden van het LVB2004:

2.2. Uitwerking van het probleem voor de korte termijn

Het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) stelt grenzen aan de jaarlijks toegestane geluidsbelasting in de omgeving van de luchthaven. Hiervoor zijn grenswaarden voor de maximale hoeveelheid vliegtuigge-luid per jaar vastgelegd in 35 punten rondom Schiphol: de handhavingspunten voor het etmaal. Aanvullend zijn grenswaarden in 25 handhavingspunten vastgelegd voor het verkeer tussen 23:00 uur en 07:00 uur: de handhavingspunten voor de nacht.

Verondersteld werd dat met deze set grenswaarden het vliegverkeer zou kunnen doorgroeien tot circa 500.000 vliegtuigbewegingen per jaar. In het gebruiksjaar 2006 bleek echter dat de beschikbare ruimte in het merendeel van de handhavingspunten voor het etmaal niet volledig verbruikt werd terwijl de grenswaarden in drie van de 35 handhavingspunten in het verlengde van de Buitenveldertbaan (handhavingspunten 21, 22 en 23) werden overschreden (zie figuur 2-1). Dat jaar lag het aantal vliegtuigbewegingen ver onder de beoogde 500.000, namelijk op circa 425.000 vliegtuigbewegingen.

...

Passend jaarvolume

Het jaarvolume in het nulalternatief dat past binnen de huidige grenswaarden voor geluid ligt ongeveer op het niveau van 2006 en bedraagt maximaal circa 425.000 vliegtuigbewegingen. Groei in het aantal vliegtuigbewegingen is nagenoeg niet mogelijk binnen de huidige grenswaarden. De oorzaken hiervan zijn toegelicht in de probleemstelling in hoofdstuk 2.

³ In het MER bij het LVB2002 werd geclaimd dat er geluidsruijnte was voor 537800 vliegtuigbewegingen, terwijl uit later onderzoek bleek dat er maar ruimte was voor 337000-362000 vliegtuigbewegingen.

Gebruiksplan

36 Ingevolge art. 30b van de toenmalige Luchtvaartwet moest de exploitant van de luchthaven ieder jaar een gebruiksplan inleveren met daarin een prognose voor een jaar. Ingevolge lid 3 van die bepaling stelde de minister van V&W na overleg met de minister van VROM het gebruiksplan vast, indien is aangetoond dat de toegelaten geluidsbelasting en overige voorschriften en maatregelen ter beperking van geluidshinder niet werden overschreden. Zolang geen gebruiksplan was vastgesteld, moest de exploitant het laatst vastgestelde gebruiksplan hanteren (lid 4) en bij van het geldende gebruiksplan afwijkend gebruik moest een voorstel tot wijziging van het gebruiksplan worden ingediend (lid 5). Het gebruiksplan is openbaar (lid 7). Het gebruiksplan is dus te vergelijken met een melding ingevolge de Wet milieubeheer dan wel (thans) ingevolge het Activiteitenbesluit. Binnen de algemene regels uit het Activiteitenbesluit dan wel het LVB, moet gemeld worden welke activiteiten worden verricht. Worden andere activiteiten verricht dan zijn gemeld in het gebruiksplan, dan moet het gebruiksplan gewijzigd worden, zoals ook ingevolge art. 1.10 lid 2 Activiteitenbesluit een melding van de verandering van de werking van de inrichting moet worden gedaan. Deze meldingen moeten worden gezien als een gewijzigd project in de zin van de Habitatrichtlijn/Wet Natuurbescherming. Zo moet ook ieder vastgesteld gebruiksplan gezien worden als een afzonderlijk project, want er is geen sprake van continuïteit en volledige overeenstemming met de vorige geaccepteerde melding. De referentiedepositie dient dan ook ontleend te worden aan de stikstofdepositie die overeenkomt met de in het gebruiksplan opgenomen vliegtuigbewegingen die passen binnen de geluidsgrenzen van het LVB. En meer in het bijzonder dient de referentiedepositie overeen te komen met het meest beperkende gebruiksplan sinds de referentiedatum, gelet op uitspraak ECLI:NL:RVS:2013:1931, voor zover vóór het eerste vastgestelde gebruiksplan niet een meer beperkende toestemming gold.

Slots

37 Ook de aanwijzing op 1 november 1997 van Schiphol als een slotcoördinated airport, was een meer beperkend besluit dan het LVB2008. Dit besluit was ook beperkender dan het genoemde art. 2 lid 4 van het gewijzigde aanwijzingsbesluit. Op grond van de aanwijzing van 1 november 1997 mogen vliegtuigen alleen op Schiphol landen en starten als daarvoor een slot is toegekend. Met ingang van 1 april 1998 is deze slotallocatie volledig effectief. Met dit systeem wordt zeker gesteld dat het aantal bewegingen voor het handelsverkeer, zoals beschikbaar gesteld door Schiphol, niet wordt overschreden. Zie ook de al genoemde brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 24 september 1998, onder punt 6. Dit systeem van slotallocaties leidde er derhalve toe dat niet meer

vliegtuigbewegingen mochten plaatsvinden dan waarvoor slots waren toegekend en met dit systeem is zeker gesteld dat het aantal slots niet werd overschreden. Gelet op het aantal vliegtuigbewegingen eind jaren '90 zijn er minder dan 420.000 slots toegekend. Dit wordt ook bevestigd in de kamerbrief van 3 oktober 1997 (Tweede Kamer, vergaderjaar 1997-1998, 25 466, nr. 5), waarin is aangegeven dat het uitgangspunt is een aantal slots dat substantieel lager ligt dan het totaal aantal vliegbewegingen over heel 1997 (353.000).

- 38 In de motivering van de beslissing op bezwaar in de handhavingskwestie merkt U op dat de slotallocatie geen beperking aanbrengt in de beschikbare milieuruimte van de luchthaven en daarmee ook geen beperkingen ten opzichte van de referentiesituatie. Een melding op grond van het Activiteitenbesluit (of vroeger onder de Wet milieubeheer) brengt echter evenmin een beperking in de beschikbare milieuruimte met zich. Men kon immers altijd weer een melding met een groter aantal dieren indienen, zolang men maar bleef onder de algemene voorwaarden voor de vergunningvrijstelling. De slotallocatie brengt evident beperkingen met zich mee ten aanzien van het aantal vliegtuigbewegingen dat mag plaatsvinden, zolang niet een nieuw slot is toegekend. Ieder toegekend slot leidt tot een ander aantal vliegtuigen dat mag landen en starten, zodat er geen sprake is van continuïteit ten opzichte van de toekenning van het vorige slot. Het meest beperkende toegewezen slot heeft te gelden als referentie, voor zover er niet andere besluiten tot een grotere beperking hebben geleid.

Toestemming vóór de PKB1995

- 39 De PKB1995 was niet het eerste relevante besluit. Vóór de referentiedatum 10 juni 1994 gold niet de PKB, maar het Aanwijzingsbesluit van 17 september 1965. Wel bestond er strijd met de Luchtvaartwet, zoals deze destijds gold. Ingevolge art. 25 van die wet dient bij de aanwijzing van het luchtvaartterrein namelijk een geluidszone te worden vastgesteld, hetgeen vóór de PKB1995 en het Aanwijzingsbesluit 1996 niet is gebeurd. Het Aanwijzingsbesluit van 1965 bood geen inzicht in de exacte begrenzing van het gebruik. Zoals hierboven betoogd, dient dan gekeken te worden naar het feitelijk gebruik, voor zover dit legaal was. Dat betrof in het referentiejaar 1994: 274.064 vliegtuigbewegingen. Zie onderstaande tabel uit het jaarverslag NV Luchthaven Schiphol 1997⁴. De referentie kan daarom niet hoger zijn dan dat aantal.

⁴

	1997	1996	1995	1994 ¹⁾	1993
Bedrijfsomvang (in aantallen)					
Vliegtuigbewegingen handelsverkeer					
Schiphol	349.476	321.779	290.689	274.064	259.675
Rotterdam Airport	20.090	17.746	16.505	11.524	12.162
Passagiersbewegingen (x 1.000)					
Schiphol	31.570	27.795	25.355	23.559	21.274
Rotterdam Airport	484	458	412	326	289
Vracht (x 1.000 kg)					
Schiphol	1.161.234	1.082.846	977.531	838.127	775.386
Rotterdam Airport	2.035	2.125	5.690	5.441	3.393
Personeel					
Gemiddelde effectieve bezetting op basis van full-time equivalenten					
Amsterdam Airport Schiphol	1.644	1.597	1.592	1.606	1.626
Deelnemingen*	204	170	142	134	615
* (waarvan Rotterdam (Gemeente))	37	50	47	49	54
Bruto toegevoegde waarde per gulden personeelskosten	3,16	3,05	3,03	2,98	2,50

¹⁾ Aangepast voor vergelijkingsdoeleinden

Samenvatting referentie

40 Samenvattend is de referentiesituatie in ieder geval lager dan U aangeeft, omdat ook gekeken moet worden naar de feitelijke situatie, aangezien de toestemmingsbesluiten, zoals het Aanwijzingsbesluit 1965, PKB1995, Aanwijzingsbesluit 1996, LVB2002, 2004 en 2008 niet een concreet vergunningenbesluit betroffen zoals een milieuvergunning. Gelet op het referentiejaar komt de feitelijke situatie overeen met 274.064 vliegtuigen, zodat dat de referentiesituatie is, voor zover deze legaal was en tenzij deze bij een later besluit of een latere melding kleiner is geworden. Daartoe dient ook gekeken te worden naar de mogelijkheden die de Gebruiksplannen en de slots toelieten. Met voorbijgaan aan het bovenstaande is de referentiesituatie in ieder geval kleiner dan 480.000 vliegtuigbewegingen, omdat PKB1995, Aanwijzingsbesluit 1996, LVB2002, 2004 en 2008 minder dan 480.000 vliegtuigbewegingen mogelijk maakten binnen de gestelde grenzen.

AERIUS-berekeningen

41 Volgens het ontwerpbesluit wordt een bepaalde vliegtuig- en motortypecombinatie bepaald als referentie en een bepaald scenario als aangevraagde activiteit, waarbij een verdeling plaatsvindt over de verschillende start- en landingsbanen en bijbehorende vliegrouters en vluchtfases. Deze gegevens zijn uit de AERIUS-invoer echter niet af te lezen. Evenmin is er een ander bronbestand waaruit de emissieverdeling over de vliegroute van de gekozen vliegtuig- en motortypecombinatie in de referentiesituatie en in de nieuw aangevraagde situatie te herleiden zijn naar de emissies die zijn vermeld in AERIUS. In de AERIUS-berekeningen is het

vliegverkeer slechts opgegeven als een lijst van puntbronnen, zie als voorbeeld de volgende puntbron:

	Naam	Airborne-163
	Locatie (X,Y)	108877, 484342
	Uitszoothoogte	282,0 m
	Warmteinhoud	0,000 MW
	Temporele variatie	Continue emissie
	NOx	5,62 kg/j

Het onderscheid tussen naderende vliegtuigen en opstijgende vliegtuigen is niet gemaakt, terwijl dit in AERIUS wel mogelijk is.

- 42 De lijst van puntbronnen kan niet gereconstrueerd worden. Uit de gepubliceerde gegevens blijkt niet per vlieg- en taxi-route welke vliegtuigen zijn gebruikt, welk motortype, welk startgewicht of welke emissie/gegevens. Vervolgens is gebruik gemaakt van emissiegegevens uit een RMI-database die niet actief openbaar is. Deze database is alsnog op 24 maart 2021 toegezonden, maar ook hierin ontbreken specifieke emissies per specifiek start- of landingsprofiel. Ten tijde van de zienswijzefase blijkt vervolgens dat het NLR deze database tevens nog moet bijwerken voordat deze uiteindelijk aan cliënten ter beschikking gesteld kan worden. Controle of reconstructie van de AERIUS-input is daarom voor derden onmogelijk. In zoverre is sprake van een black-box. Als voorbeeld noemen cliënten dat in algemene zin genoemd wordt dat voor de beschrijving van het Schiphol 450k scenario uitgegaan wordt van de vliegtuigbewegingen welke hebben plaatsgevonden in 2014, maar in dat jaar waren er slechts 438.000 bewegingen en zodoende heeft een aanpassing daarvan plaatsgevonden. Onduidelijk is wat daarvan het resultaat is in vliegtuigroutes, bewegingen op het luchthaventerrein type vliegtuigen etc... De consequentie is, dat een derde ook geen eigen AERIUS berekening van dit scenario zou kunnen maken. Voor het 500.000-scenario geldt iets vergelijkbaars. Al is hier weer wel een AERIUS-berekening beschikbaar, toch kan dit scenario niet worden gereconstrueerd. Het ontwerpbesluit is daarom onvoldoende gebaseerd op een voor derden kenbare motivering. Dit steekt nog te meer gezien het belang dat het Europees Hof hecht aan een grondige en volledige toetsing van de wetenschappelijke deugdelijkheid van de passende beoordeling, met name ook waar het betreft het gebruik van software zoals AERIUS. Zie ECLI:EU:C:2018:882, punt 101.
- 43 Het ontwerpbesluit is strijdig met art. 3:46 AWB. Op grond van art. 3:11 lid 1 AWB dient U niet alleen het ontwerpbesluit ter inzage te leggen, maar ook alle daarop betrekking hebbende stukken die redelijkerwijs nodig zijn voor de beoordeling van het ontwerpbesluit. Voornoemde informatie had daarom ter inzage moeten worden gelegd. Zonder deze informatie is het onmogelijk om een volledige zienswijze omtrent de beoordeling van stikstof in het kader van het

ontwerpbesluit naar voren te brengen. De inspraakmogelijkheid in het kader van de voorbereidingsprocedure zal dus opnieuw geboden moeten worden, met verstrekking van de juiste informatie.

Referentie

44 Uw stelling dat de vliegtuig- en motorcombinatie die als referentie wordt ingezet, voldoet aan de geluidsruijnte van het LVB2008, is niet onderbouwd en dit is ook niet aannemelijk. Zoals in het MER2020 in § 8.2 is aangegeven, werden de vliegtuigen op basis van hun geluidsproductie ten tijde van het LVB2008 ingedeeld in zogenoemde VVC-categorieën. Deze VVC-categorieën zijn categorieën per gewichtscategorie en geluidsklasse. Deze worden weergegeven door twee cijfers. Zo betreft bijvoorbeeld de meest voorkomende VVC-categorie 4/3 de categorie van gewichtscategorie 4 en geluidsklasse 3. Zie hieronder:

Tabel B4.1: Indeling en akoestische representanten VVC				
Gewichtscategorie (MTOW - ton)	Geluidsklasse			
	1	2	3	4
1. 6 tot 15 ton appendix nr.	BAe-Jetstream 072	BAe-Jetstream 072	BAe-Jetstream 072	BAe-Jetstream 072
2. 15 tot 40 ton appendix nr.	F-28 060	F-27 079	F-100 082	F-70 088
3. 40 tot 60 ton appendix nr.	B 737-200 067	DC 9-30 - 3 dB 066 - 3 dB	B 737-300 HWFAP 469	BAe 146-200 074
4. 60 tot 100 ton appendix nr.	B 727-200 045	B 737-300 069	B 737-300 HWFAP 469	MD-90 086
5. 100 tot 160 ton appendix nr.	DC 8-63 026	A 310-203 + 3 dB 081 + 3 dB	A 310-203 081	B 757-200 087
6. 160 tot 230 ton appendix nr.	DC 8-63 026	B 767-300 ER + 3 dB 083 + 3 dB	B 767-300 ER 083	B 767-300 ER - 3 dB *) 083 - 3 dB
7. 230 tot 300 ton appendix nr.	DC 10-30 + 3 dB 055 + 3 dB	DC 10-30 055	DC 10-30 - 3 dB 055 - 3 dB	B 777-200 084
8. 300 tot 400 ton appendix nr.	B 747-200B 035	B 747-300 036	B 747-400 039	B 777-300 ER 085
9. 400 ton en hoger appendix nr.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	B 777-300 ER - 1 dB *) 085 - 1 dB

A = Airbus; B = Boeing; BAe = British Aerospace; DC = Douglas; F = Fokker; MD = Mc Donnell Douglas.
 *) Appendix nr. verwijst naar een bepaalde appendix bij het berekeningsvoorschrift, waar de gegevens zijn vastgelegd.
 *) Categorie 6/4 en categorie 9/4 zijn tijdelijke indelingen voor respectievelijk de Boeing 787 "Dreamliner" en de Airbus A380 "Super Jumbo"..

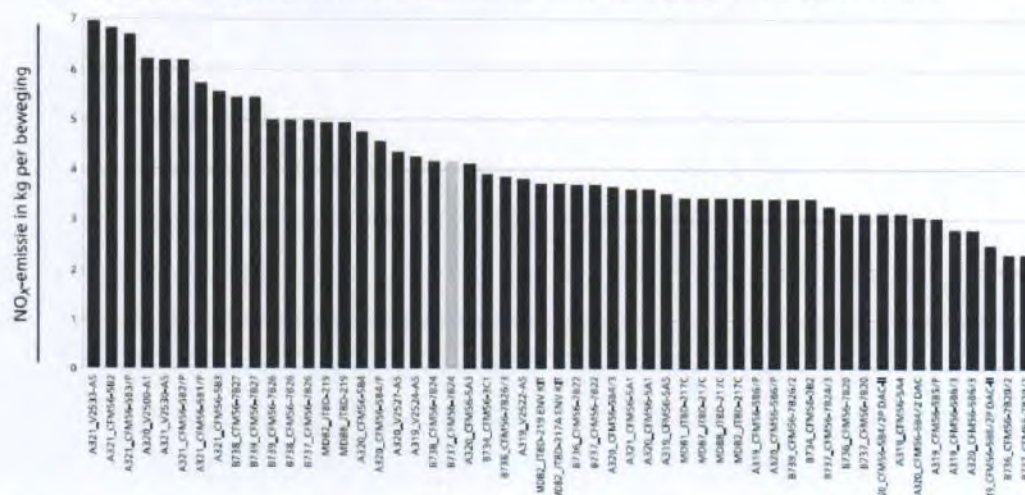
VVC-categorie 4/3 heeft dus betrekking op een Maximum Take Off Weight (MTOW) van 60 tot 100 ton en geluidsklasse 3. Voor elke VVC-categorie is een 'akoestische representant' bepaald. De gegevens van die akoestische representant worden in de geluidsberekeningen gebruikt; dit vliegtuigtype representeert alle vliegtuigtypen die tot een bepaalde vliegtuigcategorie horen. Zo is de akoestische representant van VVC-categorie 4/3 de Boeing 737-300 HWFAP (469). Dit blijkt ook uit de tabel hierboven. Binnen deze categorie vallen nog 13 andere vliegtuigtypes, die akoestisch dus gemodelleerd worden aan de hand van de gegevens van de B 737-300. Zie hieronder:

VVC 4/3. 9-18 dB lager dan limieten Hoofdstuk 3. Akoestische representant B 737-300 HWFAP (469)

ICAO-code	Type	ICAO-code	Type
A306	Airbus A300B4-600/C4-600/F4-600	B738	Boeing 737-800
A319	Airbus A319	B739	Boeing 737-900
A320	Airbus A320	MD81	McDonnell Douglas MD-81
A321	Airbus A321	MD82	McDonnell Douglas MD-82
B734	Boeing 737-400 (zie noot)	MD87	McDonnell Douglas MD-87
B736	Boeing 737-600	MD88	McDonnell Douglas MD-88
B737	Boeing 737-700	NOOT: B734 maatschappijen KLM/ KLC/TRA/MPH/AHR	

Volgens het MER2020 komt de B 737-800 binnen de categorie 4/3 op Schiphol het meeste voor. Daarom wordt in het MER in § 8.2 aangegeven dat VVC-categorie 4/3 bijvoorbeeld wordt vertegenwoordigd door een Boeing 737-800 met een CFM56-7B24 motor. Voor de reconstructie van de referentiesituatie is binnen een geluidscategorie echter gezocht naar een vliegtuig- en motortypecombinatie dat de emissienorm voor stikstofuitstoot volledig vult. Er is dus gezocht naar een maximale stikstofemissie per geluidscategorie. Dat is de A321. Deze heeft de hoogste stikstofemissie binnen de VVC-categorie 4/3. Zie figuur 8.1 uit het MER, hieronder gekopieerd:

Figuur 8.1 Overzicht NO_x-emissie gemiddeld per beweging voor vliegtuigtypes in geluidscategorie 4/3 in 2007-2008. In lichtblauw weergegeven is de meest voorkomende vliegtuig-/motortypecombinatie



In de referentie bepaling is daarom uitgegaan van een vlootmix waarin alle vliegtuigen uit VVC-categorie 4/3 A321-airbussen betreffen. Er is dus gekozen voor 100 % A321 binnen deze categorie. De A321 is binnen de categorie 4/3 echter niet alleen het toestel met de hoogste stikstofemissie, maar ook het toestel met de hoogste geluidsproductie⁵. Voor een vlootmix die bestaat uit 100 % A321 binnen categorie 4/3 is de B737-300 uiteraard niet langer de

⁵ Met voorbijgaan aan de A306, die echter ten onrechte in gewichtscategorie 4 is geplaatst. De A306 heeft namelijk een MTOW van 165 ton, en had in gewichtscategorie 6 ingedeeld moeten worden. In de VVC-4 systematiek was dat ook nog het geval, zoals blijkt uit het MER2003, tabel 10. Doordat de A306 in een aantal latere MER's in VVC-categorie 4/3 is ingedeeld, werd de geluidsbelasting onderschat. Ook dit heeft geleid tot het faciliteren van meer vliegtuigbewegingen dan wat mogelijk was binnen de geluidsruimte onder het Ke-stelsel.

akoestische representant. De A321 is dan het representatieve vliegtuig geworden. Wanneer dergelijke verschuivingen in de vlootsamenstelling optreden, dat een ander type vliegtuig het representatieve vliegtuig wordt, dienen in de geluidsberekeningen de gegevens van dat andere vliegtuigtype gebruikt te worden voor die VVC-categorie. In dit geval dus de gegevens van de A321. Zo werd dat in eerdere MER's in Schiphol ook gedaan. Zie hieronder uit § 2.3 uit het MER2003:

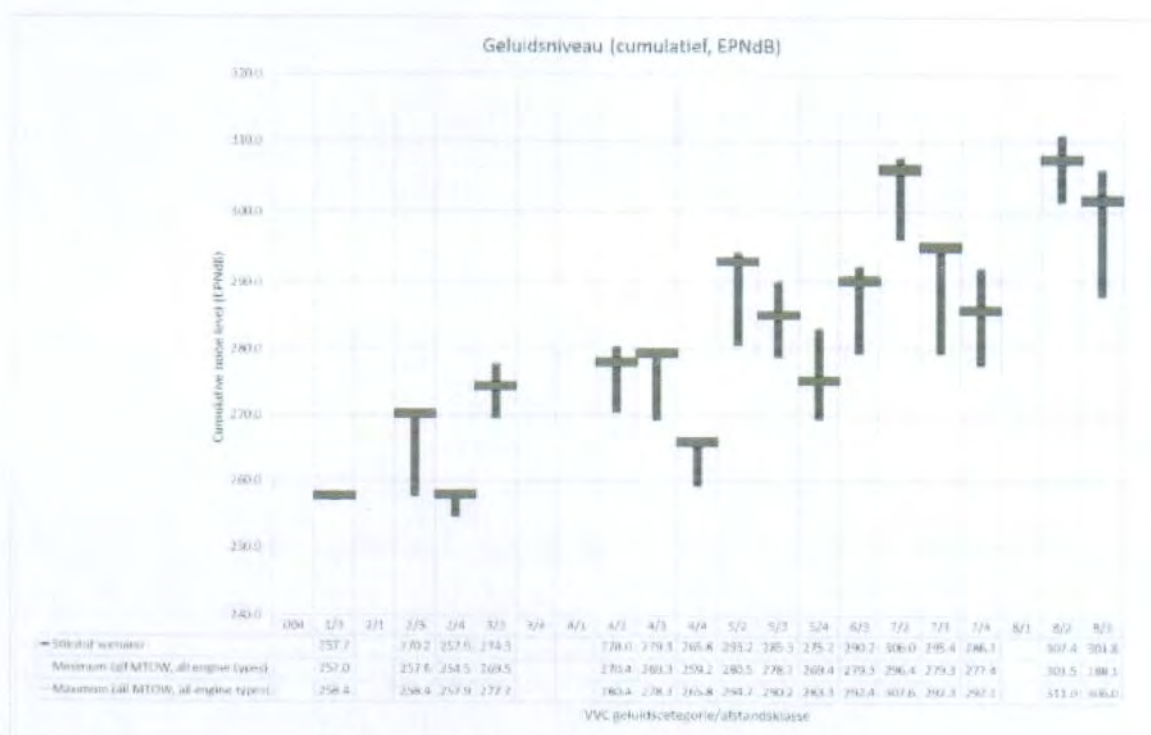
2.3 Indeling in vliegtuigcategorieën (Par. 3.2.2 van Bijlage D1)

Voor de invoersets is tot 2001 gehanteerde VVC-4 - indeling aangepast aan de laatste inzichten en de vlootsituatie zoals die in 2005, resp. 2010 te verwachten is. Concreet is er het volgende gewijzigd:

- Er wordt gebruik gemaakt van de meest recente geluidsgegevens van de verschillende vliegtuigtypen.
- Door verschuivingen in de te verwachte vlootsamenstelling zullen zodanige verschuivingen kunnen optreden dat een ander vliegtuigtype dan nu het representatieve vliegtuig wordt in een bepaalde categorie. In dat geval is het andere vliegtuigtype bepalend voor de keuze van het representatieve vliegtuig in de betreffende categorie.

Ten onrechte wordt in de huidige referentiebepaling deze werkwijze niet gevolgd. Omdat de A321 veel meer geluid veroorzaakt dan de B737-300, betekent rekenen met de A321 als akoestisch representant uiteraard dat de geluidsbelasting die veroorzaakt wordt binnen VVC-categorie 4/3 veel hoger uitvalt. Er passen dan minder vliegtuigbewegingen binnen de geluidsgrenzen. Uitgaan van een fictieve vlootsamenstelling van 100 % A321 binnen categorie 4/3 betekent dan ook dat uitgegaan moet worden van een lager aantal vliegtuigbewegingen dan 480.000 om te kunnen passen binnen de geluidsgrenswaarden van het LVB2008.

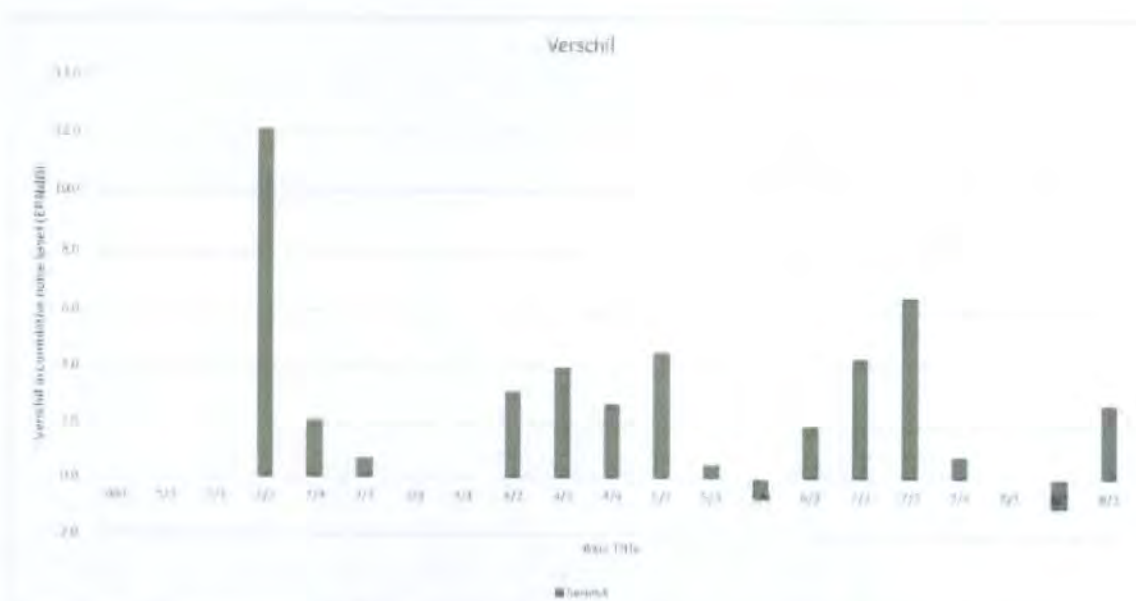
45 Wat hierboven is beschreven voor de meest voorkomende VVC-categorie 4/3, geldt grosso modo ook voor andere VVC-categorieën. Voor de gekozen vliegtuigen, motortypen en Maximum Take Off Weight (MTOW) is het cumulatieve noise-level vermeld op het geluidscertificaat van het vliegtuig, dat te vinden is in de EASA database op <https://www.easa.europa.eu/domains/environment/easa-certification-noise-levels>. Per geluidscategorie en gewichtsklasse kan hiermee een onder- en bovengrens voor het cumulatieve noise-level vastgesteld worden. De geluidsniveaus van de combinaties van vliegtuigtypes, motortypes en startgewicht waarvan in de referentie is uitgegaan, liggen vrijwel zonder uitzondering ruim boven het gemiddelde voor het te verwachten cumulatieve noise-level per VVC-categorie. Soms liggen ze zelfs helemaal aan het maximum (zoals bij de categorie 4/3). Zie de onderstaande figuur, waarin met een rode horizontale balk de cumulatieve geluidsniveaus van de in de referentie gekozen toestellen is weergegeven en in een blauwe verticale balk de range die de EASA-database geeft.



In onderstaande figuur wordt de gewogen bijdrage per categorie aan het totale geluidsniveau weergegeven. Zoals al aangegeven, is de bijdrage van de toestellen in categorie 4/3 dominant.



De onderstaande figuur laat het verschil in geluidsbelasting zien per categorie, wanneer de combinatie die als referentie is opgevoerd, wordt vergeleken met de gebruikelijke vlootsamenstelling, zoals deze ook volgt uit tabel 3.5 in het MER (bijlage 5 bij het ontwerpbesluit). Een positief verschil betekent dat het referentiescenario meer geluid emitteert dan de gebruikelijke vlootsamenstelling. Dat is met uitzondering van twee categorieën (5/4 en 8/2) bij alle categorieën het geval.



- 46 Het verschil in geluidsniveau van de meest voorkomende categorie 4/3 bedraagt ruim 4 dB. Dat wordt veroorzaakt door de gekozen fictieve vlootsamenstelling van 100 % A321 binnen deze categorie, en dan ook nog van de zwaarste categorie. Uiteindelijk leidt dit tot een gewogen cumulatief geluidsniveau voor het referentiescenario dat ruimschoots hoger ligt dan op basis van de gebruikelijke vlootsamenstelling. Aangezien een verschil van 3 dB reeds betekent dat nog maar half zoveel vluchten binnen de geluidsruimte van het LVB2008 passen, en de geluidsruimte is gebaseerd op een gebruikelijke vlootsamenstelling, zal de vlootsamenstelling die als referentie wordt opgevoerd, de geluidsruimte overschrijden. Daarmee wordt niet voldaan aan de voorwaarden van het LVB2008 en zijn deze vliegtuig- en motorcombinaties in ieder geval ten onrechte als referentie opgevoerd. De akoestisch representant had immers aangepast moeten worden, wat weer had geleid tot een kleiner aantal vliegtuigbewegingen dat past binnen de geluidsruimte.
- 47 De referentiesituatie is dan ook op onverantwoord gekunstelde wijze geconstrueerd, met als doel een veel te hoog stikstofrecht te claimen. De benadering is niet alleen gekunsteld ten aanzien van de stikstofemissie, maar ook ten aanzien van de geluidsproductie. De vlootmix die als referentie is ingezet heeft geen enkele relatie met de werkelijkheid en zou, wanneer ze niettemin zou optreden, de geluidsgrenswaarden van het LVB2008 overschrijden, gezien de lawaaiierige akoestisch representant, waarmee dan gerekend zou moeten worden.
- 48 Daarnaast is de referentiesituatie op de volgende gronden oneigenlijk opgehoogd. Cliënten verwijzen naar tabel 5-6 in het MER van 2007:

Tabel 5-6 Vlootsamenstelling

MER Schiphol 2007 p43/113

VVC-categorie	Voorbeeldtype	MER 2004	Nulalternatief	Planalternatief
004	Cessna 310	—	0,1%	0,1%
1-3	Dornier 328	0,9%	—	0,4%
2-3	ATR 42-300	10,2%	1,7%	2,9%
2-4	Fokker 70	11,9%	19,3%	17,4%
3-3	B737-300	17,0%	20,3%	16,0%
3-4	BAe 146-300	0,8%	0,0%	0,0%
4-2	B737-400 (niet KLM)	4,5%	1,2%	1,4%
4-3	B737-800	34,5%	39,3%	42,8%
4-4	MD90	—	0,0%	0,1%
5-2	Airbus A300	—	0,4%	0,1%
5-3	Airbus A310	1,4%	0,2%	0,2%
5-4	B757-200	1,3%	0,3%	1,4%
6-3	A330-300, B767	5,8%	3,6%	3,9%
7-2	DC10	—	0,6%	0,2%
7-3	A330-200	3,4%	3,9%	3,9%
7-4	B777-200	1,2%	3,0%	3,5%
8-2	B747-200/300	2,1%	1,1%	0,3%
8-3	B747-400	4,9%	4,8%	5,5%
8-4	B777-300	—	—	0,0%
Totaal		100%	100%	100%

Table 3.4 Examples of aircraft types and emission values for LTO cycles as well as fuel consumption per aircraft type, in kg/LTO (ICAO default LTO duration: 32 minutes and 54 seconds)

Aircraft type	Manufacturer	Engine type	Engine ID	Nb of engines	Fuel burn (kg)	CO ₂ (kg)	NO _x (kg)	SO _x (kg)	H ₂ O (kg)	CO (kg)	HC (kg)	PM TOTAL (kg)
A306	AIRBUS	jet	1PW048	2	1723.14	5427.89	25.86	1.45	2119.46	14.8	1.25	0.14
A310	AIRBUS	jet	2GE037	2	1530.55	4821.24	18.58	1.29	1882.58	13.92	1.2	0.1
A319	AIRBUS	jet	3CM027	2	688.81	2164.76	7.46	0.58	847.24	5.48	1.96	0.06
A320	AIRBUS	jet	3CM026	2	816.17	2570.93	11.28	0.69	1003.89	8.25	1.64	0.07
A332	AIRBUS	jet	14RR071	2	2168.08	6829.44	35.32	1.82	2666.73	21.19	2.1	0.16
A333	AIRBUS	jet	14RR071	2	2168.08	6829.44	35.32	1.82	2666.73	21.19	2.1	0.16
A343	AIRBUS	jet	2CM015	4	2019.89	6362.65	34.81	1.7	2484.46	25.23	3.9	0.5
A345	AIRBUS	jet	8RR044	4	3279.12	10329.23	57.78	2.75	4033.31	15.92	0.24	0.2
A346	AIRBUS	jet	8RR045	4	3372.96	10624.82	64.67	2.83	4148.74	15.05	0.23	0.2
A380	AIRBUS	jet	8RR046	4	4142.4	13048.56	67.26	3.48	5095.15	29.62	0.38	0.25
B737	BOEING	jet	3CM032	2	824.65	2597.65	10.3	0.69	1014.32	8	0.86	0.07
B738	BOEING	jet	8CM051	2	881.1	2775.47	12.3	0.74	1083.75	7.07	0.72	0.07
B742	BOEING	jet	3GE077	4	3074.57	9684.89	47.54	2.58	3781.71	27.46	3.15	0.28
B743	BOEING	jet	3GE077	4	3074.57	9684.89	47.54	2.58	3781.71	27.46	3.15	0.28
B744	BOEING	jet	2GE045	4	3319.68	10456.98	44.45	2.79	4093.21	25.27	2.05	0.21
B752	BOEING	jet	5RR038	2	1382.8	4292.19	14.98	1.14	1676	12.25	0.17	0.16
B753	BOEING	jet	5RR039	2	1463.64	4610.47	17.85	1.23	1800.28	11.63	0.11	0.17
B762	BOEING	jet	1GE012	2	1462.66	4607.37	23.76	1.23	1799.07	14.8	3.32	0.16
B763	BOEING	jet	12PW101	2	1729.93	5449.29	26.67	1.45	2127.82	29.65	7.56	0.16
B772	BOEING	jet	8GE100	2	2406.41	7580.19	61.24	2.02	2959.88	12.31	0.44	0.16
B773	BOEING	jet	28R027	2	2562.84	8072.95	52.8	2.15	3152.29	12.76	0.66	0.16
B77W	BOEING	jet	7GE099	2	3090.84	9736.15	60.79	2.6	3801.73	47.54	5.1	0.21
B788	BOEING	jet	11GE136	2	3474.43	10944.46	49.8	2.92	4271.55	7.97	0.3	0.25
DC8	MCDONNELL DOUGLAS	jet	1CM003	4	1695.19	5339.85	15.62	1.42	2085.08	26.32	1.51	0.12
DC10	MCDONNELL DOUGLAS	jet	3GE074	3	2305.93	7263.67	35.65	1.94	2836.29	20.59	2.37	0.22
E175	EMBRAER	jet	8GE108	2	481.56	1516.91	4.44	0.4	592.32	4.11	0.04	0.03
F27	FOKKER	Turboprop	Turboprop	2	217.15	684.03	0.3	0.18	267.1	18.65	13.48	0
MD11	MCDONNELL DOUGLAS	jet	2GE049	3	2627.91	8277.92	38.17	2.21	3232.33	18.28	1.43	0.17
T39	SABRELINER	jet	1AS002	2	183.68	578.6	1.69	0.15	225.93	4.51	0.75	0.13

Notes: * Denotes engine types that have been updated or changed from the previous version of the table.
UID - Unique identifier.

De emissies worden hierin per cycle weergegeven en moeten voor een weergave per vliegtuigbeweging door tweeën gedeeld worden. Veruit de meeste vliegtuigen leveren veel hogere emissies dan 5,74 kg per vliegtuigbeweging. Het is dan ook niet reëel dat 500.000 vliegtuigbewegingen met een emissie van 5,74 kg per gemiddelde vliegtuigbeweging uitgevoerd kunnen worden.

51 Integendeel is de trend er in werkelijkheid juist één van stijging van NO_x-emissies per vliegtuigbeweging. Zie ook blz. 7 van de passende beoordeling:

Vliegtuigmotoren worden weliswaar zuiniger wat gunstig is voor de emissies van CO₂, maar dit blijkt soms gepaard te gaan met een toename van NO_x-emissies. Door een verhoging van de temperatuur in de verbrandingskamer van de motor neemt de NO_x-uitstoot toe. Door die verhoging van de temperatuur wordt de motor zuiniger en stoot dan minder CO₂ uit. Voor Schiphol wordt als gevolg hiervan zekerheidshalve rekening gehouden met een bandbreedte tot 10% meer NO_x-emissie in de komende 5 tot 10 jaar. Dit gegeven wordt meegenomen in het Actieprogramma Stikstof van Schiphol¹² waarmee RSG inzet op een netto vermindering van stikstofemissies. Zie verder hierover 3.4.3.

- 52 Doorberekening van de aangevraagde situatie met 500.000 vliegtuigbewegingen in het MER (bijlage 5 bij het ontwerpbesluit), met gebruikmaking van de tool van de European Environment Agency op <https://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2019/part-b-sectoral-guidance-chapters/1-energy/1-a-combustion/1-a-3-a-aviation-1-annex5-LTO/view> (waarin voor elk type vliegtuig de emissies voor een LTO-cycle te berekenen is) levert een veel hogere stikstofemissie voor de 500.000 vliegtuigbewegingen op dan hetgeen in de AERIUS-berekening is weergegeven.
- 53 In § 2.3.5 van het ontwerpbesluit staat dat uit § 3.3.3 en figuur 3.9 van de passende beoordeling blijkt dat op wegen direct rond de luchthaven ten opzichte van de referentie sprake is van een minimale afname van 500 motorvoertuigen per etmaal per rijrichting. Dat de verkeersintensiteit afneemt, wordt echter niet uitgelegd in die § 3.3.3. Voor de uitleg wordt verwezen naar § 3.4.3.3, maar daar is die uitleg evenmin te vinden.

Ontbrekende bronnen

- 54 Voorts zijn in de AERIUS berekening belangrijke bronnen niet meegenomen. Ten onrechte worden alleen de stikstofemissies tot 3.000 voet in de berekening opgenomen. De bijdrage van de emissies boven de 3000 voet op de stikstofdepositie op Natura2000-gebieden is echter groter dan de bijdrage van de emissies onder de 3.000 voet! Zie het rapport van het Adviescollege stikstofproblematiek: de LTO-cyclus tot 3.000 voet levert in de orde van 1,8 mol depositie per ha per jaar op, terwijl de depositie vanwege vluchten boven 3.000 voet leidt tot een deken aan achtergronddepositie in de orde van 8 tot 15 mol per ha per jaar. Aangezien Schiphol veruit de grootste luchthaven is, zal een aanzienlijk deel hiervan aan Schiphol toegerekend moeten worden. Het Adviescollege beveelt dan ook aan om ook de emissies boven 3.000 voet en alle emissies die samenhangen met de functie van een luchthaven door het Europees Milieu Agentschap op een hoger detailniveau in kaart te brengen. Een integrale beoordeling voor besluiten die betrekking hebben op de openstelling van Lelystad Airport en op de groei van Schiphol, ligt daarom voor de hand. Het ontwerpbesluit voldoet daar niet aan.
- 55 Daarnaast blijkt dat alleen emissies zijn gezien binnen een onderzoeksgebied van 60 bij 60 km. Hoewel de impressie zou kunnen bestaan dat dit een ruime afbakening is, is het toch zo, dat een belangrijk deel van de vliegtuigbewegingen van Schiphol onder eerder genoemde grens van 3.000 voet buiten de kaders van het onderzoeksgebied plaatsvinden. Dit is het geval als door drukte in het luchtruim de luchtverkeersleiding overgaat naar zogenaamde "vectoring" van enkele vliegtuigen, waardoor vliegtuigen veelal op 2.000 voet hoogte over een langere afstand het vliegveld moeten aanvliegen. De volledige aanvlieg- en vertrekroutes zoals die in de praktijk plaats kunnen vinden dienen dan ook in ogenschouw

genomen te worden, vooral in die gevallen waarbij in de directe nabijheid van Natura2000-gebieden wordt gevlogen.

56 Gelet op uitspraak ECLI:NL:RVS:2021:105 (A15) is niet aannemelijk gemaakt waarom in het model SRM2 de keuze is gemaakt na 5 km de stikstofemissies van het wegverkeer af te kappen. Dit dient alsnog gemotiveerd te worden, opdat volledige, precieze en definitieve constatering en conclusies kunnen worden verkregen die elke redelijke wetenschappelijke twijfel over de gevolgen voor Natura2000-gebieden kunnen wegnemen. Cliënten menen dat dit alleen kan worden bereikt door deze emissies te berekenen met een model dat daarvoor wel geschikt is, zoals het OPS-model. Cliënten voegen hier aan toe dat het gebruik van SRM2 nog meer bezwaren heeft. Zeker vanaf 3 km afstand zijn de rekenresultaten al niet meer representatief omdat dan nog slechts een beperkt, niet langer representatief deel van het wegtraject wordt berekend. Zie productie 4. De implementatie van SRM2 in AERIUS is ongeschikt voor het vaststellen van deposities. Twee belangrijke aspecten daarbij vormen de rekengrens van 5 km en de omstandigheid dat SRM2 tot deze 5 km structureel en in betekenisvolle mate minder deposities berekent dan OPS. SRM2 blijkt voorts niet gevalideerd te zijn voor het berekenen van deposities. De Raad van State heeft in de kwestie ECLI:NL:RVS:2021:105 nog geen oordeel uitgesproken over het structureel te weinig berekenen van deposities met SRM2, aangezien dit daar niet in het geding was gebracht. Dit laat onverlet dat dit alsnog als probleem moet worden gezien.

57 Blijkens de verkeersstudie is uitsluitend rekening gehouden met wegen waar 500 luchthaven-gerelateerde voertuigen per dag of meer op rijden. De vergunningtoets dient echter volledige, precieze en definitieve constatering en conclusies te bevatten die elke redelijke wetenschappelijke twijfel over de gevolgen voor Natura2000-gebieden kunnen wegnemen. Ook aan het project gerelateerde stikstofdeposities van wegverkeer met minder dan 500 voertuigen per dag significante effecten kunnen mogelijk significante effecten veroorzaken op Natura2000-gebieden, met name wanneer in de nabijheid van Natura2000-gebieden wordt gereden. Met zekerheid kan worden gesteld, dat voor het vliegveld een verkeersaantrekkende werking over een groter gebied plaatsvindt doordat bezoekers, werknemers, leveranciers en transporteurs van te vervoeren goederen zich in belangrijke mate over de weg verplaatsen. Onjuist is het zodoende om deze transportbewegingen te verwaarlozen.

Ontbrekende Natura2000-gebieden

58 Uit de AERIUS-berekening blijkt dat het project Luchthaven Schiphol invloed heeft tot op Natura2000-gebieden in Zuid-Limburg. Dichter bij liggen de Natura2000-gebieden in Vlaanderen. Uit het recente arrest van de Vlaamse Raad voor Vergunningsbetwistingen (25 februari 2021, nr RvVb-A-2021-0697) volgt dat het in Vlaanderen gehanteerde toetsingskader volgens welke stikstofdeposities

beneden 5 % van de kritische depositiewaarde buiten beschouwing kunnen worden gelaten, niet in overeenstemming is met het Natuurdecreet omdat dit blijkens het PAS-arrest ECLI:EU:C:2018:882 niet in overeenstemming is met de Habitatrichtlijn. Er is immers niet op grond van objectieve gegevens vastgesteld dat ieder significant gevolg voor de natuurlijke kenmerken van een Natura2000-gebied kan worden uitgesloten. Significante effecten van luchthaven Schiphol op de Vlaamse Natura2000-gebieden kunnen dus niet worden uitgesloten. De depositie op deze Natura2000-gebieden zal ook in kaart moeten worden gebracht.

Voorschriften

- 59 Gelet op het bovenstaande zijn de voorschriften 10 en 13, waarin het aantal van 500.000 vliegtuigbewegingen is vastgelegd en de externe saldering naar NV Luchthaven Lelystad, niet aanvaardbaar, omdat hiervoor de stikstofruimte ontbreekt.
- 60 In de voorschriften 14 en 15 wordt een stikstofmonitoring verplicht gesteld. In voorschrift 15 wordt aangegeven dat daartoe beoordeeld kan worden of Schiphol binnen het depositieplafond is gebleven. Er ontbreken in deze voorschriften echter maatregelen die voorkomen dat de overschrijding van het depositieplafond kan optreden.
- 61 Het is bovendien niet aanvaardbaar dat de stikstofdeposities pas in het volgende jaar worden gemonitord. De passende beoordeling dient definitieve bevindingen te bevatten. De monitoring betreft volgens het ontwerpbesluit een maatregel om te borgen dat de activiteiten niet meer nadelige gevolgen hebben voor de relevante instandhoudingsdoelen. Dit is volgens U nodig omdat het project niet volgens een vooraf vast te stellen wijze wordt uitgevoerd en vluchten afhankelijk zijn van onvoorziene omstandigheden als bijvoorbeeld weersomstandigheden. Wanneer de verwachte voordelen van maatregelen niet vaststaan ten tijde van de beoordeling, mogen ze niet worden betrokken. Zie ECLI:EU:C:2018:882. De zekerheid of bepaalde voordelen zich zullen manifesteren, mag niet afhankelijk zijn van monitoring. Zie ECLI:NL:RVS:2019:1603, r.o. 18 punt 12. Het moet dus vast staan dat het depositieplafond niet wordt overschreden. Het is daarom nodig dat continu de vinger aan de pols wordt gehouden, zodat het vliegverkeer stilgelegd kan (en moet!) worden vóórdat het depositieplafond wordt overschreden.

SO₂-emissies

- 62 Naast stikstofemissies veroorzaakt Schiphol ook aanzienlijke SO₂-emissies. Zie onderstaande cijfers van het RIVM:

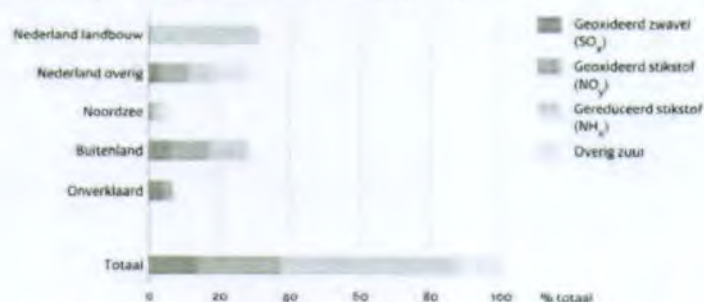
	Ammoniak	NOx	N2O	SO2	Benzeen carcinogeen	Formaldehyde Verd. carc.	NMVOS	PM2,5
2018	84	3.576.000	24.790	236.700	5.225	35.820	403.500	31.900
2017	84	3.530.000	24.610	234.900	5.025	34.360	389.700	31.820
2010	87	2.870.000	21.080	199.100	4.247	27.450	387.300	34.930
2005	81	2.932.000	21.700	206.600	4.498	28.520	404.900	41.270
2000	68	2.674.000	19.210	189.500	4.400	27.200	381.200	44.470
1995	47	1.953.000	13.950	151.500	4.674	30.260	376.200	35.970
1990	34	1.343.000	9.792	106.800	5.237	35.410	368.300	29.660

Bron: Emissieregistratie RIVM

SO₂ is net als stikstof een potentieel verzurende stof voor verzuring gevoelige habitats en leefgebieden. Net als de stikstofemissies vertonen de SO₂-emissies een stijgende tendens en wordt in de laatste jaren meer dan 200 ton per jaar uitgestoten. In deel 1 van het MER2020 wordt hierover in § 7.6.3 het volgende opgemerkt:

De depositie van zwaveldioxide (SO₂) is niet onderzocht omdat de SO₂-emissies in Nederland sinds 1990 sterk zijn gedaald en de daardoor veroorzaakte verzurende depositie in de periode eveneens. Figuur 7.10 laat zien dat het aandeel van SO₂ aan de verzurende depositie ongeveer half zo groot is als de depositie van NO_x, voor ca. de helft afkomstig is uit het buitenland en voor een relatief groot deel onverklaard is. De aandacht met betrekking tot depositie is dan ook verschoven van verzurende naar vermestende (stikstof) depositie. Verder laat tabel 7.16 zien dat de SO₂-emissies beperkt zijn (minder dan 100 ton/jaar)¹⁴ en in omvang ca. 3% betreffen van de NO_x-emissies. Ook wanneer rekening gehouden wordt met de circa vijf keer hogere depositiesnelheid van SO₂ dan die van NO₂ [23], kan aangenomen worden dat de bijdrage van Schiphol aan de depositie door zwaveldioxide niet significant is.

Figuur 7.10 Herkomst verzurende depositie in 2017 (bron: RIVM, 2019)¹⁵



In het MER wordt een verdere beoordeling van de SO₂-emissies vanwege Schiphol dus achterwege gelaten omdat de SO₂-emissies in Nederland sinds 1990 sterk zijn gedaald, en Schiphol slechts minder dan 100 ton per jaar aan SO₂ uitstoot en daardoor een niet significante bijdrage zou leveren. In de passende beoordeling wordt dan ook geen aandacht besteed aan de SO₂-emissie.

63 Dit is onterecht. Dat de SO₂-emissie op nationale schaal sinds de jaren '90 fors is afgenomen is geen reden waarom de SO₂-emissie en -depositie als gevolg van het project Luchthaven Schiphol in de passende beoordeling niet gekwantificeerd moet worden. De stikstofdepositie is immers sinds de jaren '90 ook fors afgenomen (vooral door het verplicht onderwerken van mest), maar deze is nog steeds te hoog. De kritische depositiewaarden (KDW) worden voor

veel habitats en leefgebieden immers nog steeds overschreden. Stikstof werkt verzurend en eutrofiërend. SO₂ werkt verzurend. Waar de KDW wordt overschreden vanwege het verzurende effect, leidt een toename van de SO₂-depositie derhalve tot een toename van het verzurende effect op dezelfde wijze als een toename van de stikstofdepositie dat doet (of eigenlijk zelfs tweemaal zo veel omdat SO₂ per molecuul een twee keer zo sterke verzurende werking heeft als stikstof). Een toename van de SO₂-depositie op dergelijke overbelaste habitats of leefgebieden betekent dan ook het risico op significante effecten.

- 64 De SO₂-emissie vanwege het project Luchthaven Schiphol is – hoewel beduidend geringer dan de stikstofemissie – bepaald niet verwaarloosbaar. Uitgaande van de emissie-cijfers van het RIVM is het verzurend effect ongeveer 9% van het totale verzurende effect van Schiphol. Betwijfeld moet worden of de inschatting van de SO₂-emissie in het MER wel juist is. In tabel 7.16 wordt voor de nieuwe aangevraagde situatie een emissie van 93 ton genoemd en voor de referentiesituatie een emissie van 87 ton. Gelet op de hierboven genoemde cijfers van het RIVM (circa 235 ton in 2017 en 2018) is dit veel te laag. Maar ook al zou het juist zijn; een projectemissie van 93.000 kg SO₂ is nog altijd aanzienlijk. Dit zal tot aanmerkelijke deposities op omliggende Natura2000-gebieden leiden, temeer daar SO₂ circa vijf maal sneller deponert dan NO₂. De SO₂-depositie vanwege het project Luchthaven Schiphol op zuurgevoelige habitats en leefgebieden in Natura2000-gebieden had in de passende beoordeling dan ook beslist niet mogen ontbreken. Dit dient alsnog te worden toegevoegd.
- 65 Cliënten wijzen er in dat verband nog op dat het OPS-model, het model dat aan het rekenprogramma AERIUS ten grondslag ligt, ook de verspreiding en de depositie van SO₂-emissies kan berekenen. Er bestaan derhalve geen rekentechnische beperkingen om net als bij NO_x ook de deposities van SO₂ vast te stellen. Het totaal verzurend effect op de habitattypen kan op deze wijze worden vastgesteld.

Geluid / optisch

- 66 In de als passende beoordeling gepresenteerde rapportage wordt de conclusie getrokken dat de geluidscontouren en de optische verstoring geen significante effecten veroorzaken. Er worden geen mitigerende maatregelen getroffen om de effecten tegen te gaan. Dit betreft dan ook geen passende beoordeling, maar een voortoets. Als Uw conclusie gevolgd wordt, zijn op basis van objectieve feiten significante effecten uitgesloten. Nu U ten aanzien van overige aspecten zoals stikstofdepositie ook tot die conclusie komt, zou er dan ook geen vergunningplicht zijn, indien dat standpunt van U juist zou zijn (quod non). Dit betekent dat de vergunning hoe dan ook niet verleend dient te worden.
- 67 Nu de referentiesituatie van 480.000 vliegtuigbewegingen bestreden wordt, is dat natuurlijk ook van belang voor de conclusies ten aanzien van verstoringen door geluid en optische verstoringen. In geval van een (veel) lager aantal vliegtuigbewegingen in de

- referentiesituatie is er geen sprake van een toename van 20.000 vliegtuigbewegingen, maar (veel) meer. Vanwege het vollere luchtruim moet bovendien over ruimere afstanden laag worden gevlogen. Ter vermijding van hinder voor omwonenden zullen vliegtuigen bovendien eerder uitwijken naar vliegroutes boven natuurgebieden. Er is niet aangetoond dat er geen significante effecten optreden, uitgaande van de juiste, lagere referentiesituatie.
- 68 In de geluidstoets is op de gebruikte dB(A) een correctie voor het frequentiebereik voor het menselijk oor toegepast. Deze dient niet toegepast te worden omdat het om verstoring bij dieren gaat. Voor een ecologische analyse dient daarom niet van de dB(A) uitgegaan te worden, maar van de dB (dus zonder de correctie).

Verjaging / afschot

- 69 Rond het vliegveld worden vogels verjaagd of afgeschoten vanwege de veiligheid. Dit zal primair gericht zijn tegen soorten als aalscholver, blauwe reiger, ooievaar, wilde eend, kraakeend, kolgans, grauwe gans, toendrarietgans, knobbelzwaan, buizerd, bruine kiekendief, grauwe kiekendief, kievit, scholekster, zilvermeeuw, stormmeeuw, kokmeeuw, holenduif, houtduif, zwarte kraai, kauw, ekster en spreeuw. Dit betreft ondermeer vogelsoorten waarvoor speciale beschermingszones als Vogelrichtlijngebied zijn aangewezen. Dit kan consequenties hebben voor de instandhoudingsdoelstellingen ten aanzien van de vogelsoorten waarvoor deze leefgebieden zijn aangewezen. Niet is onderzocht of dit tot significante effecten leidt en of de toename van het vliegverkeer tot significante effecten leidt voor deze instandhoudingsdoelstellingen.
- 70 Ook de zee-arend, een soort waarvoor onder meer Natura2000-gebied Oostvaardersplassen is aangewezen, is gevaarlijk voor vliegtuigen – en vliegtuigen zijn gevaarlijk voor hem. Ten onrechte is niet onderzocht of de wijziging van het project leidt tot mogelijk significante effecten ten aanzien van de instandhoudingsdoelstellingen ten behoeve van leefgebieden voor zee-arenden in de omliggende Natura2000-gebieden.

Geen borging van externe saldering

- 71 Tenslotte wijzen cliënten op het volgende. In het voorgaande is Uw weergave van de referentiesituatie aangevochten. Echter ook als Uw weergave van de referentiesituatie juist zou zijn (quod non), is er geen ruimte voor extern salderen naar het project Exploitatie Lelystad Airport. De uitspraak ECLI:NL:RVS:2021:71 heeft immers ook gevolgen voor extern salderen. Uitgaande van Uw weergave van de referentie, is de vergunning die U voornemens bent te verlenen, gebaseerd op interne saldering. Daarvoor is de vergunningplicht vervallen. Intrekken van een dergelijke natuurvergunning betekent blijkens de uitspraak dan ook niet dat daarmee kan worden bewerkstelligd dat de activiteit wordt beëindigd. Een dergelijke intrekking kon daarom immers niet meer als passende maatregel worden geduid. Dit moet ook gelden voor wijziging van een dergelijke vergunning. Een wijziging van een vergunning voor een

niet-vergunningplichtige activiteit kan immers evenmin bewerkstelligen dat de activiteit gewijzigd wordt uitgevoerd. Nu intrekking of wijziging van een dergelijke vergunning niet kan bewerkstelligen dat de activiteit wordt gewijzigd of beëindigd, kan een dergelijke maatregel ook niet als mitigerende maatregel voor een ander project worden ingezet. Als Uw weergave van de referentiesituatie juist zou zijn, zou het opgenomen voorschrift 13, waarin de externe saldering naar het project Exploitatie Lelystad Airport is geregeld, neerkomen op een wijziging van een niet-natuurvergunningplichtige activiteit. Aan het voorschrift komt dan ook geen betekenis toe. Er is daarmee geen sprake van borging van eventuele externe saldering en dat is wel een vereiste. Er is dan ook geen ruimte voor voorschrift 13.

Conclusie

Gelet op het bovenstaande verzoek ik U namens cliënten de vergunning niet te verlenen. Tevens wordt U verzocht te bepalen dat Royal Schiphol Group NV geen externe saldering aan NV Luchthaven Lelystad als saldonemer ter beschikking stelt.

VERZOEK PASSENDE MAATREGELEN

- 1 Aangezien de Raad van State in de jurisprudentie bepaalt dat het de wijziging van de bestaande activiteit is, die beschouwd moet worden als het project dat getoetst moet worden ex art. 6 lid 3 Habitatrictlijn – (ex art. 2.7 lid 2 WNb), wordt de vraag of er significante effecten zijn in de jurisprudentie beperkt tot de vraag of de wijziging van de activiteit significante effecten kan opleveren. Dat laat uiteraard onverlet dat ook de bestaande activiteit effecten kan hebben. Deze vallen onder art. 6 lid 2 Hrl.
- 2 Cliënten wijzen op de uitspraak ECLI:NL:RVS:2021:71. Wanneer er een (dreigende) verslechtering of verstoring met significante gevolgen van de natuurwaarden optreedt, is het nodig dat er passende maatregelen worden getroffen. Uit de Gebiedsanalyses van veel Natura2000-gebieden waar Schiphol stikstof op deponeert, volgt dat sprake is van een (dreigende) verslechtering of verstoring. Voor het Natura2000-gebied Kampina & Oisterwijkse Vennen wordt dit zelfs nadrukkelijk bevestigd in r.o. 13.4 van genoemde uitspraak. Schiphol heeft in ieder geval vanwege de stikstofdepositie die de luchthaven veroorzaakt, en die sinds de referentiedatum sterk is gestegen, hier effecten op. Voor wat betreft Natura2000-gebieden de Deurnsche Peel & Mariapeel en de Groote Peel wordt in de PAS-uitspraak ECLI:NL:RVS:2019:1603 bevestigd dat sprake is van een (dreigende) verslechtering of verstoring. Ook daarop deponeert Schiphol stikstof. Ook bij tal van dichterbij gelegen Natura2000-gebieden, waarop Schiphol nog meer stikstof deponeert, blijkt uit de Gebiedsanalyses dat sprake is van een (dreigende) verslechtering of verstoring met significante gevolgen van de natuurwaarden, zodat passende maatregelen nodig zijn. Er moeten dus passende maatregelen voor die gebieden worden getroffen (r.o. 12 en 13, 13.4). Artikel 2.4 WNb biedt daartoe

mogelijkheden. Ook daartoe bent U ingevolge art. 1.3 lid 5 WNb in dit geval het bevoegd gezag. U kunt aan Schiphol Airport een verplichting opleggen onder meer om de nodige preventieve of herstelmaatregelen te treffen, de handeling overeenkomstig daarbij gegeven voorschriften uit te voeren of de handeling te staken.

- 3 U heeft beoordelingsruimte bij de keuze van die passende maatregelen. Die beoordelingsvrijheid is echter niet onbeperkt. Wanneer U afziet van maatregelen, dan rust er op U de motiveringsplicht om inzichtelijk te maken met welke passende maatregelen (maatregelenpakket of programma) dan wel uitvoering wordt of zal worden gegeven aan de noodzakelijke daling van de stikstofdepositie binnen een afzienbare termijn (r.o. 7.3). U dient dan uit te leggen welke andere maatregelen zijn of zullen worden uitgevoerd, binnen welk tijdpad die maatregelen worden uitgevoerd en wanneer verwacht wordt dat deze effectief zijn (r.o. 7.2 en 14.3). Daarbij volstaat het niet om te verwijzen naar het Programma Aanpak Stikstof (PAS) of naar een aangekondigd pakket van maatregelen. Ook dienen daarbij de resultaten van het MAN-netwerk betrokken te worden (r.o. 14.3).
- 4 Cliënten vullen aan dat ook een verwijzing naar de Wet stikstofreductie en natuurverbetering niet voldoet aan de motiveringsverplichting. Ten eerste niet omdat het pakket aan maatregelen in dit wetsvoorstel nog niet in uitvoering is. Bovendien leidt dit maatregelenpakket niet tot de noodzakelijke daling. Het Adviescollege Stikstofproblematiek is in het eindrapport van 8 juni 2020 immers op basis van een ecologische analyse tot het oordeel gekomen dat de totale binnenlandse stikstofemissie in 2030 met minimaal 50 % gereduceerd moet zijn en dat daarna de emissie verder moet worden gereduceerd, zodat vóór 2040 de stikstofdepositie in alle Nederlandse Natura2000-gebieden beneden de kritische depositiewaarde (KDW) wordt gebracht. Het huidige wetsvoorstel leidt slechts tot een resultaatsverplichting van 50 % reductie in 2035. Niet is ecologisch inzichtelijk gemaakt dat de natuurgebieden dit verdere uitstel kunnen lijden en niet is inzichtelijk gemaakt met welke passende maatregelen (maatregelenpakket of programma) dan wel uiteindelijk nog binnen afzienbare termijn uitvoering wordt of zal worden gegeven aan de noodzakelijke daling van de stikstofdepositie. Dit steekt nog te meer aangezien ongeveer 2/3 van alle beoogde extra stikstofreductie pas tussen 2030 en 2035 zal plaatsvinden, waarbij voor deze extra reductie bovendien nog geen maatregelen zijn beschreven. De Algemene Bestuursdienst wijst er in het rapport van maart 2021 “Stikstofruimte voor de toekomst, Langetermijnverkenning stikstofproblematiek: doel, integraliteit en regie” bovendien op dat een hoger generiek reductiepercentage tot wel 70 % nodig is bij het ontbreken van aanvullende gebiedsgerichte maatregelen om voldoende bescherming te bieden.
- 5 Het advies van het Adviescollege Stikstofproblematiek en de Langetermijnverkenning dienen bij de toepassing van Uw

verplichting om passende maatregelen te treffen bovendien als een zwaarwegend advies aangemerkt te worden. Het Adviescollege wijst er op dat het relatieve aandeel van de luchtvaartsector in de NOx-emissies is **verviervoudigd**, omdat veel andere sectoren qua emissie zijn gedaald, maar de luchtvaartsector is gegroeid. Omdat er op wordt ingestoken dat van alle sectoren een emissiereductie wordt gevraagd in **absolute** zin, adviseert het Adviescollege om volumegroei van de luchtvaartsector alleen mogelijk te maken als de NOx-emissies door de luchtvaart in absolute zin afnemen. Voorwaarde voor groei van de sector is een **vermindering van de huidige NOx-emissies**. In dit verband wijzen cliënten op de spectaculaire groei die Schiphol Airport sinds de referentiedata 10 juni 1994 tot 7 december 2004 en daarna heeft doorgemaakt en waarop is gewezen in de zienswijze tegen de ontwerp-natuurvergunning. De stikstofemissie is dan ook enorm toegenomen. Schiphol betreft bovendien veruit de grootste stikstofbron binnen de luchtvaartsector en mag volgens de ontwerp-natuurvergunning zelfs in absolute zin qua stikstofemissie en -depositie groeien ten opzichte van de huidige NOx-emissies (en -deposities). Wanneer U af ziet van het treffen van passende maatregelen in overeenstemming met het advies van het Adviescollege binnen de luchtvaartsector, zal dit dan ook betekenen dat de maatregelen in een onevenredige mate bij andere sectoren neergelegd moeten worden.

- 6 In dit verband wijzen cliënten ook op de arresten Grüne Liga (ECLI:EU:C:2016:10), Stadt Papenburg (ECLI:EU:C:2010:10) en het PAS-arrest (ECLI:EU:C:2018:882). Schiphol Airport beschikt over een bepaalde bestaande toestemming van vóórdat de beschermingsregeling van de Habitatrichtlijn van toepassing werd. De uitvoering van dat project valt toch onder art. 6 lid 2 Hrl en het is niet uitgesloten dat deze bestaande activiteit significante effecten veroorzaakt. Dat kan niet blijken uit de toets ex art. 6 lid 3 Hrl, aangezien die toets volgens de jurisprudentie van de Raad van State beperkt is tot de gevolgen van de wijziging van de bestaande activiteit. Een bestaande activiteit is echter slechts in overeenstemming met art. 6 lid 2 Hrl als is gegarandeerd dat zij niet leidt tot een verstoring die significante gevolgen kan hebben. Het kan daarom zelfs nodig zijn dat als passende maatregel ex art. 6 lid 2 Hrl alsnog een passende beoordeling moet worden gemaakt, die voldoet aan de vereisten van art. 6 lid 3 Hrl om zeker te weten of de bestaande activiteit geen significante gevolgen veroorzaakt. Die vraag is immers nooit geadresseerd, want bij de toestemming die Schiphol Airport kreeg vóórdat de beschermingsregeling van de Habitatrichtlijn van toepassing werd, is uiteraard geen passende beoordeling als bedoeld in de Habitatrichtlijn uitgevoerd. En bij latere toestemmingsbesluiten ook niet, en al zeker niet ten aanzien van de al bestaande activiteit. Deze passende beoordeling moet dan voldoen aan de zorgvuldigheidseisen die art. 6 lid 3 Hrl aan een passende beoordeling stelt, maar moet uiteraard betrekking hebben niet op de vraag of de wijziging van de activiteit significante effecten

veroorzaakt, maar op de vraag of de bestaande activiteit significante effecten veroorzaakt. Het feit dat de rechtsgevolgen van art. 6 lid 3 Hrl pas gelden na opname van een gebied op de EU lijst van aan te wijzen gebieden dan wel na aanwijzing als Vogelrichtlijngebied, dan wel vanaf 10 juni 1994 als die aanwijzing eerder heeft plaatsgevonden, doet aan de noodzaak dat passende maatregelen moeten worden getroffen die eventueel kunnen inhouden dat alsnog een passende beoordeling moet worden gemaakt, niet af. Het gaat hier immers om een rechtsgevolg dat uit art. 6 lid 2 Hrl voortvloeit en niet uit lid 3. Indien een significante verstoring of een verslechtering alleen maar kan worden voorkomen of ongedaan kan worden gemaakt door het stoppen of wijzigen van een activiteit waarvoor vóór het van kracht worden van de verplichtingen uit art. 6 Hrl toestemming is verleend, dan zal die toestemming op grond van art. 6 lid 2 Hrl moeten worden ingetrokken of gewijzigd en zal de activiteit moeten worden beëindigd of gewijzigd.

- 7 In de zienswijze tegen de ontwerp-natuurvergunning is gemotiveerd dat de referentiesituatie veel lager is dan U stelt. Hoe hoger echter de referentiesituatie, hoe groter het gedeelte van de bestaande activiteit is, waar art. 6 lid 2 Hrl op van toepassing is. Hoe hoger dus de referentiesituatie is, hoe meer het van belang is dat U Uw verantwoordelijkheid neemt om met toepassing van art. 2.4 WNb de noodzakelijke passende maatregelen te treffen.
- 8 Uiteraard betekent de te treffen noodzakelijke passende maatregel ter reductie van de stikstofemissie van Schiphol dat er geen ruimte is om extern te salderen naar Lelystad.
- 9 Cliënten verzoeken U dan ook om op grond van art. 2.4 WNb maatregelen te treffen, teneinde te voorkomen dat de bestaande activiteiten van Schiphol Airport significante effecten veroorzaken, en voor zover er geen sprake is van significante effecten maar wel van effecten, de stikstofdepositie vanwege de bestaande activiteiten van Schiphol Airport op overbelaste stikstofgevoelige Natura2000-gebieden waar een (dreigende) verslechtering of verstoring met significante gevolge van de natuurwaarden optreedt als gevolg van de (totale) stikstofbelasting, zo ver als in redelijkheid haalbaar is terug te dringen en in ieder geval er voor te zorgen dat er conform het advies van het Adviescollege een vermindering van de huidige NOx-emissies wordt veroorzaakt, en daarmee een vermindering van de huidige NOx-deposities, die passend bijdraagt aan de noodzakelijke daling van stikstofdeposities op de betrokken Natura2000-gebieden binnen een afzienbare termijn. Cliënten denken dan met name aan het type maatregelen als is opgenomen in art. 2.4 lid 1 onder b, c en/of d.



gemeente
UITGEEST

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
t.a.v. mevrouw drs. C. van Nieuwenhuizen-Wijbenga
afdeling: platform Participatie
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

datum
afdeling/nummer
inlichtingen bij
onderwerp

26 maart 2021

Zienswijze ontwerpwijziging Luchthavenverkeersbesluit Schiphol

Excellentie,

Met deze brief brengt de gemeenteraad van Uitgeest zijn zienswijze in tegen de ontwerpwijziging Luchthavenverkeersbesluit Schiphol zoals die door u is uitgebracht.

De kern van onze zienswijze:

Hindervermindering voor de inwoners van Uitgeest waardoor het woon-en leefklimaat wordt verbeterd en/of minimaal wordt behouden.

De raad van Uitgeest kan niet akkoord gaan met de ontwerpwijziging Luchthavenverkeersbesluit Schiphol, vanwege de volgende aandachtspunten:

1. Gezondheidsrisico's

In de luchtvaartnota prevaleert economie en veiligheid. Er is geen tot onvoldoende aandacht voor de kwaliteit van leven en de gezondheidsrisico's van onze inwoners. Zo moet er onder andere gekeken worden naar langdurige rustmomenten in de nacht. Deze aandachtspunten dienen terug komen in een belangrijk stuk zoals het ontwerp- wijziging Luchthavenverkeersbesluit Schiphol.

2. Virtuele snelwegen en de buizen

Het solidariteitsprincipe moet prevaleren bij de verdeling van de overlast. Op dit moment is er een onevenwichtige verdeling van de hinder, waardoor een

(relatief klein) deel van de bevolking zeer ernstige geluidshinder en slaapverstoring ondervindt, terwijl een ander deel (bijna) geen hinder ervaart. Een betere verdeling zorgt voor minder ernstig gehinderden.

De ligging van de buizen is voor Uitgeest van groot belang en kan daarom niet eenzijdig door LVNL worden vastgesteld. Bovendien dienen er 4 buizen voor de Polderbaan te komen, waardoor ook perioden van rust gecreëerd kunnen worden.

3. Groei Schiphol

Uit studies is gebleken dat het aantal van 400.000 vluchten per jaar voldoende is om een goed netwerk inclusief een hub-functie in stand te houden. De gemeenteraad van Uitgeest wil dat er een herijking komt voor wat betreft de verdeling van het verkeer over de banen. Naast het aantal gehinderden dient het aspect hoogte van de hinder meegenomen te worden in de verdeling van de overlast. Anders neemt de geluidsoverlast voor bewoners van Uitgeest (ligt onder een buis) onevenredig toe.

4. Internationaal

De gemeenteraad van Uitgeest dringt aan op een uitgebreid onderzoek naar de situatie en de toegepaste regels bij vergelijkbare internationale hub-vliegvelden en vraagt u de uitkomsten van dat onderzoek mee te nemen bij de verdere besluitvorming.

5. Meten is belangrijker dan berekenen

Het is belangrijk dat het geluid wordt gemeten in plaats van dat het wordt berekend. De gemeenteraad van Uitgeest stelt daarom voor dat er vaart gemaakt wordt met het nieuwe meetsysteem dat beter aansluit bij de beleving van omwonenden. In het nieuwe systeem moet citizens science (het zelf meten van geluid door omwonenden) opgenomen worden.

6. Juridisch verankering

De tekst in het Ontwerp wijziging Luchthavenverkeersbesluit biedt ons onvoldoende zekerheid en geeft ons onvoldoende vertrouwen dat de regels en afspraken goed verankerd zijn.

7 Economisch belang

De raad erkent het enorme economische belang van Schiphol voor het Nederlandse verdienvermogen, maar stelt dat de huidige impact op onze inwoners door zowel (nog te meten) als huidige ervaren (geluids)overlast en milieu uitstoot een stringent maximum is en die bij voorkeur zou willen zien dalen.

Tot slot

Wij stellen dat de gemeente Uitgeest en haar inwoners onvoldoende worden beschermd bij een verdere groei van de luchtvaart. Er moet meer aandacht komen voor de kwaliteit van leven en de gezondheid van onze inwoners. De gemeenteraad van Uitgeest vraagt u met klem nu nog geen keuzes te maken. Indien u nu geen keuzes maakt kunt u van ons de bereidheid verwachten om in de uitwerking van de Ontwerpwijziging Luchthavenverkeersbesluit constructief mee te denken.

Hoogachtend,
de gemeenteraad van Uitgeest,
namens de raad

Jacqueline W.J. Vrolijk-Gevaert
Griffier

Sebastiaan M. Nieuwland
Burgemeester

Bijlage:

- 1) Getekende motie "Hindervermindering voor omwonenden" d.d. 18 juni 2020;

Behoud Woongenot Aalsmeerbaan (BWA)

Vereniging voor bewoners in de omgeving van de Aalsmeerbaan



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Participatie
LUCHTHAVENVERKEERBESLUIT SCHIPHOL
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Datum
25 maart 2021

Kenmerk

Onderwerp
Zienswijze ontwerpwijziging LVB Schiphol

Geachte mevrouw Van Nieuwenhuizen,

Wij hebben kennis genomen van uw ontwerpbesluit en het bijbehorende MER. Onze conclusie is even helder als schokkend: u kiest ervoor om middels de nieuwe geluidregels¹ ruim 40.000 illegale vliegtuigbewegingen te legaliseren, ten koste van het woongenot en de gezondheid van de bewoners in de directe omgeving van de luchthaven. En met het woongenot en de gezondheid van die bewoners houdt u dan vervolgens ook nog eens geen rekening in het voorgenenomen groeiverdienmodel. Dat moet anders, en dat kan anders.

A Met de nieuwe geluidregels legaliseert u 40.000 illegale vliegtuigbewegingen

Alleen als je er goed naar zoekt, zul je het in het MER vinden: met de oude geluidregels² zat Schiphol met 459.000 vliegtuigbewegingen aan het (juridische) plafond³. Anders gezegd: meer dan 459.000 vliegtuigbewegingen waren met de oude geluidregels niet mogelijk want dan zouden de wettelijke geluidsnormen te vaak worden overschreden.

U heeft dat 'opgelost': niet door het plafond van 459.000 aan te houden, maar door nieuwe geluidregels te bedenken. Zodat Schiphol alsnog probleemloos met ruim 40.000 vliegtuigbewegingen door kon groeien naar 500.000.

B Meer hinder in de directe omgeving door legaliseren 40.000 illegale vliegtuigbewegingen

De nieuwe geluidregels zijn in het voordeel van Schiphol, uiteraard. Maar ze benadelen de bewoners in de directe omgeving van Schiphol aanzienlijk. Het zwaarbelaste binnengebied⁴ wordt almaar groter en omvat inmiddels ruim 20.000 bewoners (9.000 woningen).

¹ Het Nieuw Normen- en Handhavingstelsel (NNHS)

² Voor ca. zestig handhavingspunten in bewoond gebied gold een wettelijk grenswaarde voor het maximaal toelaatbare geluid (HHP/GW).

³ MER Deel 3 Scenario's, pag. 52.

⁴ Gebied met geluidbelasting van 58 dB(A) Lden en meer. In dat gebied heerst dus een geluidbelasting die tenminste zestien keer zo groot is als de maximale geluidbelasting die de WHO als norm adviseert (45 dB(A))

C Gevarenzone verdubbelt door legaliseren 40.000 illegale vliegtuigbewegingen

Door de 40.000 gelegaliseerde vliegtuigbewegingen neemt ook de onveiligheid in de directe omgeving van de luchthaven fors toe. Het aantal personen dat een bovenmatige kans loopt te overlijden vanwege een vliegtuigongeval **verdubbelt** naar bijna 3.000 (1.200 woningen). U vindt dat kennelijk acceptabel: u grijpt pas in als de gevarenzone uitdijt naar 2.100 (!) woningen (een verruiming met nog eens 75%)!

Op grond van de zorgplicht van de overheid voor haar inwoners mag van u worden verlangd om dat aantal naar nul te brengen, zoals elders in Nederland rond industriële inrichtingen. U laat het er echter bij; zelfs streven naar een stand-still is kennelijk nog teveel gevraagd.

D Het voorgenomen groeiverdienmodel 'vergeet' vervolgens die directe omgeving van de luchthaven zelfstandig te beschermen

Het voornemen om in het LVB een groeiverdienmodel op te nemen (art. 4.3.1) heeft geen enkele betekenis als het binnengebied daarin niet zelfstandig wordt betrokken. Het beoogde groeiverdienmodel dient te voorzien in een koppeling van de ontwikkeling van het verkeersvolume aan een reductie van het aantal zwaarbelaste woningen (zowel qua geluid als neerstortgevaar) in de directe omgeving van de luchthaven.

Vanuit oogpunt van hinderbeperking is zo'n koppeling gewenst, vanuit oogpunt van gezondheid is die zelfs onmisbaar. Een te hoge blootstelling aan vliegtuiggeluid leidt volgens diverse (internationale) onderzoeken tot onder meer hart- en vaatziekten, ernstige stress en angstgevoelens, ernstige slaapverstoring, verminderde arbeidsproductiviteit en afnemende cognitieve vaardigheden.

Conclusie

Wij zijn van mening dat de nieuwe geluidregels niet ten koste mogen gaan van het woongenot en de gezondheid van de bewoners in de directe omgeving van Schiphol, en dus moeten worden gekoppeld aan een plafond van 450.000 vliegtuigbewegingen (de referentiesituatie voor het MER). Het plafond van 450.000 vliegtuigbewegingen dient tevens het vertrekpunt te zijn van het onder D verbeterde groeiverdienmodel.

Wij danken u voor de bestede aandacht.

Hoogachtend,

Behoud Woongenot Aalsmeerbaan (BWA)

Vereniging voor bewoners in de omgeving van de Aalsmeerbaan



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Participatie
LUCHTHAVENVERKEERBESLUIT SCHIPHOL
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Datum
27 maart 2021

Kenmerk

Onderwerp
Zienswijze ontwerpwijziging LVB Schiphol (aanvulling)

Geachte mevrouw Van Nieuwenhuizen,

Wij hebben kennis genomen van uw ontwerpbesluit en het bijbehorende MER. In aanvulling op onze 'Zienswijze ontwerpwijziging LVB Schiphol' (brengen wij als zienwijze ook nog het volgende in:

De Coöperatie Mobilisation for the Environment U.A. (MOB) heeft een zienswijze ingediend op het voornemen van de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit om het aantal niet-vergunde vliegtuigbewegingen van 500.000 alsnog te vergunnen. Wij sluiten ons aan bij de door MOB ingediende zienswijze en verzoeken u om de gehele inhoud hier als ingelast en herhaald te beschouwen. Wij verzoeken u voorts om het aantal vliegtuigbewegingen te beperken tot maximaal 250.000 per jaar totdat in rechte definitief over het vergunnen van een groter aantal vliegtuigbewegingen is beslist.

Wij danken u voor de bestede aandacht.

Hoogachtend,

Bijlage: Zienswijze van MOB/SATL op het ontwerpbesluit vergunning Wet
natuurbescherming Royal Schiphol Group NV

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Participatie
LUCHTHAVENVERKEERBESLUIT SCHIPHOL
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Datum
27 maart 2021

Kenmerk

Onderwerp
Zienswijze ontwerpwijziging LVB Schiphol

Geachte mevrouw Van Nieuwenhuizen,

Wij hebben kennis genomen van uw ontwerpbesluit en het bijbehorende MER. Onze conclusie is even helder als schokkend: u kiest ervoor om middels de nieuwe geluidregels¹ ruim 40.000 illegale vliegtuigbewegingen te legaliseren, ten koste van het woongenot en de gezondheid van de bewoners in de directe omgeving van de luchthaven. En met het woongenot en de gezondheid van die bewoners houdt u dan vervolgens ook nog eens geen rekening in het voorgenomen groeiverdienmodel. Dat moet anders, en dat kan anders.

A Met de nieuwe geluidregels legaliseert u 40.000+ illegale vliegtuigbewegingen

Alleen als je er goed naar zoekt, zul je het in het MER vinden: met de oude geluidregels² zat Schiphol met 459.000 vliegtuigbewegingen aan het (juridische) plafond³. Anders gezegd: meer dan 459.000 vliegtuigbewegingen waren met de oude geluidregels niet mogelijk want dan zouden de wettelijke geluidsnormen te vaak worden overschreden.

U heeft dat 'opgelost': niet door het plafond van 459.000 aan te houden, maar door nieuwe geluidsregels te bedenken. Zodat Schiphol alsnog probleemloos met ruim 40.000 vliegtuigbewegingen door kon groeien naar 500.000.

B Meer hinder in de directe omgeving door legaliseren illegale vliegtuigbewegingen

De nieuwe geluidregels zijn in het voordeel van Schiphol, uiteraard. Maar ze benadelen de bewoners in de directe omgeving van Schiphol aanzienlijk. Het zwaarbelaste binnengebied⁴ wordt almaar groter en omvat inmiddels ruim 20.000 bewoners (9.000 woningen).

¹ Het Nieuw Normen- en Handhavingstelsel (NNHS)

² Voor ca. zestig handhavingspunten in bewoond gebied gold een wettelijk grenswaarde voor het maximaal toelaatbare geluid (HHP/GW).

³ MER Deel 3 Scenario's, pag. 52.

⁴ Gebied met geluidbelasting van 58 dB(A) Lden en meer. In dat gebied heerst dus een geluidbelasting die tenminste zestien keer zo groot is als de maximale geluidbelasting die de WHO als norm adviseert (45 dB(A))

C Gevarenzone verdubbelt door legaliseren 40.000+ illegale vliegtuigbewegingen

Door de 40.000 gelegaliseerde vliegtuigbewegingen neemt ook de onveiligheid in de directe omgeving van de luchthaven fors toe. Het aantal personen dat een bovenmatige kans loopt te overlijden vanwege een vliegtuigongeval **verdubbelt** naar bijna 3.000 (1.200 woningen). U vindt dat kennelijk acceptabel: u grijpt pas in als de gevarenzone uitdijt naar 2.100 (!) woningen (een verruiming met nog eens 75%)!

Op grond van de zorgplicht van de overheid voor haar inwoners mag van u worden verlangd om dat aantal naar nul te brengen, zoals elders in Nederland rond industriële inrichtingen. U laat het er echter bij; zelfs streven naar een stand-still is kennelijk nog teveel gevraagd.

D Het voorgenomen groeiverdienmodel 'vergeet' vervolgens die directe omgeving van de luchthaven zelfstandig te beschermen

Het voornemen om in het LVB een groeiverdienmodel op te nemen (art. 4.3.1) heeft geen enkele betekenis als het binnengebied daarin niet zelfstandig wordt betrokken. Het beoogde groeiverdienmodel dient te voorzien in een koppeling van de ontwikkeling van het verkeersvolume aan een reductie van het aantal zwaarbelaste woningen (zowel qua geluid als neerstortgevaar) in de directe omgeving van de luchthaven.

Vanuit oogpunt van hinderbeperking is zo'n koppeling gewenst, vanuit oogpunt van gezondheid is die zelfs onmisbaar. Een te hoge blootstelling aan vliegtuiggeluid leidt volgens diverse (internationale) onderzoeken tot onder meer hart- en vaatziekten, ernstige stress en angstgevoelens, ernstige slaapverstoring, verminderde arbeidsproductiviteit en afnemende cognitieve vaardigheden.

Conclusie

Wij zijn van mening dat de nieuwe geluidregels niet ten koste mogen gaan van het woongenot en de gezondheid van de bewoners in de directe omgeving van Schiphol, en dus moeten worden gekoppeld aan een plafond van 450.000 vliegtuigbewegingen (de referentiesituatie voor het MER). Het plafond van 450.000 vliegtuigbewegingen dient tevens het vertrekpunt te zijn van het onder D verbeterde groeiverdienmodel.

Aanvulling

De Coöperatie Mobilisation for the Environment U.A. (MOB) heeft een zienswijze ingediend op het voornemen van de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit om het aantal niet-vergunde vliegtuigbewegingen van 500.000 alsnog te vergunnen. Ik sluit mij aan bij de door MOB ingediende zienswijze en verzoek u om de gehele inhoud hier als ingelast en herhaald te beschouwen. Ik verzoek u voorts om het aantal vliegtuigbewegingen te beperken tot maximaal 250.000 per jaar totdat in rechte definitief over het vergunnen van een groter aantal vliegtuigbewegingen is beslist.

Ik dank u voor de bestede aandacht.

Hoogachtend,

Bijlage: Zienswijze van MOB/SATL op het ontwerpbesluit vergunning Wet
natuurbescherming Royal Schiphol Group NV



Van Hoof Advies UG

De Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
p/a Rijksdienst voor Ondernemend Nederland
Afdeling Vergunning en Handhaving
Postbus 40225
8004 DE Zwolle

Uw kenmerk:
Mijn kenmerk:

Betreft: zienswijze en verzoek tot treffen van passende maatregelen

Kessel, 25 maart 2021

1

Hooggeachte mevrouw,

In Uw ontwerpbesluit van 15 februari 2021 geeft U aan voornemens te zijn om aan Royal Schiphol Group NV een vergunning op grond van de Wet Natuurbescherming (Wnb) te verlenen voor het project Exploitatie Luchthaven Schiphol. Namens de Coöperatie Mobilisation for the Environment U.A., , alsmede namens de Stichting Laagvliegen Nee en de Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen (SATL), (verder te noemen: cliënten) dien ik bijgaande zienswijze in naar aanleiding van dit ontwerpbesluit. Tevens dien ik namens cliënten een verzoek in om passende maatregelen te treffen.

ZIENSWIJZE

Stikstofdepositie

Referentie – algemene kritiek

- 1 U gaat er van uit dat de referentiesituatie gevormd wordt door de maximaal mogelijke stikstofdepositie binnen de geluidsruimte in het LVB 2008, en dat deze bepaald kan worden door een mix van vliegtuig- en motortypecombinaties binnen een totaal aantal van 480.000 vliegtuigbewegingen (vtb), die de emissienorm voor stikstof uit het LVB 2008 volledig vult. Hoewel het LVB 2008 zelf geen

- waarden bepaalt voor de totale stikstofemissie of de totale stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden, meent U dat op deze wijze de referentiesituatie kan worden gereconstrueerd.
- 2 De eerste en voornaamste grond die cliënten hier tegen in brengen is dat U op deze wijze een referentiesituatie construeert die geen enkele relatie met de werkelijkheid heeft en die een fictieve referentiedepositie in het leven roept die veel hoger is dan de stikstofdepositie die Luchthaven Schiphol reëel ooit op basis van het LVB 2008 heeft kunnen veroorzaken of heeft veroorzaakt. Uw benadering staat in geen relatie tot de bescherming die de Habitatrichtlijn – en daarmee de Wet Natuurbescherming – beoogt te bieden en is dus onjuist.
 - 3 Blijkens de jurisprudentie van de Raad van State mag in de beoordeling van de gevolgen van het project voor een Natura 2000-gebied rekening worden gehouden met bestaande toestemmingen op de relevante referentiedata. Onder het verlenen van toestemming als hiervoor bedoeld, wordt dan de melding krachtens de Wet milieubeheer of de daaraan voorafgaande Hinderwet verstaan. Zie b.v. ECLI:NL:RVS:2010:BL9656. Er moet dan voor de onderbouwing van de referentiesituatie uitgegaan worden van de vergunde situatie. Naar de feitelijke situatie kan in voorkomende gevallen worden gekeken als onduidelijk is voor welke omvang de vergunning is verleend. Dit is ook in overeenstemming met de motivering van Uw beslissing op bezwaar in de handhavingszaak, zie referentie 494-39183, onderaan blz. 7.
 - 4 Zo is in de kwestie ECLI:NL:RVS:2018:901 de referentiesituatie ontleend aan het feitelijk gebruik van gasbranders, nu de Hinderwetvergunning die in die kwestie als referentievergunning was aangemerkt, niet duidelijk maakt welke omvang is vergund. In de kwestie ECLI:NL:RVS:2020:1184 is de stikstofemissie van verkeersbewegingen om dezelfde reden aan de hand van de feitelijke situatie bepaald. Tegenwoordig is het eveneens gangbaar dat stikstofemissies vanwege tractorbewegingen en aan het project gerelateerde verkeersbewegingen in de referentiesituatie in natuurvergunningbesluiten voor agrarische bedrijven worden ontleend aan de feitelijke situatie, aangezien de referentievergunningen niet duidelijk maken voor welke omvang de vergunning is verleend.
 - 5 Aan de voorwaarde dat op de referentiedatum naar nationaal recht toestemming is verleend, kan ook worden voldaan wanneer een activiteit op basis van algemene regels was toegestaan (zie b.v. ECLI:NL:RVS:2019:1604, r.o. 22.4). Uit de jurisprudentie volgt niet dat in dat geval iedere activiteit die op de referentiedatum binnen die algemene regels mogelijk was, als referentiesituatie kan worden opgevoerd. Integendeel blijkt uit de jurisprudentie met betrekking tot plannen, waarin ook op basis van algemene regels beperkingen worden gesteld aan activiteiten, dat voor de beoordeling van de vraag of significante gevolgen kunnen ontstaan, uitgegaan moet worden van de feitelijke situatie (zie b.v. ECLI:NL:RVS:2012:BY5129).

- 6 In casu ontleent U de referentiesituatie niet aan een milieu- of Hinderwetvergunning, maar aan het LVB2008. Het LVB 2008 vormt niet een dergelijk concreet vergunningbesluit zoals een milieuvergunning. De systematiek van regulering vindt immers vanuit algemene regels plaats, zoals een milieugebruiksruimte in de vorm van handhavingspunten met grenswaarden en emissienormen voor een aantal stoffen. Het LVB 2008 is bij algemene maatregel van bestuur (AMvB) vastgesteld op basis van art. 8.15 van de Wet luchtvaart. Het betreft hier geen projectmatige toestemming voor een concreet omschreven activiteit, maar een toegelaten vervuilingsniveau. En in dit geval ook nog een toegelaten vervuilingsniveau dat geen relatie heeft met de stikstofproblematiek voor Natura2000-gebieden – het gaat immers om een geluidsruimte. Het LVB2008 is dan ook onduidelijk waar het betreft de omvang waarvoor de toestemming is verleend. Daarom moet de referentiesituatie immers gereconstrueerd worden. Gelet hierop is in dit geval ook de feitelijke situatie van belang voor de bepaling van de referentie.
- 7 Uw benadering leidt er toe dat zolang Schiphol binnen de algemene regels van het LVB 2008 blijft – die voornamelijk zijn begrensd door de geluidsgebruiksruimte – ongeacht de gevolgen die dit heeft voor de omvang van de stikstofdepositie, voor alle gewijzigde activiteiten geen voorafgaande toets ex art. 6 lid 3 van de Habitatrictlijn (Hrl) en dus geen natuurvergunning nodig zou zijn. Uw betoog leidt er zelfs toe dat – zouden de PKB1995 en de latere LVB's of andere latere begrenzingen er niet zijn geweest – er op basis van de beschikkingen van 17 augustus 1962 en 17 september 1965, waaraan immers geen voorwaarden of beperkingen waren verbonden, een onbeperkt referentierecht ontleend zou kunnen worden, zodat voor geen enkele toename van de activiteiten binnen de daar aangewezen locatie, ongeacht de hoogte van de stikstofdepositie die daarvan het gevolg is, een natuurvergunning aangevraagd zou hoeven te worden. Dit staat op ernstig gespannen voet met de jurisprudentie van het EU-Hof. Zie ECLI:EU:C:2018:882, punten 77 en 86. Het EU-Hof heeft immers bepaald dat de voorafgaande toets ex art. 6 lid 3 Hrl slechts dan niet nodig is, wanneer er sprake is van de voortzetting van één en hetzelfde project, wat betekent dat het moet gaan om één enkele verrichting die zich kenmerkt door een gemeenschappelijk doel, continuïteit en volledige overeenstemming, met name wat betreft de plaatsen waar en de voorwaarden waaronder de activiteit wordt uitgevoerd. Of sprake is van één en hetzelfde project moet dus strikt uitgelegd worden, omdat het gaat om een uitzondering op grond waarvan activiteiten onder art. 6 lid 2 Hrl vallen. Zie ook ECLI:NL:RVS:2019:1604, r.o. 22.5. Het Hof vindt het ongewenst wanneer teveel activiteiten permanent zouden zijn onttrokken aan iedere voorafgaande beoordeling van hun gevolgen voor de betrokken Natura2000-gebieden in de zin van art. 6 lid 3 Hrl.
- 8 Uw betoog leidt er daarentegen juist toe dat zolang Schiphol binnen de geluidsgebruiksruimte blijft, ongeacht de gevolgen die dit heeft voor

de stikstofdepositie, voor alle gewijzigde activiteiten geen voorafgaande toets ex art. 6 lid 3 Hrl en dus geen natuurvergunning nodig is. Dat betekent dat aangevraagde activiteiten, waarvan de consequenties niet te overzien zijn, en die tot veel hogere stikstofdeposities op kwetsbare habitats en leefgebieden kunnen leiden dan enige onder het LVB2008 uitgevoerde activiteit ooit gedaan heeft, permanent zouden worden onttrokken aan iedere voorafgaande beoordeling van hun gevolgen voor Natura2000-gebieden.

- 9 Ook in de onderhavige casus zijn de gevolgen kwalijk en in strijd met de bescherming die de Hrl beoogt te bieden. Blijkens bladzijde 16 van het ontwerpbesluit is de referentiesituatie immers bepaald aan de hand van het qua stikstofemissie en -depositie maximaal mogelijke gebruik binnen de geluidsruijnte van het LVB2008. Daartoe is een mix van vliegtuig- en motortypecombinaties gekozen met een zo hoog mogelijke NOx-uitstoot per geluidscategorie. Deze mix heeft geen relatie tot de werkelijkheid. Het ligt ook niet in de macht van Schiphol om deze vlootmix te bewerkstelligen, aangezien Schiphol hier geen invloed op heeft. Schiphol kan een vliegtuig immers niet weigeren omdat het minder stikstof uitstoot. En op basis van die puur fictieve situatie wordt een zo hoge stikstofdepositie in de referentiesituatie berekend, dat ondanks een verdere groei van het vliegverkeer op Schiphol binnen de natuurvergunning die U voornemens bent te verlenen, er ook nog ruimte over is om extern te salderen naar vliegveld Lelystad. Volgens U zou Schiphol (vanwege de uitspraak De Logt ECLI:NL:RVS:2021:71) dan ook geen natuurvergunning nodig hebben voor de beoogde groei, als deze groei niet ook tot mogelijk significante gevolgen op andere aspecten zou leiden (zoals geluid, licht en beweging). Het hoeft geen betoog dat de natuurvergunning voor Schiphol door de groei van het vliegverkeer die deze toestaat, in werkelijkheid echter zal leiden tot een toename van de stikstofdepositie op overbelaste habitats en leefgebieden, laat staan de natuurvergunningen van Schiphol en Luchthaven Lelystad gezamenlijk. Significante effecten zijn dan niet uit te sluiten.
- 10 Deze benadering van U verdraagt zich ook niet met de uitspraak Woensdrecht ECLI:NL:RVS:2018:2449. Ook daar werd de referentiesituatie niet bepaald door een concreet vergunningbesluit, maar door algemene regels voor geluidscontouren (het SMT-2). Een toename van de gevolgen voor de betrokken Natura2000-gebieden werd uitgesloten omdat de toestemming beperkt was tot het feitelijk gebruik dat viel binnen de geluidscontouren. Anders dan U doet, is daar dus door de betrokken minister naar de feitelijke situatie gekeken. De Afdeling ging mee met deze benadering en onderzocht het feitelijk gebruik in het verleden.
- 11 Uw werkwijze steekt te meer nu U het onderhavige vergunningbesluit ook nog koppelt aan een externe saldering. Wanneer zoals U doet, het mogelijk wordt gemaakt dat op basis van fictieve referentiedeposities stikstofrechten worden verhandeld, dan zijn we ver verwijderd van de bescherming op basis van het

voorzorgbeginsel die de Habitatrictlijn – en daarmee de Wet Natuurbescherming – beoogt te bieden. Externe saldering is in de jurisprudentie als mitigerende maatregel aanvaard, wanneer wordt gewerkt met stikstofdeposities die waren vergund op de referentiedatum en die ook nog aanwezig waren of konden zijn tot het moment van intrekking van de milieuvergunning of het sluiten van de overeenkomst over de overname van de stikstofdepositie ten behoeve van de uitbreiding van het saldo-ontvangende bedrijf. Verder dient vast te staan dat de bedrijfsvoering van het saldogevende bedrijf daadwerkelijk is of wordt beëindigd – in ieder geval voor wat betreft de verhandelde stikstofrechten. Zie b.v. ECLI:NL:RVS:2013:1931. Dit veronderstelt wederom dat de saldogever een concreet vergund project betreft, waarbij duidelijk is voor welke omvang de vergunning verleend is. Daarvan is de onderhavige casus ver verwijderd. Schiphol draagt in de aangevraagde situatie stikstofrechten over aan Luchthaven Lelystad, op basis van een geclaimde referentiedepositie die hoger is dan de luchthaven ooit in haar geschiedenis heeft veroorzaakt, en beëindigt of beperkt haar activiteiten niet, maar breidt deze nog verder uit ten opzichte van de onder het LVB2008 vergunde activiteiten, van 480.000 naar 500.000 vliegtuigbewegingen. Daarbij worden Schiphol geen maatregelen opgelegd om de stikstofemissie per uitgevoerde vlucht te reduceren. Onduidelijk blijft dan ook wat de mitigerende maatregel externe saldering in deze casus behelst. Met de overgedragen rechten kan ook Luchthaven Lelystad uitbreiden. Het gevolg is dat op beide luchthavens een toename wordt toegestaan en significante effecten kunnen zeker niet worden uitgesloten.

- 12 Daarbij wijzen cliënten er op dat het niet onomstreden is dat het middel externe saldering überhaupt als mitigerende maatregel inzetbaar is. Verwezen zij naar de Conclusie van de Advocaat-Generaal in de PAS-zaak, ECLI:EU:C:2018:622. Zij maakt een duidelijk onderscheid tussen maatregelen bij de bron, die als mitigerende maatregel ingeboekt kunnen worden, en andere maatregelen, die geen effect hebben op de onderzochte bron, en dus de door het project veroorzaakte aantasting laten voortbestaan. Deze andere maatregelen, zoals externe saldering, kunnen niet als mitigerende maatregel ingeboekt worden. Dit kan pas, wanneer de totale stikstofdepositie zover gedaald is, dat deze geen kwaad meer kan voor de natuur. Zie de punten 78 en 79:

78. In geval van toepassing van artikel 6, lid 3, van de habitatrictlijn bestaat er echter een wezenlijk verschil tussen maatregelen die op de onderzochte bron van de aantasting zijn gericht, en andere maatregelen. Wanneer door beperking van de schade de door het onderzochte project veroorzaakte aantasting wegvalt of niet meer significant is, kunnen de bevoegde instanties volgens artikel 6, lid 3, van de habitatrictlijn toestemming geven voor het project. Andere maatregelen, die geen effect hebben op de onderzochte bron, laten de door het project veroorzaakte aantasting echter voortbestaan. De positieve gevolgen van deze andere maatregelen mogen vooral niet zomaar als compensatie voor de aantasting door het onderzochte project in aanmerking worden genomen.

79. Dergelijke maatregelen kunnen een project in de zin van artikel 6, lid 3, alleen mogelijk maken wanneer zij de totale belasting van de beschermingszone dan wel de gevoeligheid van het gebied voor aantasting in zoverre verminderen dat de gevolgen van het onderzochte project de natuurlijke kenmerken van het betrokken

gebied niet aantasten. Wanneer de nadelige gevolgen als geheel afnemen, maar de natuurlijke kenmerken van de betreffende beschermingszones desondanks nog steeds worden aangetast, staat artikel 6, lid 3, van de habitatrichtlijn in elk geval geen extra soortgelijke aantastingen toe.

Referentie uitgaande van LVB2008

- 6
- 13 Met voorbijgaan aan het voorgaande, bestrijden cliënten dat op basis van het LVB2008 480.000 vliegtuigbewegingen binnen de gestelde geluidsruijnte pasten. U ontleent dit aantal uit het verkeersscenario, beschreven in het MER 2007, dat was opgesteld ten behoeve van het LVB2008. Volgens U zou dit scenario de geluidsruijnte uit het LVB2008 volledig vullen. Zoals zo vaak (zie verderop in deze zienswijze als het gaat over het LVB2002 en LVB2004), is uit nader onderzoek echter gebleken dat er minder vliegtuigbewegingen mogelijk zijn binnen de geluidsruijnte van het LVB2008. Zie het MER van 2020, bijlage 5 bij het ontwerpbesluit. In § 2.2 wordt aangegeven dat de referentiesituatie de situatie betreft waarin het LVB2008 niet wordt gewijzigd en het vliegverkeer de omvang heeft die daarbij mogelijk is. De referentie wordt dus gedefinieerd zoals U het doet: de aantallen vliegtuigbewegingen die mogelijk zijn binnen de grenzen van het LVB2008. Dit betekent dat het stelsel met handhavingspunten uit het LVB2008 van toepassing blijft, met dezelfde grenswaarden als opgenomen in het LVB2008. Blijkens § 2.2.1 volgt uit de analyse die is gemaakt in hoofdstuk 7 van het MER, dat voor de referentiesituatie de situatie in 2015 met 450.000 vliegtuigbewegingen representatief is. Dit aantal vliegtuigbewegingen is volgens het MER2020 mogelijk binnen de begrenzingen van het LVB2008. De referentie die ontleend kan worden aan het LVB2008 kan dan ook niet hoger zijn dat de stikstofemissie en -depositie die veroorzaakt wordt door 450.000 vliegtuigbewegingen.
- 14 In het MER2020 is in hoofdstuk 8 een speciale referentiesituatie beschreven ten aanzien van de stikstoftoets, die afwijkt van de referentiesituatie die overigens in het MER wordt aangehaald ten aanzien van andere aspecten. Deze 'stikstof-referentie' komt overeen met de door U genoemde 480.000 vliegtuigbewegingen. Deze 'stikstof-referentie' is echter niet anders gemotiveerd dan met de opmerking dat U aangegeven heeft dat de referentie betrekking moet hebben op 480.000 vliegtuigbewegingen. Nu echter in het MER gemotiveerd is aangegeven dat niet meer dan 450.000 vliegtuigbewegingen mogelijk zijn binnen de begrenzingen van het LVB2008, valt niet in te zien hoe de referentie-situatie, ook ten aanzien van de stikstofdepositie, betrekking kan hebben op meer dan dit aantal vliegtuigbewegingen.
- 15 Blijkens hoofdstuk 7 van het MER is het zelfs de vraag of de 450.000 vliegtuigbewegingen wel passen binnen de geluidsgrenswaarden, want blijkens tabel 7.1 leiden de 450.000 vliegtuigbewegingen tot een kans van maar liefst 57,5 % dat grenswaarden voor de geluidsbelasting in handhavingspunten worden overschreden.

Blijkens het MER zijn er dan ook stuurmaatregelen nodig om de geluidsbelasting van de 450.000 vliegtuigbewegingen terug te brengen tot een niveau waar de grenswaarden nog steeds overschreden worden, maar waarvan die overschrijding volgens het MER acceptabel wordt gevonden (overschrijdingskans 7,5 % bij handhavingspunt 33 volgens tabel 7.4).

Referentie – onderzoek naar eerdere beperkende besluiten ontbreekt

- 7
- 16 Onbegrijpelijk is verder dat U - en ook Schiphol in het MER – eenvoudigweg stelt dat het LVB2008 het meest beperkende besluit is sinds de referentiedatum. De referentieberekeningen voor stikstof zijn beperkt tot de bovengenoemde vliegtuig- en motorenmix binnen het LVB 2008. Dat het LVB 2008 het meest beperkende besluit zou zijn, is echter helemaal niet aangetoond of aannemelijk gemaakt. Dat U genoeg neemt met een AERIUS-verschilberekening op basis van de referentie ontleend aan het LVB 2008 is des te minder begrijpelijk, aangezien U in de beslissing op bezwaar in de handhavingszaak (uw referentie 494-39183) heeft aangegeven dat de precieze omvang van hetgeen was toegestaan onder het PKB en het Aanwijzingsbesluit 1996 nog niet geheel duidelijk is en dat er in de berekeningen die bij de aanvraag om een natuurvergunningen zullen moeten worden overgelegd, zal blijken hoeveel vliegtuigbewegingen destijds mogelijk waren binnen de begrenzing van de geluidszones. U gaf aan dat, indien blijkt uit de berekeningen die bij de vergunningaanvraag moeten worden overgelegd, dat de in de PKB en het Aanwijzingsbesluit 1996 neergelegde begrenzing voor geluidsbelasting destijds betekende dat minder vliegtuigbewegingen mogelijk waren, deze als meest beperkende besluiten dienen te worden gezien en de referentiesituatie daarop moet worden gebaseerd. Zie de bladzijden 10 en 12 (conclusie). Over dit onderzoek is niets terug te vinden in de documenten bij de onderhavige aanvraag en er wordt met geen woord over gerept in het ontwerpbesluit. Het ontwerpbesluit is dan ook in strijd met art. 3:2 en 3:46 AWB.
- 17 Dit gebrek steekt te meer nu uit diverse documenten blijkt dat het LVB 2008 niet het meest beperkende besluit is geweest en dat eerdere besluiten wel degelijk beperkender zijn geweest.
- 18 Dit blijkt reeds uit de nota van toelichting bij het LVB 2008, waarin het volgende is gesteld:

“Met deze wijziging van het LVB kunnen de luchtvaartpartijen, binnen de in de wet voorgeschreven eis van een gelijkwaardige of betere bescherming van de omgeving, komen tot een betere benutting van deze milieuruimte. Daarmee kan Schiphol zich verder ontwikkelen, waarbij 480.000 vliegtuigbewegingen op jaarbasis mogelijk zijn.”

Met andere woorden, onder het eerdere LVB (het LVB 2004) was een ontwikkeling tot 480.000 vliegtuigbewegingen nog niet mogelijk, omdat de milieuruimte toen nog niet zo goed benut kon worden.

19 Ten tijde van de referentiedatum 10 juni 1994 waren tal van voorzieningen die er ten tijde van het LVB2008 wél waren, nog niet aanwezig. Zo waren er in 1994 nog minder start- en landingsbanen, want de Polderbaan was er nog niet. Deze is pas in 2003 aangelegd. Ook was de Zwanenburgbaan nog niet geschikt voor starts en landingen vanuit zuidelijke richting en was de Kaagbaan nog niet verlengd. Deze ontwikkelingen hebben blijkens de PKB allemaal nadien plaatsgevonden ten behoeve van de groei van Schiphol tot mainport met 40 miljoen luchtpassagiers (zie deel II en III PKB):

Het kabinet gaat uit van een ontwikkeling van Schiphol naar circa 40 miljoen luchtpassagiers, circa 3 miljoen ton vracht (inclusief *trucking*, het vervoer van luchtvracht over de weg) en tenminste 5 miljoen reizigers via het toekomstig netwerk van hogesnelheidslijnen in 2015. Deze ontwikkeling moet gestalte krijgen binnen de in deze PKB opgenomen ruimtelijke reserveringen.

De belangrijkste aanpassingen van het banenstelsel om de ontwikkeling van Schiphol tot mainport te kunnen laten plaatsvinden binnen de gestelde milieuvoorwaarden zijn het geschikt maken van de Zwanenburgbaan voor starts in en landingen vanuit zuidelijke richting, de verlenging van de Kaagbaan met 250 meter in zuidwestelijke richting en de aanleg van een vijfde baan parallel aan de Zwanenburgbaan. Het kabinet acht daarom aanpassingen van het huidige vierbanenstelsel op korte termijn, alsmede een uitbreiding naar een vijfbanenstelsel op de wat langere termijn (gereed in 2003) en een daarmee samenhangende uitbreiding van het luchtvaartterrein noodzakelijk.

- Op korte termijn moet de Zwanenburgbaan geschikt worden gemaakt voor starts in en landingen vanuit zuidelijke richting en moet de Kaagbaan in zuidwestelijke richting worden verlengd.
- Het huidige banenstelsel van Schiphol moet worden uitgebreid met een vijfde start- en landingsbaan, parallel aan de huidige Zwanenburgbaan (inclusief taxibanen). Deze baan dient uiterlijk in 2003 operationeel te zijn en mag uitsluitend voor starts in en landingen vanuit noordelijke richting gebruikt worden.

Blijkens de voortgangsrapportage Planologische Kernbeslissing Schiphol en Omgeving uit 1997 (zie publicaties.minienm.nl/documenten/voortgangsrapportage-pkb-schiphol-en-omgeving-1997) zijn de noodzakelijke wijzigingen aan de Zwanenburgbaan en de Kaagbaan pas na de referentiedatum 10 juni 1994 in technische zin uitgevoerd en is het voorziene tweezijdige

gebruik van de Zwanenburgbaan pas mogelijk geworden nadat op 23 oktober 1996 een Aanwijzingsbesluit is genomen (in werking getreden op 31 oktober 1996):

Tweezijdig gebruik Zwanenburgbaan

Het in de PKB voorziene tweezijdig gebruik van de Zwanenburgbaan is mogelijk geworden na de publicatie van de aanwijzingen op 31 oktober 1996. De technische aanpassing heeft reeds in 1995 plaatsgevonden tijdens de baansluiting wegens groot onderhoud. Na een proefperiode is op basis van de aanwijzingen de zuidelijke aan- en uitvliegroute formeel in gebruik genomen. Daardoor ontstond de mogelijkheid om de Aalsmeerbaan 's-nachts te sluiten.

Verlenging Kaagbaan

Conform de afspraken in de PKB heeft A.A.S. de Kaagbaan verlengd om deze geschikt te maken voor starts van zware vliegtuigen. De werkzaamheden vonden plaats van februari 1997 tot 5 juni 1997. Tijdens de periode van de werkzaamheden moest worden afgeweken van het geluidpreferentieel baangebruik. Hierdoor konden de geluidszones

in 1997 lokaal worden overschreden. Op 25 februari 1997 is door de minister van V&W hiervoor ontheffing verleend.

9

Daarnaast moesten voor de ontwikkeling tot mainport andere voorzieningen worden aangepast, zoals extra taxibanen, de uitbreiding van het vrachtareaal en de ontwikkeling van satellieten (PKB deel III):

Bij de uitbreiding van het luchtvaartterrein wordt rekening gehouden met de aanpassing en de uitbreiding van het banenstelsel (inclusief taxibanen), de uitbreiding van het vrachtareaal van Schiphol en de ontwikkeling van een beperkt aantal satellieten. Voor de aanleg van taxibanen en satellieten worden binnen het luchtvaartterrein zoekgebieden aangegeven. Het zoekgebied voor satellieten wordt in het noordwesten begrensd door de Hoofdvaart. Wat betreft de tussen het centrale areaal en de vijfde baan aan te leggen taxibanen wordt rekening gehouden met een zuidelijke en een noordelijke taxibaan. Het gebied tussen de taxibanen behoudt zijn open agrarische karakter. De satellieten beschikken in de planperiode niet over een landzijdige ontsluiting.

Ook moest het luchtvaartterrein zelf uitgebreid worden:

- Het luchtvaartterrein wordt tussen de Zwanenburgbaan en de vijfde baan in noordwestelijke richting uitgebreid in verband met de uitbreiding van het banenstelsel (inclusief taxibanen), de uitbreiding en verplaatsing van secundaire functies en de realisatie van een beperkt aantal satellieten, aangesloten op de *terminal* op Schiphol Centrum.
- Het luchtvaartterrein wordt in zuidoostelijke richting uitgebreid tot aan de Fokkerweg en tot nabij de huidige N201 in verband met de verdere ontwikkeling van het vrachtareaal Rijk-Zuid.

Daarbij is ook de luchthaven terminal uitgebreid, op een zodanige wijze dat meer gates, grotere wacht- en verblijfruimtes, meer spoorperronnen, extra spoorverbindingen, de verbreding van de aangrenzende snelweg en de nieuw aangelegde parkeerplaatsen op de luchthaven beschikbaar zijn gekomen. Duidelijk mag zijn dat destijds met minder gates op de terminal ook minder vliegtuigen binnen een zelfde tijdsbestek konden worden afgehandeld. Ook was destijds simpelweg niet de infrastructuur beschikbaar, die de huidige omvang van passagiers kon verwerken. Iets vergelijkbaars geldt ook voor het instrumentarium van de luchtverkeersleiding (radarapparatuur, radio-apparatuur, software, camera's etc.), dat in de loop van de tijd telkens is vernieuwd en dat essentieel is om te komen tot een veilige afhandeling van het door de toename steeds complexer geworden luchtverkeer, dat over een steeds groter deel van het (lagere) luchtruim gebruik heeft gemaakt. Het is uiteindelijk de combinatie van de uitbreiding van het luchthaventerrein, de extra start- en landingsbanen, het plaatsen van extra gates op de steeds verder uitgebreide terminal en het steeds verder vernieuwde instrumentarium van de luchtverkeersleiding die in technische zin de toename van het vliegverkeer zowel in aantallen vliegtuigbewegingen als ook in zwaarte van vliegtuigklassen hebben mogelijk gemaakt en die uiteindelijk hebben geleid tot een toename in emissies zowel in absolute en relatieve hoeveelheid als ook in ruimtelijke spreiding daarvan en zo hebben bijgedragen aan de toename van stikstofdeposities op kwetsbare Natura-2000 gebieden in Nederland.

Een aantal van 40 miljoen luchtpassagiers komt in de periode 2000 tot en met 2005 overeen met ruim 400.000 vliegtuigbewegingen. Zie de volgende cijfers¹:

¹ Bron: wikipedia met link naar <https://web.archive.org/web/20111219211923/http://www.schiphol.nl/SchipholGroup1/Onderneming/Statistieken/FeitenEnCijfers.htm>

Passagiersaantallen door de jaren heen (totaal aantal aankomende, vertrekkende en overstappende passagiers per jaar):^{[21][22][23][24][25]}

Jaar	Passagiers	Jaar	Passagiers	Jaar	Passagiers	Jaar	Passagiers
1920	440	1990	± 16.000.000	2000	39.606.925	2010	<u>45.211.749</u>
1928	10.793	1991	± <u>16.200.000</u>	2001	39.531.123	2011	<u>49.755.252</u>
1936	91.793	1992	19.145.064	2002	<u>40.736.009</u>	2012	<u>50.976.000</u>
1938	> 100.000	1993	21.274.269	2003	39.960.400	2013	<u>52.569.200</u>
1950	± 350.000	1994	<u>23.559.798</u>	2004	42.541.180	2014	54.987.500
1959	> <u>1.000.000</u>	1995	25.355.001	2005	44.163.098	2015	<u>58.200.000</u>
1960	< 1.400.000	1996	27.794.881	2006	<u>46.066.050</u>	2016	<u>63.300.000</u>
1967	3.263.342	1997	31.569.977	2007	47.794.994	2017	<u>68.400.000</u>
1970	> <u>5.000.000</u>	1998	<u>34.420.143</u>	2008	47.430.019	2018	<u>71.000.000</u>
1979	> <u>10.000.000</u>	1999	<u>36.772.015</u>	2009	<u>43.570.370</u>	2019	<u>71.700.000</u>
1988 ^[26]	± 14.664.000						
1989	> <u>15.000.000</u>						

Op Schiphol startte en landde het volgende aantal vliegtuigen:^[27]

Jaar	Vliegtuigbewegingen	Jaar	Vliegtuigbewegingen	Jaar	Vliegtuigbewegingen
1940	1.649	2001	432.101	2011	437.082 ^[28]
1950	40.876	2002	417.120	2012	423.407 ^[28]
1960	89.560	2003	403.800	2013	425.565 ^[28]
1970	135.520	2004	418.613	2014	438.296 ^[28]
1980	185.836	2005	420.736	2015	450.679 ^[28]
1990	246.504	2006	440.153	2016	478.864 ^[28]
2000	432.483	2007	454.361	2017	496.748 ^[28]
		2008	446.629	2018	499.444 ^[28]
		2009	406.975	2019	496.826 ^[28]
		2010	402.375		

Tijdens de referentiedatum 10 juni 1994 waren er nog maar ruim de helft van dat aantal passagiers.

20 Hieruit volgt dat ten tijde van de referentiedatum 10 juni 1994 simpelweg de voorzieningen ontbraken voor ruim 400.000 vliegtuigbewegingen, laat staan voor 480.000 vliegtuigbewegingen van zware vliegtuigen, waar U van uitgaat als referentie. De door U genoemde stikstofveroorzakende vliegtuigbewegingen konden feitelijk niet uitgevoerd worden op het bedrijfsperceel. Dit aantal kan daarom als referentie zeker niet worden geclaimd. Om de ontwikkeling naar 40 miljoen passagiers, en dus 400.000 vliegtuigbewegingen, mogelijk te maken, was nadere besluitvorming nodig, namelijk het Luchthavenverkeersbesluit van 26 november 2002, waarin de mogelijkheid tot ingebruikname van de Polderbaan ontstaat. In de beslissing op bezwaar in de handhavingszaak constateert U op basis van de nota van toelichting bij het LVB2008 dat nieuwe besluitvorming noodzakelijk was om meer dan 480.000 vliegtuigbewegingen mogelijk te maken. Op dezelfde wijze blijkt uit de toelichting bij de PKB dat nieuwe besluitvorming noodzakelijk was om 40 miljoen passagiers en daarmee ongeveer 400.000 vliegtuigbewegingen mogelijk te maken.

- 21 Zoals de milieugebruiksruimte op grond van het LVB2008 is gebaseerd op 480.000 vliegtuigbewegingen, is bovendien de milieugebruiksruimte uit de PKB1995 gebaseerd op 318.000 vliegtuigbewegingen. Zie de kamerbrief van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 24 september 1998, Tweede Kamer, vergaderjaar 1998-1999, 25 466, nr. 19.

In de Planologische Kernbeslissing (PKB) is vastgelegd, dat de 35 Ke-geluidszone voor het vierbanenstelsel maximaal 15 100 woningen mag bevatten.

Dit betekent dat maximaal 15 100 woningen per jaar niet meer geluid-belasting te verwerken mogen krijgen dan 35 Ke (Kosten-eenheid is een maat voor vliegtuiggeluid).

In het Aanwijzingsbesluit Schiphol, dat op 31 oktober 1996 van kracht werd, is de exacte vorm en omvang van de geluidszone vastgelegd. Met de geluidszone is de maximale geluidsbelasting berekend over een jaar vastgelegd.

De zone is berekend op basis van aantallen vliegtuigbewegingen, vlootsamenstelling, verdeling van het verkeer over start- en landingsbanen, verdeling van het verkeer over de dag- en nachtperiode, meteorologische omstandigheden en dergelijke.

Voor wat betreft de verkeersomvang is als input uitgegaan van 318 000 vliegtuigbewegingen.

Op grond hiervan is het dus aannemelijk dat er maar 318.000 vliegtuigbewegingen passen binnen de milieugebruiksruimte van de PKB1995. De referentiesituatie, in ieder geval voor Natura2000-gebieden met referentiedatum 10 juni 1994, kan dan niet hoger zijn dan de stikstofdepositie die overeenkomt met 318.000 vliegtuigbewegingen.

- 22 Daarbij dient er ook rekening mee te worden gehouden dat destijds binnen de geluidsgrenzen minder vliegtuigbewegingen mogelijk waren dan thans, vanwege de voortschrijdende techniek. Vliegtuigmotoren zijn immers door de jaren heen wel stiller geworden, maar helaas niet stikstofemissie-arm.

Aanwijzingsbesluit 1996

- 23 Door Schiphol uitgevoerde berekeningen ten behoeve van een gewijzigd gebruiksplan voor 1998 bevestigden bovendien dat met 380.000 vliegbewegingen niet aan de destijds geldende geluidszones uit het Aanwijzingsbesluit Schiphol van 1996 kon worden voldaan. Zie de brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 10 juli 1998 aan de Tweede Kamer (zie productie 1) die bevestigt dat uit de berekeningen volgt dat met 380.000 vliegbewegingen de vastgestelde etmaal (Ke)-zone in 1998 naar verwachting op 34 netwerkpunten verspreid over 13 locaties overschreden zou worden. Het was dus op grond van de besluitvorming uit het PKB en het aanwijzingsbesluit 1996 na de referentiedatum niet mogelijk om binnen de normering te blijven met 380.000 vliegbewegingen. Bij besluit van 3 oktober 1997 is deze overschrijding gedoogd (Tweede

Kamer, vergaderjaar 1997-1998, 25 466, nr. 5). Dit gedogen behelsde geen formele toestemming. Op basis daarvan kan geen referentiedepositie geclaimd worden. De situatie in 1998 ten gevolge van de PKB 1995 en het Aanwijzingsbesluit 1996 was dus beperkender dan ten gevolge van het LVB2008. De referentiedepositie is dus lager dan U aangeeft.

24 In de beslissing op bezwaar in de handhavingszaak merkt U hieromtrent overigens op dat kamerbrieven geen publiekrechtelijke besluiten zijn die bestaande rechten kunnen beperken. Dat is de strekking van de opmerking ook niet. De strekking is dat deze brief aantoonst dat 380.000 vliegtuigbewegingen kennelijk niet pasten binnen de geluidsruimte van de PKB1995 en het Aanwijzingsbesluit 1996. Daaruit volgt dat de PKB1995 en het Aanwijzingsbesluit 1996 beperkender waren dan de 480.000 vliegtuigbewegingen die ontleend worden aan het LVB2008.

25 Ingevolge art. 2, leden 2 en 3 van het Aanwijzingsbesluit 1996 werden het aantal luchtpassagiers en de hoeveelheid afgehandelde vracht op het luchtvaartterrein per gebruiksplanjaar beperkt tot 44 miljoen passagiers en 3,3 miljoen ton vracht. Het aantal van 44 miljoen passagiers kan omgerekend worden naar een aantal vliegtuigbewegingen en dit kwam destijds overeen met ongeveer 420.000 vliegtuigbewegingen. Zie de tabellen hierboven. En inderdaad is in een herziening van het aanwijzingsbesluit per 7 juni 2000 in een toegevoegd lid 4 aan deze bepaling dat aantal vliegtuigbewegingen vastgelegd. Art. 2 lid 4 luidde: *"Op het luchtvaartterrein worden in het jaar 2000 niet meer dan 420.000 vliegtuigbewegingen, in het jaar 2001 niet meer dan 440.000 vliegtuigbewegingen en in het jaar 2002 niet meer dan 460.000 vliegtuigbewegingen toegelaten met burgervliegtuigen ten behoeve van het geregeld luchtvervoer en ten behoeve van het ongeregeld luchtvervoer waaronder niet zijn begrepen taxivluchten, fotovluchten, rondvluchten, zakenvluchten, privévluchten, lesvluchten, testvluchten en helicoptervluchten."* Zie ook de uitspraak ECLI:NL:RVS:2002:AE8789. Hieruit volgt dat er na de referentiedatum een besluit gold, dat beperkender was dan het LVB2008. Met voorbijgaan aan al het overige betoogde, kan de referentiesituatie hoe dan ook op niet meer dan 420.000 vliegtuigbewegingen betrekking gehad hebben en zeker niet op 480.000 vliegtuigbewegingen.

26 Cliënten wijzen er overigens op dat met de grotere vliegtuigen die thans worden ingezet, met 500.000 vliegtuigbewegingen circa 70 miljoen passagiers worden vervoerd. Zou dus het Aanwijzingsbesluit 1996 met de bepalingen in art. 2, lid 2 en 3 nog steeds van kracht zijn, dan zouden vanwege de beperking tot 44 miljoen passagiers slechts ongeveer 315.000 vliegtuigbewegingen van het huidige formaat vliegtuigen als referentie geclaimd kunnen worden.

27 In de beslissing op bezwaar in de handhavingszaak stelt U op bladzijde 10 dat het voorschrift in lid 4 geen betrekking zou hebben op een beperking van de bestaande rechten, maar slechts een tijdelijke regulering van het aantal vliegtuigbewegingen binnen de aan de

luchthaven toekomstende ruimte binnen de milieugrenzen betreft. De tijdelijkheid van deze regeling staat er echter niet aan in de weg dat deze bepaling toch evident voor het jaar 2000 het aantal vliegtuigbewegingen beperkte tot 420.000. Voor zover er vóór die tijd binnen de milieugrenzen meer vliegtuigbewegingen mogelijk zouden zijn geweest, betekent dit dat door deze bepaling het project in 2000 in ieder geval niet is voortgezet in een omvang groter dan 420.000 vliegtuigbewegingen. Voor zover er geen meer beperkende referentie is door een ander besluit, is hierdoor de referentie dan ook beperkt tot 420.000 vliegtuigbewegingen, in ieder geval voor Natura2000-gebieden met 10 juni 1994 tot en met 24 maart 2000 als referentiedatum. Zie ook de uitspraak ECLI:NL:RVS:2013:1891. Bovendien komt het aantal van 420.000 vliegtuigbewegingen zoals aangegeven overeen met de 44 miljoen passagiers die reeds als beperking waren opgenomen in art. 2 lid 2 en 3 van het Aanwijzingsbesluit 1996. De Raad van State oordeelt voorts in uitspraak ECLI:NL:RVS:2002:AE8789 in r.o. 2.28.3 dat de Luchtvaartwet zich er niet tegen verzette om naast de wettelijk vereiste geluidszone dergelijke aantallen vliegtuigbewegingen, passagiers en vracht als begrenzing op te nemen.

- 28 Nu de referentiesituatie gelet op dit beperkend besluit evident niet groter is dan 44 miljoen passagiers, dient uiteraard voor de bepaling van de referentie-emissie vanwege het wegverkeer niet van een groter aantal uitgegaan te worden. De bepaling van de referentie-emissie van het wegverkeer in de passende beoordeling is dan ook veel te hoog, nu deze is gebaseerd op 480.000 vliegtuigbewegingen van grote vliegtuigen. Dit komt overeen met een veel groter aantal passagiers.

Omzetting Ke naar L_{den}

- 29 Bovendien is er bij de omzetting van de grenswaarden voor geluidsbelasting van het oude systeem onder de PKB1995, naar het nieuwe systeem in het LVB van 26 november 2002 en latere LVB's, een belangrijke fout gemaakt. In het oude stelsel werd de geluidsbelasting in elk punt rondom Schiphol uitgedrukt in Kosten-eenheden (Ke). Deze waren gebaseerd op hinderstudies uit de jaren '60 en drukken de totale hoeveelheid lawaai uit waaraan één locatie gedurende een vol jaar werd blootgesteld. In het Ke-stelsel werd met contouren gewerkt. De grenswaarde werd gevormd door de contour van 35 Ke. In het nieuwe stelsel onder het LVB werd de Ke vervangen door het L_{den} (day-evening-night level). De geluidsgrens werd niet langer als een contour op een kaart vastgelegd, maar in de vorm van een aantal handhavingspunten. In het nieuwe stelsel moest de bescherming van omwonenden van Schiphol tegen milieueffecten gelijkwaardig zijn aan de bescherming die werd geboden door de grenzen die in de PKB waren gesteld voor de periode vanaf het in gebruik nemen van de Polderbaan. In art. XII van de Wijzigingswet Wet Luchtvaart is vastgelegd hoe dit moest. Lid 1 bepaalde:

- 1 Bij de vaststelling in het eerste luchthavenverkeerbesluit van de grenswaarden voor de geluidbelasting wordt voor wat betreft de belasting gedurende het gehele etmaal in de in artikel 8.17, vijfde lid, onderdeel b, van de Wet luchtvaart bedoelde punten, gebruik gemaakt van de L_{den} als geluidbelastingindicator. Daarbij worden de volgende regels gehanteerd in verband met de overgang van K_e naar L_{den} :
 - a. op een wijze die overeenstemt met de voorschriften zoals die gelden tot de inwerkingtreding van artikel II worden een 20 K_e -contour en een 35 K_e -contour berekend;
 - b. het aantal ernstig gehinderden binnen de 20 K_e -contour bedraagt maximaal 45 000, vastgesteld overeenkomstig de wijze waarop dit aantal in de PKB Schiphol en Omgeving is vastgesteld;
 - c. de 35 K_e -contour omvat maximaal 10 000 woningen, vastgesteld overeenkomstig de wijze waarop dit aantal in de PKB Schiphol en Omgeving is vastgesteld;
 - d. de ligging van deze contour vormt het uitgangspunt voor de bepaling van de ligging van de punten waarop de grenswaarden van toepassing zijn;
 - e. aan de hand van de gegevens die gebruikt zijn voor de berekening van deze contour, wordt voor deze punten een berekening gemaakt van de geluidbelasting met de L_{den} als geluidbelastingindicator;
 - f. de aldus gevonden geluidbelastingen in deze punten vormen de grondslag voor de bepaling van de hoogte van de grenswaarden in de punten.

Omdat de beide geluidmaten zoveel verschilpunten kennen, was het niet mogelijk de K_e -waarden eenduidig aan een L_{den} -waarde te koppelen. Daarom is de best overeenkomende contour in L_{den} geselecteerd als equivalent van de 35 K_e -contour. Daarvoor is de 58 dB(A) L_{den} -contour gekozen. Zie Memorie van Antwoord bij het voorstel tot wijziging van de Wet Luchtvaart, blz. 9, 4 februari 2002, kenmerk DGL/02.450046. Dit is echter niet goed gebeurd. Vanwege de verschilpunten tussen de beide geluidmaten, had elk punt op de 35 K_e -contour een eigen L_{den} -waarde, die afhangt van de vlootsamenstelling en de vliegbewegingen. Die waarde zal dus elk jaar anders zijn. Er is bij de omzetting echter van een weinig transparante fictieve vlootsamenstelling uitgegaan, in plaats van de werkelijke vliegbewegingen op of rond het overgangsjaar 2000. Wanneer een berekening zou zijn gemaakt van deze werkelijke situatie en daarmee in elk punt tegelijkertijd de geluidsbelasting in K_e en in L_{den} zou zijn berekend, had direct van daaruit de nieuwe L_{den} -contour vastgesteld kunnen worden, die voldeed aan de eis van gelijkwaardigheid. Dat is echter niet gebeurd. Het gevolg was dat

abusievelijk werd vastgesteld dat de 58 L_{den} -contour gelijkwaardig is aan de 35 Ke-contour. Deze waarde was veel te hoog. De juiste waarde ligt tussen de 55 en 56 dB(A). Dit is bevestigd door metingen, die aangaven dat de 35 Ke-contour correspondeerde met 55 dB(A) L_{den} . Zie 'Schiphol, een visie op de toekomst', prof. A.J. Berkhout² (2018) en 'Notitie Conversie Kosteneenheden - L_{den} ', R. Muchall (2001), OMEGAM.

Dat de waarde 58 dB(A) als L_{den} veel te hoog was en geen gelijkwaardige bescherming bood, is bevestigd door de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid en de Commissie voor de milieueffectrapportage (MER-commissie, 2002). Aangezien de geluidsterkte verdubbelt wanneer het geluidsniveau met 3 dB(A) toeneemt, betekende deze fout dat onder de LVB een ongeveer 2 maal zo hoge geluidsbelasting was toegestaan dan onder de PKB en ook dat er binnen de geluidsruimte van de PKB maar net iets meer dan de helft van het aantal vliegtuigbewegingen mogelijk waren, vergeleken met het mogelijke aantal vliegtuigbewegingen binnen de – veel te ruime – geluidsruimte van het LVB.

De LVB's bieden dus, anders dan de Wet Luchtvaart vereist, geen aan de PKB gelijkwaardige bescherming. De 35 Ke-contour uit de PKB was beperkender dan de handhavingspunten in het nieuwe stelsel onder de opeenvolgende LVB's. Ook dit wijst er op dat er binnen de PKB minder vliegtuigbewegingen en daarmee minder stikstofemissie mogelijk was.

- 30 Bovendien moet vastgesteld worden dat de LVB's niet in overeenstemming zijn met art. XII lid 1 van de Wijzigingswet Wet Luchtvaart. In overeenstemming met deze bepaling dient voor de bepaling van de referentiesituatie dan ook uitgegaan te worden van een gecorrigeerde geluidsbegrenzing die 2 tot 3 dB(A) minder geluidsruimte biedt. Vanzelfsprekend betekent dit dat de LVB's – en dus ook het LVB2008 – dan slechts ruimte bieden voor minder vliegtuigbewegingen. Minder dan 480.000.

LVB2002

- 31 In het LVB van 26 november 2002 (verder: het LVB2002) is aldus een nieuw systeem ingevoerd, waarin de milieugebruiksruimte niet meer beschikbaar is gesteld in de vorm van een geluidscontour, maar in de vorm van een systeem met handhavingspunten met grenswaarden. In het MER van maart 2004 staat in § 1.2.3 het volgende te lezen:

² Prof. Berkhout was voorzitter van de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid (Stc., 20 juni 2000)

1.2.3 De Contra-expertise en Nadere Analyse van het NLR³²

In opdracht van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat (V&W) is door het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) in augustus 2003 een contra-expertise uitgevoerd naar aanleiding van de bevindingen van LVNL en Schiphol Group. Op 20 augustus 2003 heeft het NLR hierover gerapporteerd aan de staatssecretaris van V&W. Het NLR kwam tot de conclusie dat er inderdaad sprake is van fouten in de, door de luchtvaartsector aangeleverde, gegevens die ten grondslag hebben gelegen aan de grenswaarden voor geluidbelasting in het LVB. Ook concludeerde het NLR dat, als gevolg van de invoerfout, een terugval van het aantal vliegtuigbewegingen op de Mainport Schiphol zal optreden.

In het Algemeen Overleg met de Vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat op 9 oktober 2003 is door de staatssecretaris van V&W toegezegd dat nader onderzoek zal worden verricht naar onder andere de gevolgen van de invoerfout voor de Mainport Schiphol. Dit onderzoek is door het NLR uitgevoerd. Het bureau Amsterdam Aviation Economics (AAE) heeft zich op verzoek van het NLR gericht op de economische effecten van de invoerfout. Op 12 februari 2004 is het rapport verzonden aan de Tweede Kamer.

Uit de conclusies van het onderzoek blijkt dat:

- er voor 2004 op basis van de huidige aannames niet meer dan circa 337.000 tot 362.000³³ vliegtuigbewegingen passen binnen de geluidsgrenzen, zoals vastgesteld in het huidige LVB. Dit betekent een terugval van tenminste 40.000 vliegtuigbewegingen ten opzichte van de voor 2004 verwachte hoeveelheid vliegverkeer;
- voor 2005 en 2006, bij het in stand laten van de huidige uitvoeringsbesluiten en op grond van de huidige verwachtingen ten aanzien van de verkeers- en vlootontwikkeling, niet meer dan een vergelijkbaar aantal vliegtuigbewegingen binnen de geluidsgrenzen kan worden afgehandeld,

De conclusie dat er slechts 337.000-362.000 vliegtuigbewegingen binnen de geluidsgrenzen van het LVB2002 passen wordt tevens getrokken door het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium in het rapport 'Nadere analyse van het effect van de invoerfout bij het vaststellen van de grenswaarden in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol 2003', M.E.S. Vogels et al., 2004 (NLR-CR-2004-060). Blijkens § 1.2.1 van het MER van maart 2004 vindt de overschrijding van de geluidsgrenswaarde plaats in de handhavingspunten 17 en 18:

1.2.1 Constatering van de invoerfout

Elk jaar stellen Schiphol Group, LVNL en de luchtvaartmaatschappijen gezamenlijk een Operationeel Plan op. Het doel van dit plan is om het voorgenomen gebruik van de luchthaven te toetsen aan het LVB.

Begin 2003 zijn voor het Operationeel Plan voor het gebruiksjaar 2004, dat loopt van 1 november 2003 tot 1 november 2004, geluidsberekeningen uitgevoerd op grond van het geplande verkeersvolume.

Volgens deze berekeningen zou bij het geplande verkeersvolume een overschrijding kunnen gaan optreden van de L_{max} -grenswaarden in de handhavingspunten 17 en 18³⁴. Beide handhavingspunten zijn gelegen ten noordoosten van de Zwanenburgbaan.

Zie ook productie 2. Er pasten dus niet meer dan 337.000 tot 362.000 vliegtuigbewegingen binnen de grenzen van het LVB2002.

32 Het LVB2002 is daarom op 23 augustus 2004 vervangen door een nieuw LVB (verder: het LVB2004). Er wordt in het MER gesteld dat in het LVB2002 door fouten in de door de luchtvaartsector aangeleverde gegevens in het LVB2002 grenswaarden voor de geluidbelasting zijn opgenomen waarbinnen de werkelijk beoogde verkeersverdeling niet past. Bij de Zwanenburgbaan zijn de

grenswaarden te laag en bij de Polderbaan te hoog. In het LVB2004 wordt deze invoerfout hersteld en worden de grenswaarden aangepast. Dat neemt echter niet weg dat het LVB2002 van 20 februari 2003 tot 31 augustus 2004 met de destijds geldende grenswaarden in werking is geweest. Aangezien uit het bovenstaande volgt dat volgens het destijds in werking zijnde LVB2002 maar 337.000 tot 362.000 vliegtuigbewegingen pasten binnen de geluidsgrenzen, kan de referentiesituatie, in ieder geval voor Natura2000-gebieden met referentiedata van vóór 7 december 2004, niet hoger zijn dan dit aantal.

- 33 Ook het Adviescollege Stikstofproblematiek wijst er in het advies over de luchtvaartsector op dat er significante effecten optreden vanwege de groei van het vliegverkeer die mogelijk is gemaakt, nadat de beperkingen die het LVB2002 aan de ontwikkeling van het aantal vliegbevegingen stelde, zijn weggenomen. Zie blz. 18, hieronder:

De varianten voor de korte en lange termijn in de Plan-m.e.r. gingen uit van een afname in dezelfde periode. Inmiddels zijn echter maatregelen getroffen waardoor de beperkingen, die het LVB uit 2002 aan de ontwikkeling van het aantal vliegbevegingen stelde, zijn weggenomen. Hierdoor was het mogelijk om binnen de bepalingen van het LVB een toename van de 400.000 vliegbevegingen op basis van het besluit uit 2002 naar 500.000 vliegbevegingen te realiseren. Deze extra vliegbevegingen hebben geleid tot een aanzienlijke toename van de stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden sinds 2004. Derhalve is de conclusie dat de toename van 400.000 naar 540.000 vliegbevegingen geen significante effecten heeft op de Natura 2000-gebieden rond Schiphol, zonder nadere onderbouwing niet houdbaar.

Het Adviescollege bevestigt dus dat het LVB2002 beperkender was dan het LVB2008 en dat het niet juist is om de referentie te ontleen aan het LVB2008, dat immers veel meer vliegtuigbevegingen toestond dan het LVB2002.

Tevens LVB2004

- 34 De Commissie MER bevestigt in een memo aan het Adviescollege Stikstofproblematiek dat zowel het LVB2002 als het LVB2004 beperkender waren dan het LVB2008 in de zin dat er op basis van het LVB2002 en het LVB2004 minder vliegtuigbevegingen en dus minder stikstofemissie en -depositie mogelijk waren dan op basis van het LVB2008. Zo wijst de Commissie MER er op dat de hoogte van de toegestane belasting op een aantal van de handhavingpunten in de opeenvolgende LVB's steeds is gewijzigd, met als achtergrond dat telkens werd vastgesteld dat een deel van de in de Wet Luchtvaart beoogde milieuruimte niet kon worden benut. Als gevolg van deze wijzigingen is het aantal feitelijk mogelijke vliegtuigbevegingen toegenomen ten opzichte van 2002. In voetnoot 7 wordt verwezen naar de nota van toelichting bij het LVB 2008, waarin wordt gesteld dat Schiphol in de praktijk al bij een jaarvolume van circa 425.000 vliegtuigbevegingen tegen de gestelde grenzen van het (bestaande) LVB aanliep (d.i. het LVB2004), terwijl bij de aanpassing van het LVB in 2004 rekening is gehouden met 500.000 vliegtuigbevegingen. Zonder wijziging van het LVB is de verwachte verdere ontwikkeling van het luchtverkeer

op Schiphol niet mogelijk. Door de wijzigingen in de handhavingspunten die in het LVB2008 werden opgenomen, was een verdere ontwikkeling tot 480.000 vliegtuigbewegingen mogelijk. Zie productie 3. Het LVB2004 is vastgesteld vóór de referentiedatum 7 december 2004 (geldig voor Habitatrichtlijngebieden die niet tevens een Vogelrichtlijngebied zijn). Dit betekent dat de referentiesituatie voor gebieden waarvoor de referentiedatum 7 december 2004 geldt, in ieder geval niet meer dan 425.000 vliegtuigbewegingen betreft. Er kunnen dus zeker geen 480.000 vliegtuigbewegingen als referentie geclaimd worden. Voor gebieden waarvoor een vroegere referentiedatum gold, geldt een lagere referentiesituatie dan 425.000 vliegtuigbewegingen.

35 Dit wordt ook bevestigd in het MER van 2007 dat ten grondslag ligt aan het LVB2008. Net zoals in het LVB2002 beoogd werd een groter aantal vliegtuigbewegingen binnen de geluidsgrenzen mogelijk te maken, maar uiteindelijk bleek dat slechts een veel geringer aantal daarbinnen paste³, werd in het LVB2004 beoogd een groter aantal vliegtuigbewegingen binnen de geluidsgrenzen mogelijk te maken, terwijl ook toen uit later onderzoek bleek dat slechts een veel geringer aantal vliegtuigbewegingen binnen de geluidsruimte paste. In het MER2004, die ten grondslag lag aan het LVB2004, wordt geclaimd dat er 507.700 vliegtuigbewegingen binnen de geluidsruimte pasten, in het gekozen planalternatief 2. In het MER2007, die ten grondslag lag aan het LVB2008, wordt echter erkend dat er slechts maximaal circa 425.000 vliegtuigbewegingen passen binnen de grenswaarden van het LVB2004:

2.2. Uitwerking van het probleem voor de korte termijn

Het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) stelt grenzen aan de jaarlijks toegestane geluidsbelasting in de omgeving van de luchthaven. Hiervoor zijn grenswaarden voor de maximale hoeveelheid vliegtuigge-luid per jaar vastgelegd in 35 punten rondom Schiphol: de handhavingspunten voor het etmaal. Aanvullend zijn grenswaarden in 25 handhavingspunten vastgelegd voor het verkeer tussen 23:00 uur en 07:00 uur: de handhavingspunten voor de nacht.

Verondersteld werd dat met deze set grenswaarden het vliegverkeer zou kunnen doorgroeien tot circa 500.000 vliegtuigbewegingen per jaar. In het gebruiksjaar 2006 bleek echter dat de beschikbare ruimte in het merendeel van de handhavingspunten voor het etmaal niet volledig verbruikt werd terwijl de grenswaarden in drie van de 35 handhavingspunten in het verlengde van de Buitenveldertbaan (handhavingspunten 21, 22 en 23) werden overschreden (zie figuur 2-1). Dat jaar lag het aantal vliegtuigbewegingen ver onder de beoogde 500.000, namelijk op circa 425.000 vliegtuigbewegingen.

...

Passend jaarvolume

Het jaarvolume in het nulalternatief dat past binnen de huidige grenswaarden voor geluid ligt ongeveer op het niveau van 2006 en bedraagt maximaal circa 425.000 vliegtuigbewegingen. Groei in het aantal vliegtuigbewegingen is nagenoeg niet mogelijk binnen de huidige grenswaarden. De oorzaken hiervan zijn toegelicht in de probleemstelling in hoofdstuk 2.

³ In het MER bij het LVB2002 werd geclaimd dat er geluidsruimte was voor 537800 vliegtuigbewegingen, terwijl uit later onderzoek bleek dat er maar ruimte was voor 337000-362000 vliegtuigbewegingen.

36 Ingevolge art. 30b van de toenmalige Luchtvaartwet moest de exploitant van de luchthaven ieder jaar een gebruiksplan inleveren met daarin een prognose voor een jaar. Ingevolge lid 3 van die bepaling stelde de minister van V&W na overleg met de minister van VROM het gebruiksplan vast, indien is aangetoond dat de toegelaten geluidsbelasting en overige voorschriften en maatregelen ter beperking van geluidshinder niet werden overschreden. Zolang geen gebruiksplan was vastgesteld, moest de exploitant het laatst vastgestelde gebruiksplan hanteren (lid 4) en bij van het geldende gebruiksplan afwijkend gebruik moest een voorstel tot wijziging van het gebruiksplan worden ingediend (lid 5). Het gebruiksplan is openbaar (lid 7). Het gebruiksplan is dus te vergelijken met een melding ingevolge de Wet milieubeheer dan wel (thans) ingevolge het Activiteitenbesluit. Binnen de algemene regels uit het Activiteitenbesluit dan wel het LVB, moet gemeld worden welke activiteiten worden verricht. Worden andere activiteiten verricht dan zijn gemeld in het gebruiksplan, dan moet het gebruiksplan gewijzigd worden, zoals ook ingevolge art. 1.10 lid 2 Activiteitenbesluit een melding van de verandering van de werking van de inrichting moet worden gedaan. Deze meldingen moeten worden gezien als een gewijzigd project in de zin van de Habitatrictlijn/Wet Natuurbescherming. Zo moet ook ieder vastgesteld gebruiksplan gezien worden als een afzonderlijk project, want er is geen sprake van continuïteit en volledige overeenstemming met de vorige geaccepteerde melding. De referentiedepositie dient dan ook ontleend te worden aan de stikstofdepositie die overeenkomt met de in het gebruiksplan opgenomen vliegtuigbewegingen die passen binnen de geluidsgrenzen van het LVB. En meer in het bijzonder dient de referentiedepositie overeen te komen met het meest beperkende gebruiksplan sinds de referentiedatum, gelet op uitspraak ECLI:NL:RVS:2013:1931, voor zover vóór het eerste vastgestelde gebruiksplan niet een meer beperkende toestemming gold.

Slots

37 Ook de aanwijzing op 1 november 1997 van Schiphol als een slotcoördinated airport, was een meer beperkend besluit dan het LVB2008. Dit besluit was ook beperkender dan het genoemde art. 2 lid 4 van het gewijzigde aanwijzingsbesluit. Op grond van de aanwijzing van 1 november 1997 mogen vliegtuigen alleen op Schiphol landen en starten als daarvoor een slot is toegekend. Met ingang van 1 april 1998 is deze slotallocatie volledig effectief. Met dit systeem wordt zeker gesteld dat het aantal bewegingen voor het handelsverkeer, zoals beschikbaar gesteld door Schiphol, niet wordt overschreden. Zie ook de al genoemde brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 24 september 1998, onder punt 6. Dit systeem van slotallocaties leidde er derhalve toe dat niet meer

vliegtuigbewegingen mochten plaatsvinden dan waarvoor slots waren toegekend en met dit systeem is zeker gesteld dat het aantal slots niet werd overschreden. Gelet op het aantal vliegtuigbewegingen eind jaren '90 zijn er minder dan 420.000 slots toegekend. Dit wordt ook bevestigd in de kamerbrief van 3 oktober 1997 (Tweede Kamer, vergaderjaar 1997-1998, 25 466, nr. 5), waarin is aangegeven dat het uitgangspunt is een aantal slots dat substantieel lager ligt dan het totaal aantal vliegbewegingen over heel 1997 (353.000).

- 38 In de motivering van de beslissing op bezwaar in de handhavingsskwestie merkt U op dat de slotallocatie geen beperking aanbrengt in de beschikbare milieuruimte van de luchthaven en daarmee ook geen beperkingen ten opzichte van de referentiesituatie. Een melding op grond van het Activiteitenbesluit (of vroeger onder de Wet milieubeheer) brengt echter evenmin een beperking in de beschikbare milieuruimte met zich. Men kon immers altijd weer een melding met een groter aantal dieren indienen, zolang men maar bleef onder de algemene voorwaarden voor de vergunningvrijstelling. De slotallocatie brengt evident beperkingen met zich mee ten aanzien van het aantal vliegtuigbewegingen dat mag plaatsvinden, zolang niet een nieuw slot is toegekend. Ieder toegekend slot leidt tot een ander aantal vliegtuigen dat mag landen en starten, zodat er geen sprake is van continuïteit ten opzichte van de toekenning van het vorige slot. Het meest beperkende toegewezen slot heeft te gelden als referentie, voor zover er niet andere besluiten tot een grotere beperking hebben geleid.

Toestemming vóór de PKB1995

- 39 De PKB1995 was niet het eerste relevante besluit. Vóór de referentiedatum 10 juni 1994 gold niet de PKB, maar het Aanwijzingsbesluit van 17 september 1965. Wel bestond er strijd met de Luchtvaartwet, zoals deze destijds gold. Ingevolge art. 25 van die wet dient bij de aanwijzing van het luchtvaartterrein namelijk een geluidszone te worden vastgesteld, hetgeen vóór de PKB1995 en het Aanwijzingsbesluit 1996 niet is gebeurd. Het Aanwijzingsbesluit van 1965 bood geen inzicht in de exacte begrenzing van het gebruik. Zoals hierboven betoogd, dient dan gekeken te worden naar het feitelijk gebruik, voor zover dit legaal was. Dat betrof in het referentiejaar 1994: 274.064 vliegtuigbewegingen. Zie onderstaande tabel uit het jaarverslag NV Luchthaven Schiphol 1997⁴. De referentie kan daarom niet hoger zijn dan dat aantal.

	1997	1996	1995	1994 [*]	1993
Bedrijfsomvang (in aantallen)					
Vliegtuigbewegingen handelsverkeer					
Schiphol	349.479	321.779	290.689	274.064	259.675
Rotterdam Airport	20.090	17.746	16.505	11.524	12.162
Passagiersbewegingen (x 1.000)					
Schiphol	31.570	27.795	25.355	23.559	21.274
Rotterdam Airport	484	458	412	326	289
Vracht (x 1.000 kg)					
Schiphol	1.161.234	1.082.846	977.531	838.127	775.386
Rotterdam Airport	2.035	2.125	5.690	5.441	3.393
Personeel					
Gemiddelde effectieve bezetting op basis van full-time equivalenten					
Amsterdam Airport Schiphol	1.644	1.597	1.592	1.606	1.626
Deelnemingen*	204	170	142	134	615
* (waarvan Rotterdam (Gemeente))	57	50	47	49	54
Bruto toegevoegde waarde per gulden personeelskosten					
	3,16	3,05	3,03	2,98	2,50

* Aangepast voor vergelijkingsdoeleinden

Samenvatting referentie

40 Samenvattend is de referentiesituatie in ieder geval lager dan U aangeeft, omdat ook gekeken moet worden naar de feitelijke situatie, aangezien de toestemmingsbesluiten, zoals het Aanwijzingsbesluit 1965, PKB1995, Aanwijzingsbesluit 1996, LVB2002, 2004 en 2008 niet een concreet vergunningenbesluit betroffen zoals een milieuvergunning. Gelet op het referentiejaar komt de feitelijke situatie overeen met 274.064 vliegtuigen, zodat dat de referentiesituatie is, voor zover deze legaal was en tenzij deze bij een later besluit of een latere melding kleiner is geworden. Daartoe dient ook gekeken te worden naar de mogelijkheden die de Gebruiksplannen en de slots toelieten. Met voorbijgaan aan het bovenstaande is de referentiesituatie in ieder geval kleiner dan 480.000 vliegtuigbewegingen, omdat PKB1995, Aanwijzingsbesluit 1996, LVB2002, 2004 en 2008 minder dan 480.000 vliegtuigbewegingen mogelijk maakten binnen de gestelde grenzen.

AERIUS-berekeningen

41 Volgens het ontwerpbesluit wordt een bepaalde vliegtuig- en motortypecombinatie bepaald als referentie en een bepaald scenario als aangevraagde activiteit, waarbij een verdeling plaatsvindt over de verschillende start- en landingsbanen en bijbehorende vliegrouters en vluchtfases. Deze gegevens zijn uit de AERIUS-invoer echter niet af te lezen. Evenmin is er een ander bronbestand waaruit de emissieverdeling over de vliegroute van de gekozen vliegtuig- en motortypecombinatie in de referentiesituatie en in de nieuw aangevraagde situatie te herleiden zijn naar de emissies die zijn vermeld in AERIUS. In de AERIUS-berekeningen is het

vliegverkeer slechts opgegeven als een lijst van puntbronnen, zie als voorbeeld de volgende puntbron:

	Naam	Airborne-163
	Locatie (X,Y)	108877, 484342
	Uitspoothoogte	282,0 m
	Warmteinhoud	0,000 MW
	Tijdspreidingsvariatie	Continue emissie
	NOx	5,62 kg/j

Het onderscheid tussen naderende vliegtuigen en opstijgende vliegtuigen is niet gemaakt, terwijl dit in AERIUS wel mogelijk is.

- 42 De lijst van puntbronnen kan niet gereconstrueerd worden. Uit de gepubliceerde gegevens blijkt niet per vlieg- en taxi-route welke vliegtuigen zijn gebruikt, welk motortype, welk startgewicht of welke emissie/gegevens. Vervolgens is gebruik gemaakt van emissiegegevens uit een RMI-database die niet actief openbaar is. Deze database is alsnog op 24 maart 2021 toegezonden, maar ook hierin ontbreken specifieke emissies per specifiek start- of landingsprofiel. Ten tijde van de zienswijzefase blijkt vervolgens dat het NLR deze database tevens nog moet bijwerken voordat deze uiteindelijk aan cliënten ter beschikking gesteld kan worden. Controle of reconstructie van de AERIUS-input is daarom voor derden onmogelijk. In zoverre is sprake van een black-box. Als voorbeeld noemen cliënten dat in algemene zin genoemd wordt dat voor de beschrijving van het Schiphol 450k scenario uitgegaan wordt van de vliegtuigbewegingen welke hebben plaatsgevonden in 2014, maar in dat jaar waren er slechts 438.000 bewegingen en zodoende heeft een aanpassing daarvan plaatsgevonden. Onduidelijk is wat daarvan het resultaat is in vliegtuigroutes, bewegingen op het luchthaventerrein type vliegtuigen etc... De consequentie is, dat een derde ook geen eigen AERIUS berekening van dit scenario zou kunnen maken. Voor het 500.000-scenario geldt iets vergelijkbaars. Al is hier weer wel een AERIUS-berekening beschikbaar, toch kan dit scenario niet worden gereconstrueerd. Het ontwerpbesluit is daarom onvoldoende gebaseerd op een voor derden kenbare motivering. Dit steekt nog te meer gezien het belang dat het Europees Hof hecht aan een grondige en volledige toetsing van de wetenschappelijke deugdelijkheid van de passende beoordeling, met name ook waar het betreft het gebruik van software zoals AERIUS. Zie ECLI:EU:C:2018:882, punt 101.
- 43 Het ontwerpbesluit is strijdig met art. 3:46 AWB. Op grond van art. 3:11 lid 1 AWB dient U niet alleen het ontwerpbesluit ter inzage te leggen, maar ook alle daarop betrekking hebbende stukken die redelijkerwijs nodig zijn voor de beoordeling van het ontwerpbesluit. Voornoemde informatie had daarom ter inzage moeten worden gelegd. Zonder deze informatie is het onmogelijk om een volledige zienswijze omtrent de beoordeling van stikstof in het kader van het

ontwerpbesluit naar voren te brengen. De inspraakmogelijkheid in het kader van de voorbereidingsprocedure zal dus opnieuw geboden moeten worden, met verstrekking van de juiste informatie.

Referentie

44 Uw stelling dat de vliegtuig- en motorcombinatie die als referentie wordt ingezet, voldoet aan de geluidsruijnte van het LVB2008, is niet onderbouwd en dit is ook niet aannemelijk. Zoals in het MER2020 in § 8.2 is aangegeven, werden de vliegtuigen op basis van hun geluidsproductie ten tijde van het LVB2008 ingedeeld in zogenoemde VVC-categorieën. Deze VVC-categorieën zijn categorieën per gewichtscategorie en geluidsklasse. Deze worden weergegeven door twee cijfers. Zo betreft bijvoorbeeld de meest voorkomende VVC-categorie 4/3 de categorie van gewichtscategorie 4 en geluidsklasse 3. Zie hieronder:

Tabel B4.1: Indeling en akoestische representanten VVC				
Gewichtscategorie (MTOW - ton)	Geluidsklasse			
	1	2	3	4
1. 6 tot 15 ton appendix nr.	BAe-Jetstream 072	BAe-Jetstream 072	BAe-Jetstream 072	BAe-Jetstream 072
2. 15 tot 40 ton appendix nr.	F-28 060	F-27 079	F-100 082	F-70 088
3. 40 tot 60 ton appendix nr.	B 737-200 067	DC 9-30 - 3 dB 066 - 3 dB	B 737-300 HWFAP 469	BAe 146-200 074
4. 60 tot 100 ton appendix nr.	B 727-200 045	B 737-300 069	B 737-300 HWFAP 469	MD-90 086
5. 100 tot 160 ton appendix nr.	DC 8-63 026	A 310-203 + 3 dB 081 + 3 dB	A 310-203 081	B 757-200 087
6. 160 tot 230 ton appendix nr.	DC 8-63 026	B 767-300 ER + 3 dB 083 + 3 dB	B 767-300 ER 083	B 767-300 ER - 3 dB *) 083 - 3 dB
7. 230 tot 300 ton appendix nr.	DC 10-30 + 3 dB 055 + 3 dB	DC 10-30 055	DC 10-30 - 3 dB 055 - 3 dB	B 777-200 084
8. 300 tot 400 ton appendix nr.	B 747-200B 035	B 747-300 036	B 747-400 039	B 777-300 ER 085
9. 400 ton en hoger appendix nr.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	B 777-300 ER - 1 dB *) 085 - 1 dB

A = Airbus; B = Boeing; BAe = British Aerospace; DC = Douglas; F = Fokker; MD = Mc Donnell Douglas.
 "Appendix nr." verwijst naar een bepaalde appendix bij het berekeningsvoorschrift, waar de gegevens zijn vastgelegd.
 *) Categorie 6/4 en categorie 9/4 zijn tijdelijke indelingen voor respectievelijk de Boeing 787 "Dreamliner" en de Airbus A380 "Super Jumbo".

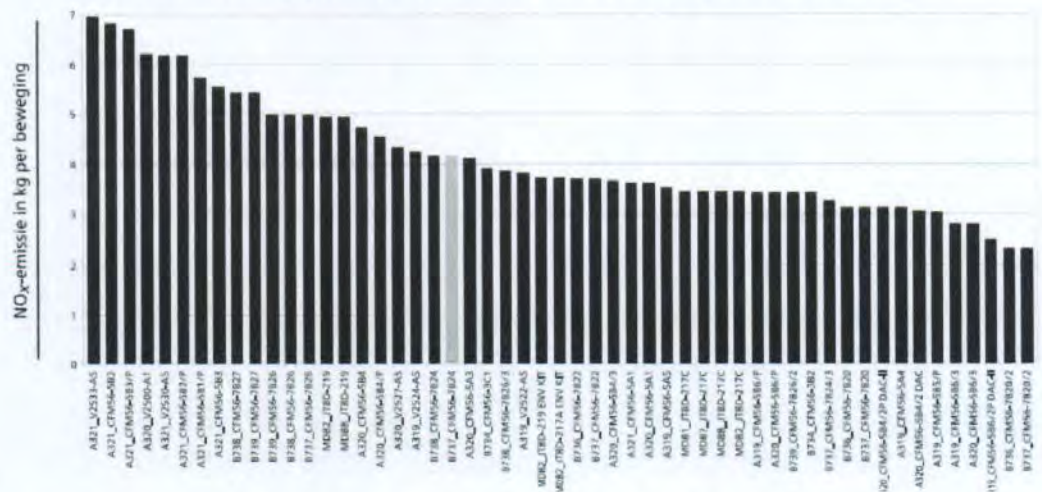
VVC-categorie 4/3 heeft dus betrekking op een Maximum Take Off Weight (MTOW) van 60 tot 100 ton en geluidsklasse 3. Voor elke VVC-categorie is een 'akoestische representant' bepaald. De gegevens van die akoestische representant worden in de geluidsberekeningen gebruikt; dit vliegtuigtype representeert alle vliegtuigtypen die tot een bepaalde vliegtuigcategorie horen. Zo is de akoestische representant van VVC-categorie 4/3 de Boeing 737-300 HWFAP (469). Dit blijkt ook uit de tabel hierboven. Binnen deze categorie vallen nog 13 andere vliegtuigtypes, die akoestisch dus gemodelleerd worden aan de hand van de gegevens van de B 737-300. Zie hieronder:

VVC 4/3. 9-18 dB lager dan limieten Hoofdstuk 3. Akoestische representant B 737-300 HWFAP (469)

ICAO-code	Type	ICAO-code	Type
A306	Airbus A300B4-600/C4-600/F4-600	B738	Boeing 737-800
A319	Airbus A319	B739	Boeing 737-900
A320	Airbus A320	MD81	McDonnell Douglas MD-81
A321	Airbus A321	MD82	McDonnell Douglas MD-82
B734	Boeing 737-400 (zie noot)	MD87	McDonnell Douglas MD-87
B736	Boeing 737-600	MD88	McDonnell Douglas MD-88
B737	Boeing 737-700	NOOT: B734 maatschappijen KLM/ KLC/TRA/MPH/AHR	

Volgens het MER2020 komt de B 737-800 binnen de categorie 4/3 op Schiphol het meeste voor. Daarom wordt in het MER in § 8.2 aangegeven dat VVC-categorie 4/3 bijvoorbeeld wordt vertegenwoordigd door een Boeing 737-800 met een CFM56-7B24 motor. Voor de reconstructie van de referentiesituatie is binnen een geluidscategorie echter gezocht naar een vliegtuig- en motortypecombinatie dat de emissienorm voor stikstofuitstoot volledig vult. Er is dus gezocht naar een maximale stikstofemissie per geluidscategorie. Dat is de A321. Deze heeft de hoogste stikstofemissie binnen de VVC-categorie 4/3. Zie figuur 8.1 uit het MER, hieronder gekopieerd:

Figuur 8.1 Overzicht NO_x-emissie gemiddeld per beweging voor vliegtuigtypes in geluidscategorie 4/3 in 2007-2008. In lichtblauw weergegeven is de meest voorkomende vliegtuig-/motortypecombinatie



In de referentie bepaling is daarom uitgegaan van een vlootmix waarin alle vliegtuigen uit VVC-categorie 4/3 A321-airbussen betreffen. Er is dus gekozen voor 100 % A321 binnen deze categorie. De A321 is binnen de categorie 4/3 echter niet alleen het toestel met de hoogste stikstofemissie, maar ook het toestel met de hoogste geluidsproductie⁵. Voor een vlootmix die bestaat uit 100 % A321 binnen categorie 4/3 is de B737-300 uiteraard niet langer de

⁵ Met voorbijgaan aan de A306, die echter ten onrechte in gewichtscategorie 4 is geplaatst. De A306 heeft namelijk een MTOW van 165 ton, en had in gewichtscategorie 6 ingedeeld moeten worden. In de VVC-4 systematiek was dat ook nog het geval, zoals blijkt uit het MER2003, tabel 10. Doordat de A306 in een aantal latere MER's in VVC-categorie 4/3 is ingedeeld, werd de geluidsbelasting onderschat. Ook dit heeft geleid tot het faciliteren van meer vliegtuigbewegingen dan wat mogelijk was binnen de geluidsruimte onder het Ke-stelsel.

akoestische representant. De A321 is dan het representatieve vliegtuig geworden. Wanneer dergelijke verschuivingen in de vlootsamenstelling optreden, dat een ander type vliegtuig het representatieve vliegtuig wordt, dienen in de geluidsberekeningen de gegevens van dat andere vliegtuigtype gebruikt te worden voor die VVC-categorie. In dit geval dus de gegevens van de A321. Zo werd dat in eerdere MER's in Schiphol ook gedaan. Zie hieronder uit § 2.3 uit het MER2003:

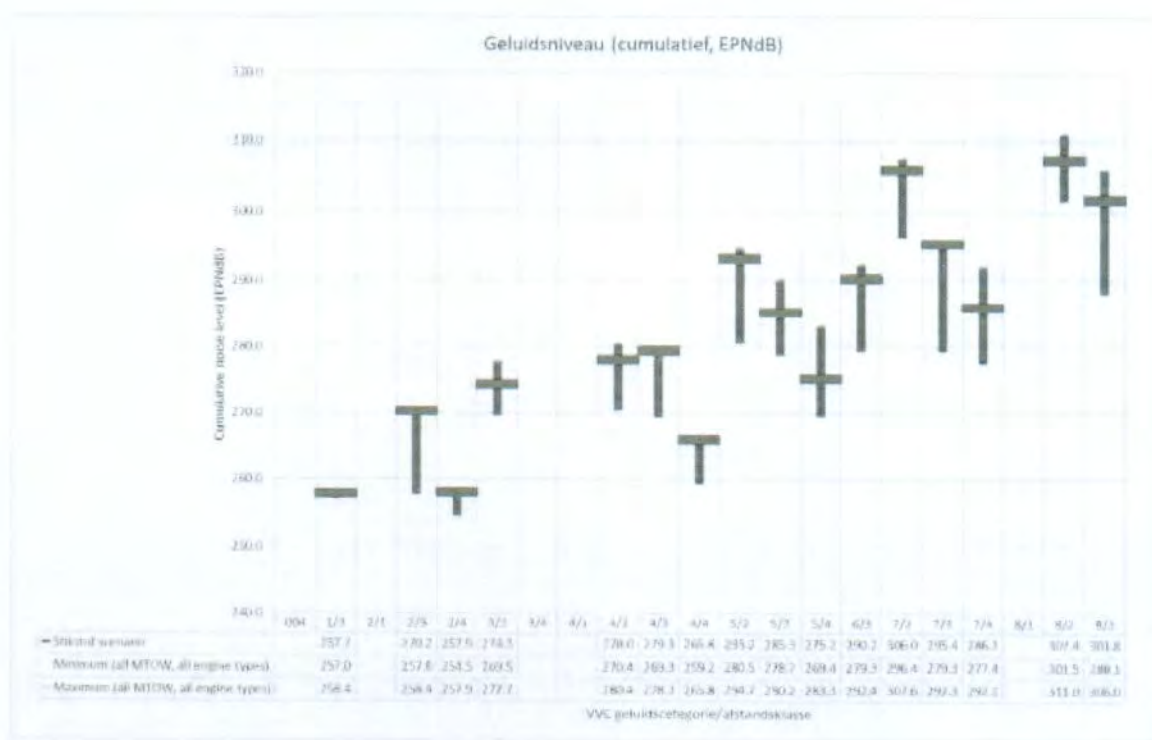
2.3 Indeling in vliegtuigcategorieën (Par. 3.2.2 van Bijlage D1)

Voor de invoersets is tot 2001 gehanteerde VVC-4 - indeling aangepast aan de laatste inzichten en de vlootsituatie zoals die in 2005, resp. 2010 te verwachten is. Concreet is er het volgende gewijzigd:

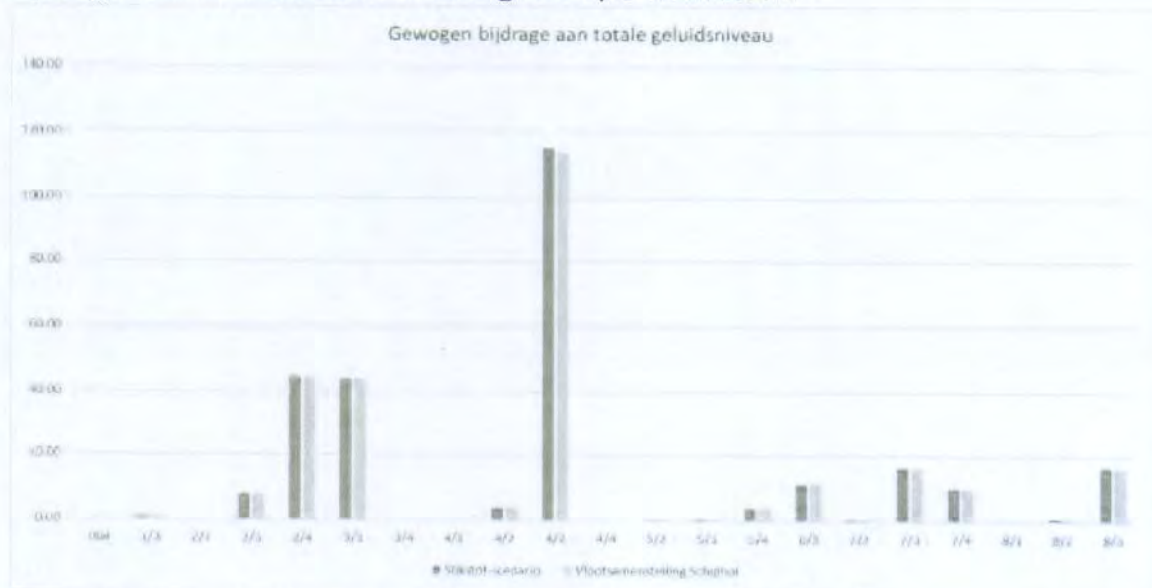
- Er wordt gebruik gemaakt van de meest recente geluidsgegevens van de verschillende vliegtuigtypen.
- Door verschuivingen in de te verwachte vlootsamenstelling zullen zodanige verschuivingen kunnen optreden dat een ander vliegtuigtype dan nu het representatieve vliegtuig wordt in een bepaalde categorie. In dat geval is het andere vliegtuigtype bepalend voor de keuze van het representatieve vliegtuig in de betreffende categorie.

Ten onrechte wordt in de huidige referentiebepaling deze werkwijze niet gevolgd. Omdat de A321 veel meer geluid veroorzaakt dan de B737-300, betekent rekenen met de A321 als akoestisch representant uiteraard dat de geluidsbelasting die veroorzaakt wordt binnen VVC-categorie 4/3 veel hoger uitvalt. Er passen dan minder vliegtuigbewegingen binnen de geluidsgrenzen. Uitgaan van een fictieve vlootsamenstelling van 100 % A321 binnen categorie 4/3 betekent dan ook dat uitgegaan moet worden van een lager aantal vliegtuigbewegingen dan 480.000 om te kunnen passen binnen de geluidsgrenswaarden van het LVB2008.

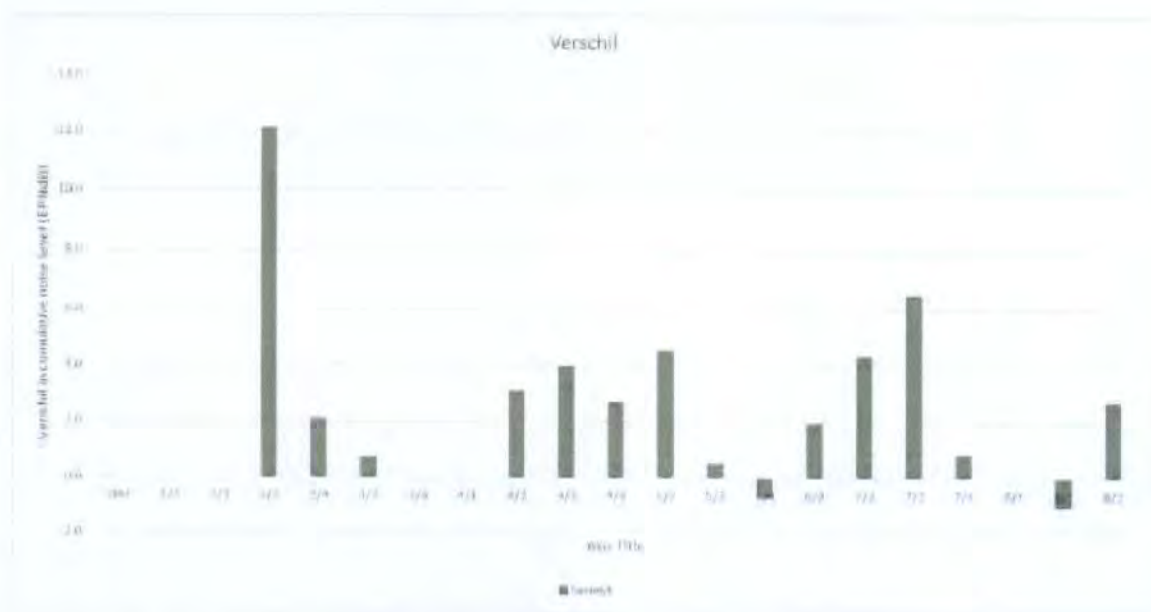
45 Wat hierboven is beschreven voor de meest voorkomende VVC-categorie 4/3, geldt grosso modo ook voor andere VVC-categorieën. Voor de gekozen vliegtuigen, motortypen en Maximum Take Off Weight (MTOW) is het cumulatieve noise-level vermeld op het geluidscertificaat van het vliegtuig, dat te vinden is in de EASA database op <https://www.easa.europa.eu/domains/environment/easa-certification-noise-levels>. Per geluidscategorie en gewichtsklasse kan hiermee een onder- en bovengrens voor het cumulatieve noise-level vastgesteld worden. De geluidsniveaus van de combinaties van vliegtuigtypes, motortypes en startgewicht waarvan in de referentie is uitgegaan, liggen vrijwel zonder uitzondering ruim boven het gemiddelde voor het te verwachten cumulatieve noise-level per VVC-categorie. Soms liggen ze zelfs helemaal aan het maximum (zoals bij de categorie 4/3). Zie de onderstaande figuur, waarin met een rode horizontale balk de cumulatieve geluidsniveaus van de in de referentie gekozen toestellen is weergegeven en in een blauwe verticale balk de range die de EASA-database geeft.



In onderstaande figuur wordt de gewogen bijdrage per categorie aan het totale geluidsniveau weergegeven. Zoals al aangegeven, is de bijdrage van de toestellen in categorie 4/3 dominant.



De onderstaande figuur laat het verschil in geluidsbelasting zien per categorie, wanneer de combinatie die als referentie is opgevoerd, wordt vergeleken met de gebruikelijke vlootsamenstelling, zoals deze ook volgt uit tabel 3.5 in het MER (bijlage 5 bij het ontwerpbesluit). Een positief verschil betekent dat het referentiescenario meer geluid emitteert dan de gebruikelijke vlootsamenstelling. Dat is met uitzondering van twee categorieën (5/4 en 8/2) bij alle categorieën het geval.



- 46 Het verschil in geluidsniveau van de meest voorkomende categorie 4/3 bedraagt ruim 4 dB. Dat wordt veroorzaakt door de gekozen fictieve vlootsamenstelling van 100 % A321 binnen deze categorie, en dan ook nog van de zwaarste categorie. Uiteindelijk leidt dit tot een gewogen cumulatief geluidsniveau voor het referentiescenario dat ruimschoots hoger ligt dan op basis van de gebruikelijke vlootsamenstelling. Aangezien een verschil van 3 dB reeds betekent dat nog maar half zoveel vluchten binnen de geluidsruimte van het LVB2008 passen, en de geluidsruimte is gebaseerd op een gebruikelijke vlootsamenstelling, zal de vlootsamenstelling die als referentie wordt opgevoerd, de geluidsruimte overschrijden. Daarmee wordt niet voldaan aan de voorwaarden van het LVB2008 en zijn deze vliegtuig- en motorcombinaties in ieder geval ten onrechte als referentie opgevoerd. De akoestisch representant had immers aangepast moeten worden, wat weer had geleid tot een kleiner aantal vliegtuigbewegingen dat past binnen de geluidsruimte.
- 47 De referentiesituatie is dan ook op onverantwoord gekunstelde wijze geconstrueerd, met als doel een veel te hoog stikstofrecht te claimen. De benadering is niet alleen gekunsteld ten aanzien van de stikstofemissie, maar ook ten aanzien van de geluidsproductie. De vlootmix die als referentie is ingezet heeft geen enkele relatie met de werkelijkheid en zou, wanneer ze niettemin zou optreden, de geluidsgrenswaarden van het LVB2008 overschrijden, gezien de lawaaiïerige akoestisch representant, waarmee dan gerekend zou moeten worden.
- 48 Daarnaast is de referentiesituatie op de volgende gronden oneigenlijk opgehoogd. Cliënten verwijzen naar tabel 5-6 in het MER van 2007:

Tabel 5-6 Vlootsamenstelling

MER Schiphol 2007 p43/113

VVC-categorie	Voorbeeldtype	MER 2004	Nulalternatief	Planalternatief
004	Cessna 310	--	0,1%	0,1%
1-3	Dornier 328	0,9%	—	0,4%
2-3	ATR 42-300	10,2%	1,7%	2,9%
2-4	Fokker 70	11,9%	19,3%	17,4%
3-3	B737-300	17,0%	20,3%	16,0%
3-4	BAe 146-300	0,8%	0,0%	0,0%
4-2	B737-400 (niet KLM)	4,5%	1,2%	1,4%
4-3	B737-800	34,5%	39,3%	42,8%
4-4	MD90	--	0,0%	0,1%
5-2	Airbus A300	—	0,4%	0,1%
5-3	Airbus A310	1,4%	0,2%	0,2%
5-4	B757-200	1,3%	0,3%	1,4%
6-3	A330-300, B767	5,8%	3,6%	3,9%
7-2	DC10	--	0,6%	0,2%
7-3	A330-200	3,4%	3,9%	3,9%
7-4	B777-200	1,2%	3,0%	3,5%
8-2	B747-200/300	2,1%	1,1%	0,3%
8-3	B747-400	4,9%	4,8%	5,5%
8-4	B777-300	—	—	0,0%
Totaal		100%	100%	100%

29

Hier is als planalternatief de vlootsamenstelling weergegeven waarop het LVB2008 is gebaseerd. In tabel 8.2 van het MER2020 wordt echter de volgende vlootsamenstelling als 'bestaand recht' geclaimd:

Tabel 8.2 Vlootsamenstelling

VVC-categorie	Voorbeeldtype	Referentiesituatie 'Bestaand recht'
004	Cessna 310	0,1%
1/3	Dornier 328	0,4%
2/1	Antonov An-72	0,0%
2/3	ATR 42-300	2,9%
2/4	Fokker 70	17,4%
3/3	B737-300	16,0%
3/4	BAe 146-300	0,0%
4/1	Antonov An-12	0,0%
4/2	B737-400	1,4%
4/3	B737-800	41,3%
4/4	MD90	0,1%
5/2	Airbus A300	0,1%
5/3	Airbus A310	0,2%
5/4	B757-200	1,4%
6/3	A330-300, 8767	3,9%
7/2	DC10	0,2%
7/3	A330-200	5,5%
7/4	B777-200	3,5%
8/1	Antonov An-124	0,0%
8/2	B747-200/300	0,3%
8/3	B747-400	5,5%
Totaal		100%

Vergelijking van beide tabellen met elkaar, leert dat een deel van de vliegtuigen uit VVC-categorie 4/3 is overgeheveld naar de veel zwaardere categorie 7/3. Het gaat om een verschuiving van 1,55 %. (Categorie 4/3 was 42,8 % en wordt 41,3 %, categorie 7/3 was 3,9 % en wordt 5,5 %). De zwaardere categorie 7/3 levert meer geluid en meer stikstofemissies op. Er is hier dus ten onrechte een te hoge stikstofemissie als referentie geclaimd.

Nieuwe situatie

- 49 De berekening van de nieuwe situatie in AERIUS geeft daarentegen een onwaarschijnlijk lage stikstofoxide-emissie, in verhouding tot de 500.000 vliegtuigbewegingen. Als invoer is een emissie aan stikstofoxide in de nieuw aangevraagde situatie in AERIUS opgenomen van 3084 ton per jaar. Dat is aanzienlijk minder dan de feitelijke emissies die blijkens RIVM-cijfers optraden in 2017 en 2018, toen ook een kleine 500.000 vliegtuigbewegingen hebben plaatsgevonden. Zie de RIVM-cijfers hieronder:

	Ammoniak	NOx	N2O	SO2	Benzeen carcinogeen	Formaldehyde Verd. carc.	NMVOS	PM2,5
2018	84	3.576.000	24.790	236.700	5.225	35.820	403.500	31.900
2017	84	3.530.000	24.610	234.900	5.025	34.360	389.700	31.820
2010	87	2.870.000	21.080	199.100	4.247	27.450	387.300	34.930
2005	81	2.932.000	21.700	206.600	4.498	28.520	404.900	41.270
2000	68	2.674.000	19.210	189.500	4.400	27.200	381.200	44.470
1995	47	1.953.000	13.950	151.500	4.674	30.260	376.200	35.970
1990	34	1.343.000	9.792	106.800	5.237	35.410	368.300	29.660

Het is reeds daarom niet aannemelijk dat 500.000 vliegtuigbewegingen binnen een emissieruimte van 3084 ton per jaar uitgevoerd kunnen worden.

- 50 De emissie veroorzaakt door uitsluitend de vliegtuigbewegingen, APU en diverse andere NOx-bronnen op de luchthaven zelf is in AERIUS 2870 ton voor de nieuw aangevraagde situatie. Dit is omgerekend maximaal 5,74 kg per vliegtuigbeweging. Dit is een onwaarschijnlijk lage waarde. De European Environmental Agency geeft per vliegtuig voor een standaard Landing-Take Off Cycle de NOx-productie weer.

Zie tabel 3.4 hieronder:

Table 3.4 Examples of aircraft types and emission values for LTO cycles as well as fuel consumption per aircraft type, in kg/LTO (ICAO default LTO duration: 32 minutes and 54 seconds)

Aircraft type	Manufacturer	Engine type	Engine ID	Nb of engines	Fuel burn (kg)	CO ₂ (kg)	NO _x (kg)	SO _x (kg)	H ₂ O (kg)	CO (kg)	HC (kg)	PM TOTAL (kg)
A306	AIRBUS	jet	1PW048	2	1723.14	5427.89	25.86	1.45	2119.46	14.8	1.25	0.14
A310	AIRBUS	jet	2GE037	2	1530.55	4821.24	18.68	1.29	1882.58	13.92	1.2	0.1
A319	AIRBUS	jet	3CM027	2	688.81	2168.76	7.46	0.58	847.24	9.46	1.96	0.06
A320	AIRBUS	jet	3CM026	2	816.17	2570.93	11.28	0.69	1003.89	8.25	1.69	0.07
A332	AIRBUS	jet	14RR071	2	2168.08	6829.44	35.32	1.82	2666.73	21.19	2.1	0.16
A333	AIRBUS	jet	14RR071	2	2168.08	6829.44	35.32	1.82	2666.73	21.19	2.1	0.16
A343	AIRBUS	jet	2CM015	4	2019.89	6362.65	34.81	1.7	2484.46	25.23	3.9	0.5
A345	AIRBUS	jet	8RR044	4	3279.12	10329.23	57.28	2.75	4033.31	15.92	0.24	0.2
A346	AIRBUS	jet	8RR045	4	3372.96	10624.82	64.67	2.83	4148.74	15.05	0.23	0.2
A380	AIRBUS	jet	8RR046	4	4142.4	13048.56	67.26	3.48	5095.15	29.62	0.38	0.25
B737	BOEING	jet	3CM032	2	824.65	2597.65	10.3	0.69	1014.32	8	0.86	0.07
B738	BOEING	jet	8CM051	2	881.1	2775.47	12.3	0.74	1083.75	7.07	0.72	0.07
B742	BOEING	jet	3GE077	4	3074.57	9684.89	47.54	2.58	3781.71	27.46	3.15	0.29
B743	BOEING	jet	3GE077	4	3074.57	9684.89	47.54	2.58	3781.71	27.46	3.15	0.29
B744	BOEING	jet	2GE045	4	3319.68	10456.98	44.45	2.79	4083.21	25.27	2.05	0.21
B752	BOEING	jet	5RR038	2	1382.8	4292.19	14.98	1.14	1676	12.25	0.17	0.16
B753	BOEING	jet	5RR039	2	1463.64	4610.47	17.85	1.23	1800.28	11.63	0.11	0.17
B762	BOEING	jet	1GE012	2	1462.66	4607.37	23.76	1.23	1799.07	14.8	3.32	0.16
B763	BOEING	jet	12PW101	2	1729.93	5449.29	26.67	1.45	2127.82	29.65	7.36	0.16
B772	BOEING	jet	8GE100	2	2406.41	7580.19	61.24	2.02	2959.88	12.31	0.44	0.16
B773	BOEING	jet	24R027	2	2562.84	8072.95	52.8	2.15	3152.29	12.76	0.66	0.16
B77W	BOEING	jet	7GE099	2	3090.84	9736.15	68.79	2.6	3801.73	47.54	5.1	0.21
B788	BOEING	jet	11GE136	2	3474.43	10944.46	49.8	2.92	4273.55	7.37	0.3	0.25
DC8	MCDONNELL DOUGLAS	jet	1CM003	4	1695.19	5339.85	15.62	1.42	2085.08	26.32	1.51	0.12
DC10	MCDONNELL DOUGLAS	jet	3GE074	3	2305.93	7263.67	35.65	1.94	2836.29	20.59	2.37	0.22
E175	EMBRAER	jet	8GE108	2	481.56	1516.91	4.44	0.4	562.32	4.11	0.04	0.03
F27	FOKKER	Turboprop	Turboprop	2	217.15	684.03	0.3	0.18	267.1	18.65	13.48	0
MD11	MCDONNELL DOUGLAS	jet	2GE049	3	2627.91	8277.92	38.17	2.21	3232.33	18.28	1.43	0.17
T39	SABRELINER	jet	1AS002	2	183.68	578.6	1.69	0.15	225.93	4.51	0.79	0.13

Notes: * Denotes engine types that have been updated or changed from the previous version of the table.
UID – Unique identifier.

De emissies worden hierin per cycle weergegeven en moeten voor een weergave per vliegtuigbeweging door tweeën gedeeld worden. Veruit de meeste vliegtuigen leveren veel hogere emissies dan 5,74 kg per vliegtuigbeweging. Het is dan ook niet reëel dat 500.000 vliegtuigbewegingen met een emissie van 5,74 kg per gemiddelde vliegtuigbeweging uitgevoerd kunnen worden.

51 Integendeel is de trend er in werkelijkheid juist één van stijging van NO_x-emissies per vliegtuigbeweging. Zie ook blz. 7 van de passende beoordeling:

- Vliegtuigmotoren worden weliswaar zuiniger wat gunstig is voor de emissies van CO₂, maar dit blijkt soms gepaard te gaan met een toename van NO_x-emissies. Door een verhoging van de temperatuur in de verbrandingskamer van de motor neemt de NO_x-uitstoot toe. Door die verhoging van de temperatuur wordt de motor zuiniger en stoot dan minder CO₂ uit. Voor Schiphol wordt als gevolg hiervan zekerheidshalve rekening gehouden met een bandbreedte tot 10% meer NO_x-emissie in de komende 5 tot 10 jaar. Dit gegeven wordt meegenomen in het Actieprogramma Stikstof van Schiphol¹² waarmee RSG inzet op een netto vermindering van stikstofemissies. Zie verder hierover 3.4.3.

- 52 Doorberekening van de aangevraagde situatie met 500.000 vliegtuigbewegingen in het MER (bijlage 5 bij het ontwerpbesluit), met gebruikmaking van de tool van de European Environment Agency op <https://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2019/part-b-sectoral-guidance-chapters/1-energy/1-a-combustion/1-a-3-a-aviation-1-annex5-LTO/view> (waarin voor elk type vliegtuig de emissies voor een LTO-cycle te berekenen is) levert een veel hogere stikstofemissie voor de 500.000 vliegtuigbewegingen op dan hetgeen in de AERIUS-berekening is weergegeven.
- 53 In § 2.3.5 van het ontwerpbesluit staat dat uit § 3.3.3 en figuur 3.9 van de passende beoordeling blijkt dat op wegen direct rond de luchthaven ten opzichte van de referentie sprake is van een minimale afname van 500 motorvoertuigen per etmaal per rijrichting. Dat de verkeersintensiteit afneemt, wordt echter niet uitgelegd in die § 3.3.3. Voor de uitleg wordt verwezen naar § 3.4.3.3, maar daar is die uitleg evenmin te vinden.

Ontbrekende bronnen

- 54 Voorts zijn in de AERIUS berekening belangrijke bronnen niet meegenomen. Ten onrechte worden alleen de stikstofemissies tot 3.000 voet in de berekening opgenomen. De bijdrage van de emissies boven de 3000 voet op de stikstofdepositie op Natura2000-gebieden is echter groter dan de bijdrage van de emissies onder de 3.000 voet! Zie het rapport van het Adviescollege stikstofproblematiek: de LTO-cyclus tot 3.000 voet levert in de orde van 1,8 mol depositie per ha per jaar op, terwijl de depositie vanwege vluchten boven 3.000 voet leidt tot een deken aan achtergronddepositie in de orde van 8 tot 15 mol per ha per jaar. Aangezien Schiphol veruit de grootste luchthaven is, zal een aanzienlijk deel hiervan aan Schiphol toegerekend moeten worden. Het Adviescollege beveelt dan ook aan om ook de emissies boven 3.000 voet en alle emissies die samenhangen met de functie van een luchthaven door het Europees Milieu Agentschap op een hoger detailniveau in kaart te brengen. Een integrale beoordeling voor besluiten die betrekking hebben op de openstelling van Lelystad Airport en op de groei van Schiphol, ligt daarom voor de hand. Het ontwerpbesluit voldoet daar niet aan.
- 55 Daarnaast blijkt dat alleen emissies zijn gezien binnen een onderzoeksgebied van 60 bij 60 km. Hoewel de impressie zou kunnen bestaan dat dit een ruime afbakening is, is het toch zo, dat een belangrijk deel van de vliegtuigbewegingen van Schiphol onder eerder genoemde grens van 3.000 voet buiten de kaders van het onderzoeksgebied plaatsvinden. Dit is het geval als door drukte in het luchtruim de luchtverkeersleiding overgaat naar zogenaamde "vectoring" van enkele vliegtuigen, waardoor vliegtuigen veelal op 2.000 voet hoogte over een langere afstand het vliegveld moeten aanvliegen. De volledige aanvlieg- en vertrekroutes zoals die in de praktijk plaats kunnen vinden dienen dan ook in ogenschouw

genomen te worden, vooral in die gevallen waarbij in de directe nabijheid van Natura2000-gebieden wordt gevlogen.

56 Gelet op uitspraak ECLI:NL:RVS:2021:105 (A15) is niet aannemelijk gemaakt waarom in het model SRM2 de keuze is gemaakt na 5 km de stikstofemissies van het wegverkeer af te kappen. Dit dient alsnog gemotiveerd te worden, opdat volledige, precieze en definitieve constatering en conclusies kunnen worden verkregen die elke redelijke wetenschappelijke twijfel over de gevolgen voor Natura2000-gebieden kunnen wegnemen. Cliënten menen dat dit alleen kan worden bereikt door deze emissies te berekenen met een model dat daarvoor wel geschikt is, zoals het OPS-model. Cliënten voegen hier aan toe dat het gebruik van SRM2 nog meer bezwaren heeft. Zeker vanaf 3 km afstand zijn de rekenresultaten al niet meer representatief omdat dan nog slechts een beperkt, niet langer representatief deel van het wegtraject wordt berekend. Zie productie 4. De implementatie van SRM2 in AERIUS is ongeschikt voor het vaststellen van deposities. Twee belangrijke aspecten daarbij vormen de rekengrens van 5 km en de omstandigheid dat SRM2 tot deze 5 km structureel en in betekenisvolle mate minder deposities berekent dan OPS. SRM2 blijkt voorts niet gevalideerd te zijn voor het berekenen van deposities. De Raad van State heeft in de kwestie ECLI:NL:RVS:2021:105 nog geen oordeel uitgesproken over het structureel te weinig berekenen van deposities met SRM2, aangezien dit daar niet in het geding was gebracht. Dit laat onverlet dat dit alsnog als probleem moet worden gezien.

57 Blijkens de verkeersstudie is uitsluitend rekening gehouden met wegen waar 500 luchthaven-gerelateerde voertuigen per dag of meer op rijden. De vergunningtoets dient echter volledige, precieze en definitieve constatering en conclusies te bevatten die elke redelijke wetenschappelijke twijfel over de gevolgen voor Natura2000-gebieden kunnen wegnemen. Ook aan het project gerelateerde stikstofdeposities van wegverkeer met minder dan 500 voertuigen per dag significante effecten kunnen mogelijk significante effecten veroorzaken op Natura2000-gebieden, met name wanneer in de nabijheid van Natura2000-gebieden wordt gereden. Met zekerheid kan worden gesteld, dat voor het vliegveld een verkeersaantrekkende werking over een groter gebied plaatsvindt doordat bezoekers, werknemers, leveranciers en transporteurs van te vervoeren goederen zich in belangrijke mate over de weg verplaatsen. Onjuist is het zodoende om deze transportbewegingen te verwaarlozen.

Ontbrekende Natura2000-gebieden

58 Uit de AERIUS-berekening blijkt dat het project Luchthaven Schiphol invloed heeft tot op Natura2000-gebieden in Zuid-Limburg. Dichter bij liggen de Natura2000-gebieden in Vlaanderen. Uit het recente arrest van de Vlaamse Raad voor Vergunningsbetwistingen (25 februari 2021, nr RvVb-A-2021-0697) volgt dat het in Vlaanderen gehanteerde toetsingskader volgens welke stikstofdeposities

beneden 5 % van de kritische depositiewaarde buiten beschouwing kunnen worden gelaten, niet in overeenstemming is met het Natuurdecreet omdat dit blijktens het PAS-arrest ECLI:EU:C:2018:882 niet in overeenstemming is met de Habitatrichtlijn. Er is immers niet op grond van objectieve gegevens vastgesteld dat ieder significant gevolg voor de natuurlijke kenmerken van een Natura2000-gebied kan worden uitgesloten. Significante effecten van luchthaven Schiphol op de Vlaamse Natura2000-gebieden kunnen dus niet worden uitgesloten. De depositie op deze Natura2000-gebieden zal ook in kaart moeten worden gebracht.

Voorschriften

- 59 Gelet op het bovenstaande zijn de voorschriften 10 en 13, waarin het aantal van 500.000 vliegtuigbewegingen is vastgelegd en de externe saldering naar NV Luchthaven Lelystad, niet aanvaardbaar, omdat hiervoor de stikstofruimte ontbreekt.
- 60 In de voorschriften 14 en 15 wordt een stikstofmonitoring verplicht gesteld. In voorschrift 15 wordt aangegeven dat daartoe beoordeeld kan worden of Schiphol binnen het depositieplafond is gebleven. Er ontbreken in deze voorschriften echter maatregelen die voorkomen dat de overschrijding van het depositieplafond kan optreden.
- 61 Het is bovendien niet aanvaardbaar dat de stikstofdeposities pas in het volgende jaar worden gemonitord. De passende beoordeling dient definitieve bevindingen te bevatten. De monitoring betreft volgens het ontwerpbesluit een maatregel om te borgen dat de activiteiten niet meer nadelige gevolgen hebben voor de relevante instandhoudingsdoelen. Dit is volgens U nodig omdat het project niet volgens een vooraf vast te stellen wijze wordt uitgevoerd en vluchten afhankelijk zijn van onvoorziene omstandigheden als bijvoorbeeld weersomstandigheden. Wanneer de verwachte voordelen van maatregelen niet vaststaan ten tijde van de beoordeling, mogen ze niet worden betrokken. Zie ECLI:EU:C:2018:882. De zekerheid of bepaalde voordelen zich zullen manifesteren, mag niet afhankelijk zijn van monitoring. Zie ECLI:NL:RVS:2019:1603, r.o. 18 punt 12. Het moet dus vast staan dat het depositieplafond niet wordt overschreden. Het is daarom nodig dat continu de vinger aan de pols wordt gehouden, zodat het vliegverkeer stilgelegd kan (en moet!) worden vóórdat het depositieplafond wordt overschreden.

SO₂-emissies

- 62 Naast stikstofemissies veroorzaakt Schiphol ook aanzienlijke SO₂-emissies. Zie onderstaande cijfers van het RIVM:

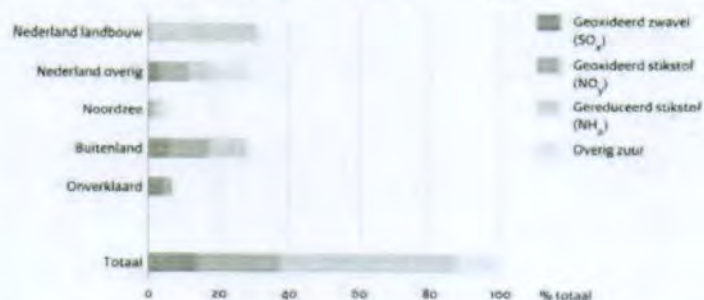
	Ammoniak	NOx	N2O	SO2	Benzeen carcinogeen	Formaldehyde Verd. carc.	NMVOS	PM2,5
2018	84	3.576.000	24.790	236.700	5.225	35.820	403.500	31.900
2017	84	3.530.000	24.610	234.900	5.025	34.360	389.700	31.820
2010	87	2.870.000	21.080	199.100	4.247	27.450	387.300	34.930
2005	81	2.932.000	21.700	206.600	4.498	28.520	404.900	41.270
2000	68	2.674.000	19.210	189.500	4.400	27.200	381.200	44.470
1995	47	1.953.000	13.950	151.500	4.674	30.260	376.200	35.970
1990	34	1.343.000	9.792	106.800	5.237	35.410	368.300	29.660

Bron: Emissieregistratie RIVM

SO₂ is net als stikstof een potentieel verzurende stof voor voor verzuring gevoelige habitats en leefgebieden. Net als de stikstofemissies vertonen de SO₂-emissies een stijgende tendens en wordt in de laatste jaren meer dan 200 ton per jaar uitgestoten. In deel 1 van het MER2020 wordt hierover in § 7.6.3 het volgende opgemerkt:

De depositie van zwaveldioxide (SO₂) is niet onderzocht omdat de SO₂-emissies in Nederland sinds 1990 sterk zijn gedaald en de daardoor veroorzaakte verzurende depositie in de periode eveneens. Figuur 7.10 laat zien dat het aandeel van SO₂ aan de verzurende depositie ongeveer half zo groot is als de depositie van NO_x, voor ca. de helft afkomstig is uit het buitenland en voor een relatief groot deel onverklaard is. De aandacht met betrekking tot depositie is dan ook verschoven van verzurende naar vermestende (stikstof) depositie. Verder laat tabel 7.16 zien dat de SO₂-emissies beperkt zijn (minder dan 100 ton/jaar)¹⁴ en in omvang ca. 3% betreffen van de NO_x-emissies. Ook wanneer rekening gehouden wordt met de circa vijf keer hogere depositiesnelheid van SO₂ dan die van NO₂ [23], kan aangenomen worden dat de bijdrage van Schiphol aan de depositie door zwaveldioxide niet significant is.

Figuur 7.10 Herkomst verzurende depositie in 2017 (bron: RIVM, 2019)¹⁵⁾



In het MER wordt een verdere beoordeling van de SO₂-emissies vanwege Schiphol dus achterwege gelaten omdat de SO₂-emissies in Nederland sinds 1990 sterk zijn gedaald, en Schiphol slechts minder dan 100 ton per jaar aan SO₂ uitstoot en daardoor een niet significante bijdrage zou leveren. In de passende beoordeling wordt dan ook geen aandacht besteed aan de SO₂-emissie.

63 Dit is onterecht. Dat de SO₂-emissie op nationale schaal sinds de jaren '90 fors is afgenomen is geen reden waarom de SO₂-emissie en -depositie als gevolg van het project Luchthaven Schiphol in de passende beoordeling niet gekwantificeerd moet worden. De stikstofdepositie is immers sinds de jaren '90 ook fors afgenomen (vooral door het verplicht onderwerken van mest), maar deze is nog steeds te hoog. De kritische depositiewaarden (KDW) worden voor

veel habitats en leefgebieden immers nog steeds overschreden. Stikstof werkt verzurend en eutrofiërend. SO₂ werkt verzurend. Waar de KDW wordt overschreden vanwege het verzurende effect, leidt een toename van de SO₂-depositie derhalve tot een toename van het verzurende effect op dezelfde wijze als een toename van de stikstofdepositie dat doet (of eigenlijk zelfs tweemaal zo veel omdat SO₂ per molecuul een twee keer zo sterke verzurende werking heeft als stikstof). Een toename van de SO₂-depositie op dergelijke overbelaste habitats of leefgebieden betekent dan ook het risico op significante effecten.

- 64 De SO₂-emissie vanwege het project Luchthaven Schiphol is – hoewel beduidend geringer dan de stikstofemissie – bepaald niet verwaarloosbaar. Uitgaande van de emissie-cijfers van het RIVM is het verzurend effect ongeveer 9% van het totale verzurende effect van Schiphol. Betwijfeld moet worden of de inschatting van de SO₂-emissie in het MER wel juist is. In tabel 7.16 wordt voor de nieuwe aangevraagde situatie een emissie van 93 ton genoemd en voor de referentiesituatie een emissie van 87 ton. Gelet op de hierboven genoemde cijfers van het RIVM (circa 235 ton in 2017 en 2018) is dit veel te laag. Maar ook al zou het juist zijn; een projectemissie van 93.000 kg SO₂ is nog altijd aanzienlijk. Dit zal tot aanmerkelijke deposities op omliggende Natura2000-gebieden leiden, temeer daar SO₂ circa vijf maal sneller deponeert dan NO₂. De SO₂-depositie vanwege het project Luchthaven Schiphol op zuurgevoelige habitats en leefgebieden in Natura2000-gebieden had in de passende beoordeling dan ook beslist niet mogen ontbreken. Dit dient alsnog te worden toegevoegd.
- 65 Cliënten wijzen er in dat verband nog op dat het OPS-model, het model dat aan het rekenprogramma AERIUS ten grondslag ligt, ook de verspreiding en de depositie van SO₂-emissies kan berekenen. Er bestaan derhalve geen rekentechnische beperkingen om net als bij NO_x ook de deposities van SO₂ vast te stellen. Het totaal verzurend effect op de habitattypen kan op deze wijze worden vastgesteld.

Geluid / optisch

- 66 In de als passende beoordeling gepresenteerde rapportage wordt de conclusie getrokken dat de geluidscontouren en de optische verstoring geen significante effecten veroorzaken. Er worden geen mitigerende maatregelen getroffen om de effecten tegen te gaan. Dit betreft dan ook geen passende beoordeling, maar een voortoets. Als Uw conclusie gevolgd wordt, zijn op basis van objectieve feiten significante effecten uitgesloten. Nu U ten aanzien van overige aspecten zoals stikstofdepositie ook tot die conclusie komt, zou er dan ook geen vergunningplicht zijn, indien dat standpunt van U juist zou zijn (quod non). Dit betekent dat de vergunning hoe dan ook niet verleend dient te worden.
- 67 Nu de referentiesituatie van 480.000 vliegtuigbewegingen bestreden wordt, is dat natuurlijk ook van belang voor de conclusies ten aanzien van verstoringen door geluid en optische verstoringen. In geval van een (veel) lager aantal vliegtuigbewegingen in de

referentiesituatie is er geen sprake van een toename van 20.000 vliegtuigbewegingen, maar (veel) meer. Vanwege het vollere luchtruim moet bovendien over ruimere afstanden laag worden gevlogen. Ter vermijding van hinder voor omwonenden zullen vliegtuigen bovendien eerder uitwijken naar vliegroutes boven natuurgebieden. Er is niet aangetoond dat er geen significante effecten optreden, uitgaande van de juiste, lagere referentiesituatie.

- 68 In de geluidstoets is op de gebruikte dB(A) een correctie voor het frequentiebereik voor het menselijk oor toegepast. Deze dient niet toegepast te worden omdat het om verstoring bij dieren gaat. Voor een ecologische analyse dient daarom niet van de dB(A) uitgegaan te worden, maar van de dB (dus zonder de correctie).

Verjaging / afschot

- 69 Rond het vliegveld worden vogels verjaagd of afgeschoten vanwege de veiligheid. Dit zal primair gericht zijn tegen soorten als aalscholver, blauwe reiger, ooievaar, wilde eend, kraakeend, kolgans, grauwe gans, toendrarietgans, knobbelzwaan, buizerd, bruine kiekendief, grauwe kiekendief, kievit, scholekster, zilvermeeuw, stormmeeuw, kokmeeuw, holenduif, houtduif, zwarte kraai, kauw, ekster en spreeuw. Dit betreft ondermeer vogelsoorten waarvoor speciale beschermingszones als Vogelrichtlijngebied zijn aangewezen. Dit kan consequenties hebben voor de instandhoudingsdoelstellingen ten aanzien van de vogelsoorten waarvoor deze leefgebieden zijn aangewezen. Niet is onderzocht of dit tot significante effecten leidt en of de toename van het vliegverkeer tot significante effecten leidt voor deze instandhoudingsdoelstellingen.

- 70 Ook de zee-arend, een soort waarvoor onder meer Natura2000-gebied Oostvaardersplassen is aangewezen, is gevaarlijk voor vliegtuigen – en vliegtuigen zijn gevaarlijk voor hem. Ten onrechte is niet onderzocht of de wijziging van het project leidt tot mogelijk significante effecten ten aanzien van de instandhoudingsdoelstellingen ten behoeve van leefgebieden voor zee-arenden in de omliggende Natura2000-gebieden.

Geen borging van externe saldering

- 71 Tenslotte wijzen cliënten op het volgende. In het voorgaande is Uw weergave van de referentiesituatie aangevochten. Echter ook als Uw weergave van de referentiesituatie juist zou zijn (quod non), is er geen ruimte voor extern salderen naar het project Exploitatie Lelystad Airport. De uitspraak ECLI:NL:RVS:2021:71 heeft immers ook gevolgen voor extern salderen. Uitgaande van Uw weergave van de referentie, is de vergunning die U voornemens bent te verlenen, gebaseerd op interne saldering. Daarvoor is de vergunningplicht vervallen. Intrekken van een dergelijke natuurvergunning betekent volgens de uitspraak dan ook niet dat daarmee kan worden bewerkstelligd dat de activiteit wordt beëindigd. Een dergelijke intrekking kon daarom immers niet meer als passende maatregel worden geduid. Dit moet ook gelden voor wijziging van een dergelijke vergunning. Een wijziging van een vergunning voor een

niet-vergunningplichtige activiteit kan immers evenmin bewerkstelligen dat de activiteit gewijzigd wordt uitgevoerd. Nu intrekking of wijziging van een dergelijke vergunning niet kan bewerkstelligen dat de activiteit wordt gewijzigd of beëindigd, kan een dergelijke maatregel ook niet als mitigerende maatregel voor een ander project worden ingezet. Als Uw weergave van de referentiesituatie juist zou zijn, zou het opgenomen voorschrift 13, waarin de externe saldering naar het project Exploitatie Lelystad Airport is geregeld, neerkomen op een wijziging van een niet-natuurvergunningplichtige activiteit. Aan het voorschrift komt dan ook geen betekenis toe. Er is daarmee geen sprake van borging van eventuele externe saldering en dat is wel een vereiste. Er is dan ook geen ruimte voor voorschrift 13.

Conclusie

Gelet op het bovenstaande verzoek ik U namens cliënten de vergunning niet te verlenen. Tevens wordt U verzocht te bepalen dat Royal Schiphol Group NV geen externe saldering aan NV Luchthaven Lelystad als saldonemer ter beschikking stelt.

VERZOEK PASSENDE MAATREGELEN

- 1 Aangezien de Raad van State in de jurisprudentie bepaalt dat het de wijziging van de bestaande activiteit is, die beschouwd moet worden als het project dat getoetst moet worden ex art. 6 lid 3 Habitatrichtlijn – (ex art. 2.7 lid 2 WNb), wordt de vraag of er significante effecten zijn in de jurisprudentie beperkt tot de vraag of de wijziging van de activiteit significante effecten kan opleveren. Dat laat uiteraard onverlet dat ook de bestaande activiteit effecten kan hebben. Deze vallen onder art. 6 lid 2 Hrl.
- 2 Cliënten wijzen op de uitspraak ECLI:NL:RVS:2021:71. Wanneer er een (dreigende) verslechtering of verstoring met significante gevolgen van de natuurwaarden optreedt, is het nodig dat er passende maatregelen worden getroffen. Uit de Gebiedsanalyses van veel Natura2000-gebieden waar Schiphol stikstof op deponeert, volgt dat sprake is van een (dreigende) verslechtering of verstoring. Voor het Natura2000-gebied Kampina & Oisterwijkse Vennen wordt dit zelfs nadrukkelijk bevestigd in r.o. 13.4 van genoemde uitspraak. Schiphol heeft in ieder geval vanwege de stikstofdepositie die de luchthaven veroorzaakt, en die sinds de referentiedatum sterk is gestegen, hier effecten op. Voor wat betreft Natura2000-gebieden de Deurnsche Peel & Mariapeel en de Groote Peel wordt in de PAS-uitspraak ECLI:NL:RVS:2019:1603 bevestigd dat sprake is van een (dreigende) verslechtering of verstoring. Ook daarop deponeert Schiphol stikstof. Ook bij tal van dichterbij gelegen Natura2000-gebieden, waarop Schiphol nog meer stikstof deponeert, blijkt uit de Gebiedsanalyses dat sprake is van een (dreigende) verslechtering of verstoring met significante gevolgen van de natuurwaarden, zodat passende maatregelen nodig zijn. Er moeten dus passende maatregelen voor die gebieden worden getroffen (r.o. 12 en 13, 13.4). Artikel 2.4 WNb biedt daartoe

- mogelijkheden. Ook daartoe bent U ingevolge art. 1.3 lid 5 WNb in dit geval het bevoegd gezag. U kunt aan Schiphol Airport een verplichting opleggen onder meer om de nodige preventieve of herstelmaatregelen te treffen, de handeling overeenkomstig daarbij gegeven voorschriften uit te voeren of de handeling te staken.
- 3 U heeft beoordelingsruimte bij de keuze van die passende maatregelen. Die beoordelingsvrijheid is echter niet onbeperkt. Wanneer U afziet van maatregelen, dan rust er op U de motiveringsplicht om inzichtelijk te maken met welke passende maatregelen (maatregelenpakket of programma) dan wel uitvoering wordt of zal worden gegeven aan de noodzakelijke daling van de stikstofdepositie binnen een afzienbare termijn (r.o. 7.3). U dient dan uit te leggen welke andere maatregelen zijn of zullen worden uitgevoerd, binnen welk tijdpad die maatregelen worden uitgevoerd en wanneer verwacht wordt dat deze effectief zijn (r.o. 7.2 en 14.3). Daarbij volstaat het niet om te verwijzen naar het Programma Aanpak Stikstof (PAS) of naar een aangekondigd pakket van maatregelen. Ook dienen daarbij de resultaten van het MAN-netwerk betrokken te worden (r.o. 14.3).
 - 4 Cliënten vullen aan dat ook een verwijzing naar de Wet stikstofreductie en natuurverbetering niet voldoet aan de motiveringsverplichting. Ten eerste niet omdat het pakket aan maatregelen in dit wetsvoorstel nog niet in uitvoering is. Bovendien leidt dit maatregelenpakket niet tot de noodzakelijke daling. Het Adviescollege Stikstofproblematiek is in het eindrapport van 8 juni 2020 immers op basis van een ecologische analyse tot het oordeel gekomen dat de totale binnenlandse stikstofemissie in 2030 met minimaal 50 % gereduceerd moet zijn en dat daarna de emissie verder moet worden gereduceerd, zodat vóór 2040 de stikstofdepositie in alle Nederlandse Natura2000-gebieden beneden de kritische depositiewaarde (KDW) wordt gebracht. Het huidige wetsvoorstel leidt slechts tot een resultaatsverplichting van 50 % reductie in 2035. Niet is ecologisch inzichtelijk gemaakt dat de natuurgebieden dit verdere uitstel kunnen lijden en niet is inzichtelijk gemaakt met welke passende maatregelen (maatregelenpakket of programma) dan wel uiteindelijk nog binnen afzienbare termijn uitvoering wordt of zal worden gegeven aan de noodzakelijke daling van de stikstofdepositie. Dit steekt nog te meer aangezien ongeveer 2/3 van alle beoogde extra stikstofreductie pas tussen 2030 en 2035 zal plaatsvinden, waarbij voor deze extra reductie bovendien nog geen maatregelen zijn beschreven. De Algemene Bestuursdienst wijst er in het rapport van maart 2021 “Stikstofruimte voor de toekomst, Langetermijnverkenning stikstofproblematiek: doel, integraliteit en regie” bovendien op dat een hoger generiek reductiepercentage tot wel 70 % nodig is bij het ontbreken van aanvullende gebiedsgerichte maatregelen om voldoende bescherming te bieden.
 - 5 Het advies van het Adviescollege Stikstofproblematiek en de Langetermijnverkenning dienen bij de toepassing van Uw

verplichting om passende maatregelen te treffen bovendien als een zwaarwegend advies aangemerkt te worden. Het Adviescollege wijst er op dat het relatieve aandeel van de luchtvaartsector in de NOx-emissies is **verviervoudigd**, omdat veel andere sectoren qua emissie zijn gedaald, maar de luchtvaartsector is gegroeid. Omdat er op wordt ingestoken dat van alle sectoren een emissiereductie wordt gevraagd in **absolute** zin, adviseert het Adviescollege om volumegroei van de luchtvaartsector alleen mogelijk te maken als de NOx-emissies door de luchtvaart in absolute zin afnemen. Voorwaarde voor groei van de sector is een **vermindering van de huidige NOx-emissies**. In dit verband wijzen cliënten op de spectaculaire groei die Schiphol Airport sinds de referentiedata 10 juni 1994 tot 7 december 2004 en daarna heeft doorgemaakt en waarop is gewezen in de zienswijze tegen de ontwerp-natuurvergunning. De stikstofemissie is dan ook enorm toegenomen. Schiphol betreft bovendien veruit de grootste stikstofbron binnen de luchtvaartsector en mag volgens de ontwerp-natuurvergunning zelfs in absolute zin qua stikstofemissie en -depositie groeien ten opzichte van de huidige NOx-emissies (en -deposities). Wanneer U af ziet van het treffen van passende maatregelen in overeenstemming met het advies van het Adviescollege binnen de luchtvaartsector, zal dit dan ook betekenen dat de maatregelen in een onevenredige mate bij andere sectoren neergelegd moeten worden.

- 6 In dit verband wijzen cliënten ook op de arresten Grüne Liga (ECLI:EU:C:2016:10), Stadt Papenburg (ECLI:EU:C:2010:10) en het PAS-arrest (ECLI:EU:C:2018:882). Schiphol Airport beschikt over een bepaalde bestaande toestemming van vóórdat de beschermingsregeling van de Habitatrichtlijn van toepassing werd. De uitvoering van dat project valt toch onder art. 6 lid 2 Hrl en het is niet uitgesloten dat deze bestaande activiteit significante effecten veroorzaakt. Dat kan niet blijken uit de toets ex art. 6 lid 3 Hrl, aangezien die toets volgens de jurisprudentie van de Raad van State beperkt is tot de gevolgen van de wijziging van de bestaande activiteit. Een bestaande activiteit is echter slechts in overeenstemming met art. 6 lid 2 Hrl als is gegarandeerd dat zij niet leidt tot een verstoring die significante gevolgen kan hebben. Het kan daarom zelfs nodig zijn dat als passende maatregel ex art. 6 lid 2 Hrl alsnog een passende beoordeling moet worden gemaakt, die voldoet aan de vereisten van art. 6 lid 3 Hrl om zeker te weten of de bestaande activiteit geen significante gevolgen veroorzaakt. Die vraag is immers nooit geadresseerd, want bij de toestemming die Schiphol Airport kreeg vóórdat de beschermingsregeling van de Habitatrichtlijn van toepassing werd, is uiteraard geen passende beoordeling als bedoeld in de Habitatrichtlijn uitgevoerd. En bij latere toestemmingsbesluiten ook niet, en al zeker niet ten aanzien van de al bestaande activiteit. Deze passende beoordeling moet dan voldoen aan de zorgvuldigheidseisen die art. 6 lid 3 Hrl aan een passende beoordeling stelt, maar moet uiteraard betrekking hebben niet op de vraag of de wijziging van de activiteit significante effecten

veroorzaakt, maar op de vraag of de bestaande activiteit significante effecten veroorzaakt. Het feit dat de rechtsgevolgen van art. 6 lid 3 Hrl pas gelden na opname van een gebied op de EU lijst van aan te wijzen gebieden dan wel na aanwijzing als Vogelrichtlijngebied, dan wel vanaf 10 juni 1994 als die aanwijzing eerder heeft plaatsgevonden, doet aan de noodzaak dat passende maatregelen moeten worden getroffen die eventueel kunnen inhouden dat alsnog een passende beoordeling moet worden gemaakt, niet af. Het gaat hier immers om een rechtsgevolg dat uit art. 6 lid 2 Hrl voortvloeit en niet uit lid 3. Indien een significante verstoring of een verslechtering alleen maar kan worden voorkomen of ongedaan kan worden gemaakt door het stoppen of wijzigen van een activiteit waarvoor vóór het van kracht worden van de verplichtingen uit art. 6 Hrl toestemming is verleend, dan zal die toestemming op grond van art. 6 lid 2 Hrl moeten worden ingetrokken of gewijzigd en zal de activiteit moeten worden beëindigd of gewijzigd.

- 7 In de zienswijze tegen de ontwerp-natuurvergunning is gemotiveerd dat de referentiesituatie veel lager is dan U stelt. Hoe hoger echter de referentiesituatie, hoe groter het gedeelte van de bestaande activiteit is, waar art. 6 lid 2 Hrl op van toepassing is. Hoe hoger dus de referentiesituatie is, hoe meer het van belang is dat U Uw verantwoordelijkheid neemt om met toepassing van art. 2.4 WNb de noodzakelijke passende maatregelen te treffen.
- 8 Uiteraard betekent de te treffen noodzakelijke passende maatregel ter reductie van de stikstofemissie van Schiphol dat er geen ruimte is om extern te salderen naar Lelystad.
- 9 Cliënten verzoeken U dan ook om op grond van art. 2.4 WNb maatregelen te treffen, teneinde te voorkomen dat de bestaande activiteiten van Schiphol Airport significante effecten veroorzaken, en voor zover er geen sprake is van significante effecten maar wel van effecten, de stikstofdepositie vanwege de bestaande activiteiten van Schiphol Airport op overbelaste stikstofgevoelige Natura2000-gebieden waar een (dreigende) verslechtering of verstoring met significante gevolge van de natuurwaarden optreedt als gevolg van de (totale) stikstofbelasting, zo ver als in redelijkheid haalbaar is terug te dringen en in ieder geval er voor te zorgen dat er conform het advies van het Adviescollege een vermindering van de huidige NOx-emissies wordt veroorzaakt, en daarmee een vermindering van de huidige NOx-deposities, die passend bijdraagt aan de noodzakelijke daling van stikstofdeposities op de betrokken Natura2000-gebieden binnen een afzienbare termijn. Cliënten denken dan met name aan het type maatregelen als is opgenomen in art. 2.4 lid 1 onder b, c en/of d.

Hoogachtend.

Zienswijze met betrekking tot de MER
Buurtbelangenvereniging Buurt 10, de Eendracht
Amsterdam, Geuzenveld-West

Amsterdam, 27 maart 2021

De milieueffectrapportage, zoals die nu voorligt, is op een aantal punten discutabel.

Onze situatie: onze wijk bestaande uit ca. 1000 huishoudens ligt aan de westelijke rand van Geuzenveld. Bij de bouw van de wijk eind jaren '80 van de vorige eeuw zijn er wat aanpassingen geweest aan de huizen in verband met de geluidsoverlast van Schiphol. Dit betrof het aanbrengen van dubbele beglazing op de bovenste verdieping van een reeks woningen waar men aanvankelijk enkele beglazing had gepland. Deze beglazing voldoet nu in het geheel niet aan de huidige isolatienormen. Onze huizen zijn gebouwd met standaardwarmte-isolatie en niet naar de geluidsnormen van de Schipholisolatie die geldt voor woningen die in het directe overlastgebied liggen. Volgens de regels valt onze wijk hier niet onder, maar in praktijk wordt hier wel degelijk met een hoge frequentie laag overgevlogen dan wel gedraaid met alle geluidsoverlast vandien. Op het overzicht van de banen en uitvliegroutes is te zien dat onze wijk rood gemarkeerd is. Kortom, onze wijk ligt midden in de corridor van het uitvliegende verkeer van de Zwanenburgbaan en het te vroeg afbuigende verkeer van de Polderbaan. Dit geldt voor de dagvluchten.

Nu constateren wij dat in de herziene versie van de MER wordt aangegeven dat er geen geluidsmetingen worden gedaan, maar dat er schattingen gehanteerd worden op basis van internationaal geacteerde modellen en rekenmethodes. (Milieueffectrapportage Schiphol, deelonderzoek 4). De belangrijkste vraag voor ons is hoe het geluid in onze omgeving wordt gemeten? Immers noch binnen onze wijk noch binnen de corridor bevindt zich een meetpunt. Dit is wel heel vreemd. De dichtstbijzijnde meetposten die op de Flightradar te zien zijn, zijn gesitueerd aan de noordwestrand van Osdorp, welgeteld drie, maar die bevinden zich buiten de corridor en niet in de corridor en zijn dus voor ons gebied niet relevant. Verder staan er twee meetposten bij Halfweg-Zwanenburg. Ook deze kunnen niet de overlast meten die wij in de wijk ervaren. Bron: noiselab.caspar.aero.nl.

Onze vraag is of er überhaupt in onze wijk geluidsmetingen zijn gedaan ten behoeve van het meten van de geluidshinder binnen de uitvliegroute van de Zwanenburgbaan. Als hier uitsluitend met modellen wordt gewerkt, dan komt de uitkomst hiervan niet overeen met de werkelijkheid van geluidsoverlast zoals die door de bewoners wordt ervaren.

Bovendien vragen wij ons af of de luchtverkeersleiding/piloten de noord-/noordoostelijke route over het Westelijk Havengebied richting Oostzaan/Landsmeer nauwgezet volgen. In het verleden bogen zij pas voorbij het Noordzeekanaal af naar het zuiden. Nu buigen de vliegtuigen pal boven onze wijk af naar het zuiden. Heeft u hier een verklaring voor en is dit toegestaan?

Daarnaast stellen wij vraagtekens bij de feedback die wij via bezoekbas.nl ontvangen na een klacht. Is deze correct of hanteert men dezelfde geluidsmodellen? Zelf meten wij namelijk met de applicatie Explane andere hoogtes en bijgevolg andere decibelwaarden. Er is vaak een discrepantie in hoogte tussen de metingen van Bezoekbas en Explane van ca. 150 meter en soms ook meer, zeker als het cargo toestellen betreft.

De laatste weken wordt er regelmatig 's nachts over de wijk gevlogen. Er is een tijdelijke ontheffing verleend i.v.m. het onderhoud van de Polderbaan. Veel bewoners hebben hier veel last van. Wat is de onderbouwing voor de ontheffing? Het nachtregime beschermt juist de nachtrust van omwonenden. Het huidige nachtregime (23.00 u. tot 7.00 u.) is toch al krap.

Kortom: het bezwaar dat wij aantekenen tegen de ontwerpwijziging van de MER is dat wij moeten vaststellen dat de metingen niet overeenkomen met de door ons ervaren werkelijkheid en dat uit niets blijkt dat er op een correcte en adequate manier gemeten wordt. Wij, als wijk van ca. 2300 bewoners, worden niet ontzien, ook 's nachts niet hetgeen onze nachtrust behoorlijk verstoort..

Een vriendelijke groet,

Namens de Buurtbelangenvereniging Buurt 10, de Eendracht

Groot Geerdinkhof, vereniging van huiseigenaren

Amsterdam Zuidoost



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Den Haag

Datum: Amsterdam, 26 maart 2021
Betreft: Gewijzigd Luchthavenverkeerbesluit

Geachte heer, mevrouw,

Het bestuur van de vereniging van huiseigenaren Groot Geerdinkhof behartigt de belangen van de bewoners van de wijk Geerdinkhof. Meer dan 80% van de bewoners is lid van onze vereniging. Mede namens de bewoners willen wij reageren op het gewijzigde Luchthavenverkeerbesluit.

De wijk Geerdinkhof ligt in de Bijlmermeer in Amsterdam Zuidoost en de landingsbaan van de Buitenveldertbaan loopt recht over onze wijk.

Nachtvluchten

Het voornemen om het aantal nachtvluchten terug te brengen van 32.000 naar 29.000 per jaar is een goed besluit, maar bij lange na nog niet voldoende om onze bewoners niet meer te storen in hun nachtrust. Om dat te realiseren moet het aantal nachtvluchten veel verder omlaag; wij verzoeken u derhalve het aantal nachtvluchten verder te verminderen.

NNHS

Het besluit om in het Nieuwe Normen- en Handhaving stelsel (NNHS) zoveel mogelijk de geluidpreferente baancombinaties te gebruiken, waardoor het verkeer op de meest preferente baan wordt afgehandeld, is voor ons goed om te horen, alleen hopen wij wel dat deze belofte nu ook echt wordt waargemaakt.

Dat het aantal vliegbewegingen toch weer wordt opgevoerd naar 500.000 vinden wij niet terecht en onverdiend is, want het aantal gehinderden is niet afgenomen, terwijl dat een voorwaarde was voor de stijging van het aantal vluchten.

Aangezien een heel groot deel van de vluchten op Schiphol overstapvluchten zijn, hebben wij daarvan in Nederland alleen de lasten en niet de lusten, dus een onwenselijke situatie. Een dergelijk hoog aantal vliegbewegingen is zeer ongewenst en heeft een nadelige invloed op onze leefomgeving. Ten gevolge van lawaai, luchtverontreiniging in de vorm van CO₂-uitstoot, fijnstof, etc. ontstaan gezondheidsklachten als luchtwegklachten en stress. Wij verzoeken u het aantal vliegbewegingen omlaag te brengen.

Geluidsoverlast

De geluidsoverlast die wij ervaren door de laag overkomende vliegtuigen over onze wijk is groot. Omdat het daalpad van vliegtuigen niet wordt aangepast, is de geluidsoverlast zelfs nog groter dan nodig. Het inzetten van een ander daalpad kan de geluidsoverlast doen afnemen, maar hiervoor wordt niet gekozen omdat daardoor vliegtuigen niet snel achter elkaar kunnen landen! Wij verzoeken u deze geluidsvriendelijkere manier wel te gaan inzetten.

Om de geluidsoverlast in onze wijk in kaart te brengen, heeft de vereniging, met extra financiële steun van een aantal bewoners, in 2015 een geluidmeetpunt in de wijk geplaatst. De metingen van dit meetpunt worden vastgelegd door DLFD (Deutsche Fluglärmdienst) en zijn zichtbaar via EANS.net (European Aircraft Noise Services).

Meten versus berekenen

Omdat in onze ogen de mate van geluidsoverlast, die wij ervaren niet geheel juist wordt vastgesteld, willen wij middels deze zienswijze een bijdrage leveren aan een meer correcte methode.

Tot op heden wordt de belangrijkste meetwaarde in de bepaling van de ernst van de geluidsoverlast niet gemeten maar berekend. Dat is begrijpelijk als men met rekenkundige modellen niet bestaande situaties wil weergeven. Minder begrijpelijk wordt het als er wel gemeten waarden voorhanden zijn waardoor het geluid op grondniveau, de ervaren geluidsdruk door bewoners in Geerdinkhof, in het rekenmodel kan worden opgenomen.

De huidige methode berekent het geluid aan de hand van afstand, geluidsdruk gemeten bij een proefopstelling en als het mee zit de windrichting en snelheid.

Wat men mist zijn de akoestische omstandigheden op grondniveau en de verstrooiing van de geluidsgolven door de weersomstandigheden. Soms is dat in ons voordeel maar soms levert dat ook extra overlast op.

Het voorstel van ons als bestuur is de meetwaarden van ons meetpunt en de andere twee meetpunten in Amsterdam Zuidoost mee te nemen in de berekening die wordt gebruikt om de overlast vast te stellen.

De meetpunten worden jaarlijks geijkt zodat de meetwaarden niet kunnen worden betwist.

De meetwaarden zijn beschikbaar op: <http://www.eans.net/Mess/Mess.php?R=610>

De meetpunten zijn:

Amsterdam-Zuidoost 1 •••

Amsterdam-Zuidoost 2 ••• (Geerdinkhof)

Amsterdam-Zuidoost 3 •••

Op deze manier willen wij een bijdrage leveren aan de vaststelling van de mate van overlast en helder maken waarom bewoners gezondheidsschade (kunnen) oplopen.

De slogan "meten is weten" is hierbij zeker van toepassing. Daardoor is Nederland groot geworden en leidend in techniek. Laten we dit voordeel niet inruilen voor een beleid gebaseerd op aannames.

Beleidsuitvoering waarbij metingen en berekeningen elkaar ondersteunen is winst voor een ieder.

Door de Omgevingsraad Schiphol is ook een zienswijze ingediend. Als bestuur van Groot Geerdinkhof ondersteunen wij deze zienswijze.

Het bestuur van Groot Geerdinkhof,

Secretariaat Groot Geerdinkhof

Wordingsgeschiedenis LVB

De uitwerking van het nieuwe stelsel heeft vele jaren geduurd. Daardoor is het ingehaald door recente richtlijnen van de WHO, ingrijpende adviezen van de Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur en het rapport *Schiphol, vernieuwd verbinden* van Pieter van Geel. LVB1 -een Algemene Maatregel van Bestuur (Amvb)- is het sluitstuk van het Aldersakkoord uit 2008. Met deze Amvb treden de resterende artikelen van de in 2016 gewijzigde Luchtvaartwet in werking: een plafond van 500.000 vluchten (waarvan 29.000 in de nacht), het Nieuwe Normen- en Handhavingssstelsel (NNHS), inclusief aangescherpte vierde baanregel. Door de lange wordingsgeschiedenis en de praktijk van anticiperend handhaven -het creëren van voldongen feiten- is er inmiddels drie jaar praktijkervaring met de werking van het stelsel bij rond de 500.000 vluchten. Op grond hiervan zouden wij als bewoners indertijd negatief hebben geadviseerd over het NNHS. Zoals ook uit de milieueffectrapportage (MER) blijkt, neemt namelijk het aantal gehinderden sterk toe, en de stap van 450.000 naar 500.000 vluchten heeft een sterk negatieve impact op de omgeving gehad.

Het uitgangspunt van het Aldersakkoord dat groei gepaard zou gaan met een gelijktijdige afname van het aantal gehinderden is daarmee niet waargemaakt. Integendeel, het aantal gehinderden is gestegen in plaats van gedaald. Ook heeft de ervaring inmiddels geleerd dat het NNHS onvoldoende lokale bescherming biedt door de ruime regels en vele uitzonderingen op de vliegregels en het sturen op totalen voor de Schipholregio.

Onvoldoende onderbouwing van het nieuwe stelsel

Het MER geeft een foutief en te rooskleurig beeld van de nieuwe situatie. Ten eerste leidt groot onderhoud dat vrijwel ieder jaar aan de orde is tot aanzienlijke overlast. Het bedrijfsrisico wordt afgewenteld op de omgeving. In het MER is dit echter onvoldoende inzichtelijk. Het is niet opgenomen in de basisberekeningen. Ten tweede leveren 'L_{den}-plaatjes' te weinig inzicht om de overlast conform de werkelijkheid weer te geven. Ook het aantal vliegbewegingen op de verschillende vliegpaden is relevant.

Punt drie betreft de rekenmethodes. Er wordt geen inzicht gegeven in het afzonderlijke effect van de overgang van NADP1 (noise abatement departure procedure) naar NADP2. Eerder heeft de commissie MER geconstateerd dat het Nederlandse rekenmodel de effecten niet goed weergeeft en mede daarom geadviseerd om Doc29 te gaan gebruiken voor de geluidsberekeningen. De evaluatie aan de Alderstafel over de wenselijkheid van de invoering van NADP2 is echter gedaan op basis van het Nederlandse rekenmodel. De informatie ontbreekt nu om de wenselijkheid opnieuw te beoordelen, rekening houdend met de nieuwe geluidsberekeningen. Wij vinden verder dat te weinig is gedaan met de 'technical challenge' met betrekking tot de overgang naar Doc29. Wij missen in de appreciatie van de minister een overtuigende onderbouwing waarom resultaten uit deze evaluatie niet zijn meegenomen.

Verder missen wij een transparante en goed onderbouwde verantwoording over de keuzes die zijn gemaakt bij de invulling van Doc29 voor de situatie op Schiphol. Zo is wel een aanpassing gedaan voor het niet starten met vol gewicht, maar is er geen aanpassing gedaan voor het niet gebruiken van de volledige lengte van de baan bij start (de zogenaamde intersectie starts). Ook vinden wij het verschil tussen meten en rekenen zoals blijkt uit de rapportage van NLR nog steeds te groot en had er meer inspanning geleverd kunnen worden om het

rekenmodel beter te laten aansluiten bij de praktijk. Dit hoeft niet te wachten op de resultaten van het meerjarige programma meten en rekenen, want verschillende gebreken in het rekenmodel zijn nu al bekend en ook ingebracht tijdens de 'technical challenge'.

Ten vierde is het onjuist het oude stelsel met handhavingspunten te vervangen door het NNHS en vervolgens groei na te streven naar 500.000 vluchten. Dit maximum aantal uit het Aldersakkoord is onderdeel van een verzameling afspraken die een en ondeelbaar zijn. Bewoners hebben daarbij herhaald gewezen op het leveren van onvoldoende hinderbeperking en het niet uitvoeren van het afgesproken selectiviteitsbeleid. De groei naar 500.000 vluchten is niet verdiend.

Tot slot is de argumentatie dat de groei naar 500.000 vluchten mogelijk is binnen de gelijkwaardigheidscriteria niet relevant: ook bij het oude stelsel is hier sprake van. Er is niet aangetoond dat het NNHS beter werkt dan het oude stelsel en een gelijkwaardige bescherming biedt. Voor de rechtvaardiging van het nieuwe stelsel is alleen een berekening gemaakt dat er een kleine verbetering zou zijn in het aantal gehinderden doordat bij het NNHS aan het einde van het gebruiksjaar geen stuurmaatregelen nodig zijn. Deze berekening gaat echter voorbij aan het veel grotere effect dat er bij de handhavingspunten een prikkel is om gedurende het jaar meer preferent te vliegen om binnen de handhavingspunten te blijven. Ook is er slechts een vergelijking gemaakt tussen de twee stelsels bij 450.000 vluchten en niet bij 500.000 vluchten.

Het sturen op één criterium geeft de verkeerde prikkels

In het LVB is een streefwaarde geïntroduceerd voor het aantal ernstig gehinderden binnen de 48 dB(a) contour. Dit is een irrelevante en vertekende uitkomstmaat. Onze argumenten zijn de volgende:

1. Het aantal ernstig gehinderden (EGH) sluit onvoldoende aan bij de hinderbeleving, want het houdt geen rekening met rustperiodes, piekniveaus en frequenties.
2. Een totaal voor de Schipholregio biedt lokaal geen bescherming (het kan per saldo verbeteren maar lokaal verslechteren).
3. De huidige systematiek kent vier gelijkwaardigheidscriteria. Door een streefwaarde op te nemen voor slechts één criterium wordt de werkelijkheid niet beschreven en ontstaan verkeerde prikkels. Zo kan een verschuiving van de hinder van het buitengebied naar het binnengebied (bijvoorbeeld bij een routewijziging) leiden tot een betere score op EGH maar meer hinder in het al zwaar belaste binnengebied. Om dit soort perverse prikkels te voorkomen is het noodzakelijk om streefwaarden op te nemen voor alle vier gelijkwaardigheidscriteria.

Groei naar 500.000 vluchten is niet verdiend

Binnen de ORS is door bewoners en lokale bestuurders herhaaldelijk gewezen op het niet leveren van de afgesproken hinderbeperking van het Aldersakkoord. In het regeerakkoord van Rutte III is daarbij een uitspraak gedaan hoe zij daarbij het Aldersakkoord interpreteert. *'De door de sector behaalde milieuwinst sinds het ingaan van het Aldersakkoord mag, conform de*

afspraken aan de Alderstafel, voor 50% worden benut voor groei van vliegverkeer. De overige 50% van de milieuwinst wordt gebruikt voor vermindering van de overlast voor omwonenden.' Er heeft echter geen vermindering van het aantal gehinderden plaatsgevonden maar juist een stijging. In het Aldersrapport van 2019 staat klip en klaar dat de *'behaalde milieuwinst in de afgelopen tien jaar voor meer dan 100% benut is voor volumegroei. Wanneer de tekst van het regeerakkoord dan ook letterlijk zou worden uitgevoerd, betekent dit dat eerst de 50% van de milieuwinst voor vermindering van de overlast voor omwonenden dient te worden ingevuld.'*

Het is dan ook niet te begrijpen om in LVB1 gefaseerd een terugkeer naar 500.000 vluchten toe te staan. Te meer daar het door Schiphol opgestelde hinderbeperkingsplan geen zicht biedt op het inlopen van de achterstand. Het plan biedt bovendien geen enkele oplossing voor de minister gevraagde vermindering van de hinderbeleving, zoals rustperiodes.

Selectiviteit is niet gerealiseerd

Het Aldersakkoord gaat uit van selectiviteit waarbij Schiphol zich richt op de zogenaamde 'mainportgebonden' vluchten. Deze selectiviteit is niet gerealiseerd zoals onder meer blijkt uit de 'shared vision' rapportage van de heer Alders. Uitplaatsing van vakantieverkeer naar Lelystad en Eindhoven heeft ook niet plaatsgevonden. Schiphol heeft juist actief niet-'mainportgebonden' verkeer aangetrokken, onder andere door het openen van een speciale pier daarvoor. Daarnaast hebben wij geconstateerd dat er ook bij het 'mainportgebonden' verkeer een wildgroei heeft plaatsgevonden in de afgelopen jaren. Dit betreft vluchten naar toeristische bestemmingen die gevuld worden met overstappers. In combinatie met de 'feeder vluchten' ontstaat hierdoor een groot aantal vluchten dat niet bijdraagt aan de netwerkqualiteit.

Uitgaande van het publieke belang uit de concept Luchtvaartnota komen wij voor Schiphol uit op een aantal vluchten van tussen de 272.000 en 346.000, een aantal dat tot en met 2050 meer dan voldoende is voor de bereikbaarheid van en naar Nederland. Bij uitplaatsing van de vakantievluchten kan dit aantal nog verder met 41.000 vluchten omlaag. Voor de onderbouwing zie deze [link](#).

Het LVB bevat een aantal verruimingen, aanscherping is daarentegen noodzakelijk

Het voorliggende LVB beschrijft verruimingen waar vraagtekens bij gezet kunnen worden. Onweersbuien als uitzonderingsgrond is uitgebreid met drie extra typen weersituaties. Naast Thunderstorm (TS) zijn Cumulonimbus (CB), Towering Cumulus (TCU) en Snow (SN) toegevoegd. Dit is in strijd met de eerder afgesproken regels. Voor zover afwijkingen al nodig zijn is hiervoor al een operationele marge van 5% bij de verklaarbaarheid. Door verdere verruiming wordt afbreuk gedaan aan het principe van preferent baangebruik.

Er staan nog correcties open die gezien de tijd niet meer behandeld konden worden binnen de ORS maar niet verwerkt zijn door het ministerie. Dit betreft de preferenties buiten UDP (uniforme daglichtperiode) die nauwelijks sturing bieden en het behandelen van perioden zonder vliegbewegingen bij de verklaarbaarheid.

De vierde baanregel is in de RMI (Wijziging Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol) ruimer uitgewerkt dan in de Aldersbrief beschreven. Zo is er een ruime uitwerking van de herstelperiode en is er een niet-begrensde formulering van overige onvoorziene en/of uitzonderlijke omstandigheden.

Parallel starten in noordelijke richting bij verminderd zicht zoals verondersteld in het Aldersakkoord is niet gerealiseerd. In plaats van compenserende maatregelen zijn in het LVB 'eenvoudigweg' de regels aangepast aan het niet uitvoeren van de afspraken.

Dit lijken technische kanttekeningen, maar de gevolgen voor omwonenden zijn groot. Door de ruime regels in het NNHS valt het baangebruik thans voor een groot deel buiten de preferentietabel en is ieder baangebruik per definitie 'gelegitimeerd'. In plaats van verruiming had daarentegen naar aanscherpingen moeten worden gekeken. De beoogde aanscherping van de vierde baanregel is daarbij belangrijk, maar volstrekt onvoldoende. De vermindering van het aantal nachtvluchten naar 29.000 met LVB1 is een sterk vertraagde compensatie voor het niet volledige uitvoeren van de CDA-vluchten (continuous descent approach, glijvluchtnaderingen). Hiermee is ieder draagvlak weggemaaid. Verdere aanscherpingen zijn noodzakelijk bij zowel de primaire als secundaire banen.

Conclusies en aanbevelingen

- Het NNHS voldoet niet aan de verwachtingen en biedt ook geen oplossing voor de toekomst. Er is een systeem nodig dat lokale bescherming biedt (niet enkel sturen op totalen voor de Schipholregio) en aansluit bij de hinderbeleving. Daarbij dienen er maxima te worden gesteld per locatie aan de hinder in termen van aantal uren overlast, frequenties van passages en geluidsniveaus bij zowel de primaire als secundaire banen.
- De 500.000 vluchten zijn niet verdiend. Leg daarom een lager plafond vast.
- Hanteer voor dit plafond een aantal van 350.000 vluchten hetgeen ruim voldoende is voor het publieke belang 'verbinding'.
- Beperk de streefwaarde niet tot slechts één gelijkwaardigheids criterium (aantal ernstig gehinderden), maar voeg minimaal het aantal ernstig gehinderde huizen in het binnengebied toe om onjuiste prikkels te voorkomen, waarbij hinder verschuift naar de meest gehinderde gebieden
- Verruim het LVB niet ten opzichte van eerdere concepten maar scherp het juist aan.

Mocht het bovenstaande onverhoopt niet mogelijk zijn, dan zit er niets anders op dan de gedoogsituatie te beëindigen door het vigerende stelsel van Handhavingspunten met de huidige grenswaarden onverkort na te laten naleven door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Hoewel dit niet de gewenste uitkomst is, is het wel de consequentie van het feit dat ook het MER aantoont dat het NNHS de doelstelling -betere bescherming van de omgeving- niet heeft waargemaakt.

Maart 2021

Excellentie,

Het luchtvaartbeleid inzake de bescherming van bewoners en natuur rammelt al vele jaren aan alle kanten.

Het voorliggende ontwerp van LVB in combinatie met het NNHS, de luchtvaartwetten en de handhavingspraktijk biedt **niet de verbetering van normen en handhaving die nodig is om burgers effectief te beschermen tegen de negatieve effecten van luchtvaart.**

In deze zienswijze benoemen wij de tekortkomingen en de aanvullende maatregelen die daardoor noodzakelijk zijn.

NNHS en LVB ingehaald door nieuwe maatschappelijke werkelijkheid

De **maatschappelijke acceptatie** van overlast door de luchtvaart is de afgelopen jaren sterk verminderd. Dit geldt in de eerste plaats voor de bewoners onder vliegroutes.

Zij organiseren zich in brede coalities van **burgernetwerken** en onderzoeken of luchtvaartwetten de burger voldoende beschermen. Dit blijkt niet het geval. Daardoor voelen zij zich behandeld als **niet gehoorde tweederangs burgers**.

Zij zien zich hierin ondersteund door de Raad voor Leefomgeving en Infrastructuur, ministerieel adviseur Pieter van Geel en de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO). Die stellen respectievelijk dat de luchtvaart door de overheid als een **normale sector** bestuurd moet worden, er een **individuele basisnorm leefkwaliteit** moet komen en omwille van de **volksgezondheid strengere geluidsnormen** gehanteerd moeten worden.

De oorzaak van deze maatschappelijke kentering is de tot voor kort ongeremde groei van de luchtvaart. Dit heeft geleid tot intensief en langdurig gebruikte vliegroutes die **ernstige hinder veroorzaken in de wijde omtrek van Schiphol**, de 58 en 48 dB contouren, maar ook daarbuiten. Het GGD Kennemerland onderzoek, verschenen in december 2020, geeft hier goed inzicht in. Zie link: [Schiphol en gezondheid | GGD Kennemerland](#).

Technische analyse (1) van deze hinder wijst uit dat de gelijkwaardigheid van 58 dB(A) Lden met 35 Ke onjuist is, en dat dit moet worden verlaagd tot ca. 55 dB(A) Lden. Dit impliceert, dat de teveel geluidsruijme is geschapen rond Schiphol, hetgeen mede ten grondslag ligt aan de huidige knelpunten. Bovendien heeft de overgang naar het Nieuwe Normen en Handhavingstelsel (NNHS) naar onze mening niet geresulteerd in een betere bescherming van de leefomgeving en is het hierboven vermelde punt niet geadresseerd.

De andere belangrijke oorzaak is het feit dat de sterke luchtvaartgroei, zowel op korte als op lange afstanden, niet past binnen de aanpak van de **klimaatcrisis**.

500.000 vluchten: nut en noodzaak ontbreken, aantal ernstig gehinderden sterk gegroeid

De in 2019 afgeronde groei naar 500.000 vluchten is gepaard gegaan met een sterke groei van het aantal ernstig gehinderden. Dit wordt gerapporteerd door het Planbureau voor de Leefomgeving en past **niet binnen de voorwaarden** voor de groei naar 500.000 vluchten. Er kan niet worden gesproken van groei, die is verdiend door afname van ernstige hinder en slaapverstoring, integendeel.

Zie link: <https://www.clo.nl/indicatoren/nl2161-ernstige-hinder-en-ernstige-slaapverstoring-rond-schiphol>

1 Zienswijze van

, die deze separaat zal indienen.

Schiphol is vooral zo groot door zijn enorme **overstapfunctie**. Deze veroorzaakt met zeven overstappieken per etmaal veel overlast.

Al in 2015 heeft de Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur aangegeven dat deze hubfunctie haar economisch belang heeft verloren. Omdat de overheid met deze belangrijke constatering niets heeft gedaan, heeft burgerinitiatief Werkgroep Toekomst Luchtvaart de noodzakelijke omvang en netwerkkwaliteit voor Nederland onderzocht.

Daaruit blijkt dat Nederland tot 2050 goed verbonden met de rest van de wereld kan blijven met maximaal **350.000** vluchten.

Nachtvluchten

Al in **2013** is afgesproken het aantal nachtvluchten te beperken tot 29.000. Deze afspraak is tot nu toe niet nagekomen. Toewerken naar een **volledige nachtsluiting** ligt, gezien de ligging van Schiphol midden in de dichtbevolkte Randstad, voor de hand.

Geluidpreferente banen: achterhaald voordat ze wettelijk zijn ingevoerd

Dit is een maatregel alleen gebaseerd op het aantal ernstig gehinderden binnen de **58 dB contour**. Genegeerd wordt dat overvliegfrequentie, piekgeluid en duur van de overlastperiode bepalend zijn in de hinderbeleving en dat er ook ernstige hinder is in de 48 dB contour en daarbuiten. Er wordt voorbijgegaan aan het feit, dat de Lden maat grote hoeveelheden vliegtuigpassages toelaat met nog een behoorlijk hoog piekniveau in geluid van 60-65 dB(A). Dit heeft geresulteerd in ernstige hinder van Groet in Noord-Holland tot Gouda in Zuid-Holland. Dat speelt bij de Polder- en Kaagbaan, met respectievelijk 160.000 en 120.000 vluchten, een belangrijke rol. Burgers, lokale en provinciale bestuurders accepteren dan ook geen verdere verplaatsing en concentratie van hinder. Zij vinden een **individuele basisnorm leefkwaliteit** gebaseerd op strengere geluids- én uitstootnormen dan ook voor deze banen hoog nodig, namelijk maximaal de aanbevelingen van de WHO: 45 dB(A) Lden en 40 dB(A) Lnight.

Handhaving door ILT

Klachten van burgers betreffen onder meer te vroeg accelereren bij stijgprocedures, afwijken van routes, vliegen en bochten boven woonkernen, structureel laag vliegen, luide nachtvluchten. Deze klachten worden onvoldoende onderzocht en vertaald in **handhaafbare normen** zoals gebruikelijk in andere sectoren.

Bij wegverkeer en industrie gelden heldere plafondnormen. Luchtvaart veroorzaakt één van de ernstigste vormen van geluidshinder is, maar hier worden de normen minder goed gehandhaafd en bieden daardoor onvoldoende bescherming. De Nationale Ombudsman heeft hier in 2020 aandacht voor gevraagd.

Nieuw stelsel basis voor grenswaarden geluid, veiligheid, luchtverontreiniging, gelijkwaardigheid

De uitwerking van het nieuwe stelsel heeft vele jaren geduurd. Daardoor is het ingehaald door bovengenoemde geactualiseerde normen van de WHO, ingrijpende adviezen van de Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur en Pieter van Geel én de ingrijpend veranderde maatschappelijke acceptatie van de negatieve effecten van luchtvaart. Het voorliggende LVB schiet in dit kader tekort. In feite is het hele Nieuwe Normen en Handhavingstelsel (NNHS) een poging om grenzen op te rekken en effectieve handhaving te ondermijnen. De beweringen over de effecten in termen van toename in dB(A) Lden zijn bij nadere analyse onjuist gebleken. De Coronacrisis geeft ons de gelegenheid om een "nieuw normaal" voor de luchtvaart vast te stellen waarin **wonen, volksgezondheid en bereikbaarheid weer met elkaar in balans gebracht** worden.

Algemene Maatregel van Bestuur

Gegeven de sterk verminderde maatschappelijke acceptatie van de negatieve effecten van luchtvaart is het niet acceptabel om deze LVB middels een AMvB operationeel te maken.

De Tweede en Eerste kamer moeten dringend kijken naar de negatieve effecten en de kwaliteit van wetgeving. **De laatste keer dat dit is gedaan, is op basis van de dosis-effectrelatie in 2003.**

Knellende coalitieakkoorden verhinderen adequate **democratische en staatsrechtelijke controle** terwijl hier door burgers, lokale en provinciale bestuurders én een deel van de landelijke politici wel nadrukkelijk om gevraagd wordt.

Ook is geen direct bezwaar en beroep mogelijk tegen het besluit, door de bewust gekozen uitzonderingsconstructie van een AMvB. Terwijl dat tegen alle vergunningen voor grote bedrijven in Nederland wel mogelijk is.

MER

Iedere luchtvaart MER wordt inmiddels met **argwaan** ontvangen. Dat is in dit geval niet anders. De aangeleverde MER-documenten bevatten duidelijk weerlegbare uitspraken.

In dit geval worden de milieueffecten vergeleken met de referentiesituatie LVB2008. Voor de MER zou 2019 (voor de Kaagbaan is dat 2018) een goed referentiejaar zijn. Zoals boven aangegeven, wordt met de referentiesituatie **LVB2008 (!)** vergeleken.

Dat zou geen probleem zijn als de negatieve effecten regelmatig democratisch en staatsrechtelijk werden gecontroleerd. Zoals hierboven aangegeven is dat niet het geval en daarom is dat nu de eerst volgende noodzakelijke stap.

Een belangrijke voorwaarde daarbij is dat berekende hinder **met metingen gevalideerd** wordt. Een al lang slepende voorwaarde waar nog steeds niet aan is voldaan. Het lijkt er sterk op dat er in de berekeningen systematische afwijkingen zijn geslopen waardoor het aantal ernstig gehinderden consequent lager wordt berekend dan het werkelijke aantal.

EU regelgeving

Het burgernetwerk onderzoekt ook of de Nederlandse normen en handhaving van geluidshinder voldoen aan de EU richtlijnen. Dit blijkt op een aantal punten niet het geval.

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 wél 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 bij Schiphol gebruikelijk. 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).

Omgevingsvergunning en natuurvergunning

MOB heeft bij de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied als bevoegd gezag om actualisatie en handhaving van de omgevingsvergunning inzake **emissies** van Schiphol verzocht.

Schiphol heeft nog steeds geen vergunning op grond van de Wet Natuurbescherming. Men verwijst naar bestaand recht van LVB2008 met 480.000 vluchten waarmee Schiphol **"impliciet" een natuurvergunning** heeft voor 480.000 vluchten. Deze "impliciete" werkwijze is niet gepast in een tijd waarin blijkt dat grootschalige activiteiten een groot risico kunnen zijn voor de natuur.

Adequate beschermende wettelijke normen waarmee burgers naar de rechter kunnen, ontbreken. Burgers en bestuurders klagen over concentratie, verplaatsing van hinder en steeds verder gegroeide overlast en worden letterlijk bedreigd in hun gezondheid.

De wettelijke hindernormen zijn zo weinig beschermend en slecht handhaafbaar dat een gang naar de rechter niet of nauwelijks perspectief biedt. Dit is een probleem dat niet langer genegeerd kan worden.

De ligging van Schiphol maakt de urgentie des te groter

Schiphol ligt in het hart van de Randstad, omgeven door een **dicht bevolkte omgeving**. Het voorliggende LVB zet het beleid voort om stedelijke gebieden zo veel mogelijk te ontzien en het zeer intensieve vliegverkeer te concentreren boven de, ook dichtbevolkte, dorpen en stedelijke buitenwijken rond de luchthaven. GGD Kennemerland onderzoek, zie boven, onderbouwt de vele klachten van burgers over **de zeer ernstige en de laatste jaren sterk toegenomen hinder en slaapverstoring in de wijde omgeving van de luchthaven**.

Het ministerie stelt dat de hinder minder moet, maar vertaalt dit niet in concrete nieuwe normen

Dit maakt de opdracht van het Ministerie aan de sector om met maatregelen te komen vrijblijvend en ongeloofwaardig. De Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur (Rli) heeft geadviseerd om, net als in andere sectoren, te werken met het '**As Low As Reasonable Achievable**' principe waarbij dit geconcretiseerd wordt in **steeds nieuwe strengere normen**. Ook de EU wijst hierop. Dit moet alsnog concreet gemaakt worden.

De in het ontwerp-LVB (art. 4.1.3.) opgenomen, maar **nog niet ingevulde streefwaarden** voor beperking van het aantal ernstig gehinderden hebben uitsluitend een informatief karakter. Evenmin is aangegeven met welke instrumenten aan het behalen van de streefwaarden gewerkt zal worden, of is een concrete rapportageverplichting opgelegd. Een streefwaarde impliceert niet meer dan een inspanningsverplichting. Dit is niet voldoende, er moet een resultaatverplichting worden opgelegd. Wij stellen bij voorbaat dat alle ernstig **gehinderden binnen de 45 dB Lden en 40 dB Night contouren van de WHO** er echt baat bij moeten hebben.

Samenvatting en conclusie

Er is een te **grote ambtelijke, juridische en democratische achterstand in de controle en beheersing van de negatieve effecten** van de luchtvaart om nu even, na jaren vertraging, alleen met een Algemene Maatregel van Bestuur de introductie van het Nieuwe Normen en Handhavingssysteem met een LVB af te ronden.

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 haar 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, milieu in bredere zin en bereikbaarheid.

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

De **ambtelijke besturing** door het ministerie moet zich primair richten op het **algemeen belang** in plaats van voornamelijk op het sectorbelang.

Zaken als netwerkkwaliteit, 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 dicht bevolkte Nederland. Het omgekeerde, opofferen van leefomgeving en klimaat om het businessmodel van Schiphol en KLM niet te hoeven aanpassen, is maatschappelijk onacceptabel.

Evalueer in de Tweede Kamer de effectiviteit van luchtvaartwetten, normen en handhaving

Een ingewikkelde maar noodzakelijke klus voor de nieuw gekozen parlementariërs. Het gaat om onafhankelijke controle, zonder last of ruggespraak bijvoorbeeld vanuit een coalitieakkoord.

Agendapunten voor deze evaluatie: Is de politieke agenda daadwerkelijk gericht op betere wettelijke bescherming van burgers, klimaat, omgeving en natuur? Zijn democratische en juridische controle inderdaad verbeterd en heeft de ambtelijke sturing effectief en betrouwbaar haar focus gericht op het algemeen belang? Belangrijk is dat de **Tweede Kamer zich daarbij ook baseert op** input van betrokken Gemeenteraden, Provinciale Staten en maatschappelijke participanten verzameld met behulp van de door Pieter van Geel voorgestelde organisatie.

In het licht van dit alles dient het gefaseerd herstel na Corona **beperkt te blijven tot 350.000 vliegbewegingen**, passend binnen de nieuw in te voeren individuele basisnorm leefkwaliteit op basis van de WHO-normen.

Hoogachtend,

Maart 2021

Excellentie,

Het luchtvaartbeleid inzake de bescherming van bewoners en natuur rammelt al vele jaren aan alle kanten.

Het voorliggende ontwerp van LVB in combinatie met het NNHS, de luchtvaartwetten en de handhavingspraktijk biedt **niet de verbetering van normen en handhaving die nodig is om burgers effectief te beschermen tegen de negatieve effecten van luchtvaart.**

In deze zienswijze benoemen wij de tekortkomingen en de aanvullende maatregelen die daardoor noodzakelijk zijn.

NNHS en LVB ingehaald door nieuwe maatschappelijke werkelijkheid

De **maatschappelijke acceptatie** van overlast door de luchtvaart is de afgelopen jaren sterk verminderd. Dit geldt in de eerste plaats voor de bewoners onder vliegroutes.

Zij organiseren zich in brede coalities van **burgernetwerken** en onderzoeken of luchtvaartwetten de burger voldoende beschermen. Dit blijkt niet het geval. Daardoor voelen zij zich behandeld als **niet gehoorde tweederangs burgers**.

Zij zien zich hierin ondersteund door de Raad voor Leefomgeving en Infrastructuur, ministerieel adviseur Pieter van Geel en de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO). Die stellen respectievelijk dat de luchtvaart door de overheid als een **normale sector** bestuurd moet worden, er een **individuele basisnorm leefkwaliteit** moet komen en omwille van de **volksgezondheid strengere geluidsnormen** gehanteerd moeten worden.

De oorzaak van deze maatschappelijke kentering is de tot voor kort ongeremde groei van de luchtvaart. Dit heeft geleid tot intensief en langdurig gebruikte vliegroutes die **ernstige hinder veroorzaken in de wijde omtrek van Schiphol**, de 58 en 48 dB contouren, maar ook daarbuiten. Het **GGD Kennemerland** onderzoek, verschenen in december 2020, geeft hier goed inzicht in. Zie link: [Schiphol en gezondheid | GGD Kennemerland](#).

Technische analyse (1) van deze hinder wijst uit dat de gelijkwaardigheid van 58 dB(A) Lden met 35 Ke onjuist is, en dat dit moet worden verlaagd tot ca. 55 dB(A) Lden. Dit impliceert, dat de teveel geluidsruimte is geschapen rond Schiphol, hetgeen mede ten grondslag ligt aan de huidige knelpunten. Bovendien heeft de overgang naar het Nieuwe Normen en Handhavingstelsel (NNHS) naar onze mening niet geresulteerd in een betere bescherming van de leefomgeving en is het hierboven vermelde punt niet geadresseerd.

De andere belangrijke oorzaak is het feit dat de sterke luchtvaartgroei, zowel op korte als op lange afstanden, niet past binnen de aanpak van de **klimaatcrisis**.

500.000 vluchten: nut en noodzaak ontbreken, aantal ernstig gehinderden sterk gegroeid

De in 2019 afgeronde groei naar 500.000 vluchten is gepaard gegaan met een sterke groei van het aantal ernstig gehinderden. Dit wordt gerapporteerd door het Planbureau voor de Leefomgeving en past **niet binnen de voorwaarden** voor de groei naar 500.000 vluchten. Er kan niet worden gesproken van groei, die is verdiend door afname van ernstige hinder en slaapverstoring, integendeel.

Zie link: <https://www.clo.nl/indicatoren/nl2161-ernstige-hinder-en-ernstige-slaapverstoring-rond-schiphol>

1 Zienswijze van

, die deze separaat zal indienen.

Schiphol is vooral zo groot door zijn enorme **overstapfunctie**. Deze veroorzaakt met zeven overstappieken per etmaal veel overlast.

Al in 2015 heeft de Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur aangegeven dat deze hubfunctie haar economisch belang heeft verloren. Omdat de overheid met deze belangrijke constatering niets heeft gedaan, heeft burgerinitiatief Werkgroep Toekomst Luchtvaart de noodzakelijke omvang en netwerkkwaliteit voor Nederland onderzocht.

Daaruit blijkt dat Nederland tot 2050 goed verbonden met de rest van de wereld kan blijven met maximaal **350.000** vluchten.

Nachtvluchten

Al in **2013** is afgesproken het aantal nachtvluchten te beperken tot 29.000. Deze afspraak is tot nu toe niet nagekomen. Toewerken naar een **volledige nachtsluiting** ligt, gezien de ligging van Schiphol midden in de dichtbevolkte Randstad, voor de hand.

Geluidpreferente banen: achterhaald voordat ze wettelijk zijn ingevoerd

Dit is een maatregel alleen gebaseerd op het aantal ernstig gehinderden binnen de **58 dB contour**. Genegeerd wordt dat overvliegfrequentie, piekgeluid en duur van de overlastperiode bepalend zijn in de hinderbeleving en dat er ook ernstige hinder is in de 48 dB contour en daarbuiten. Er wordt voorbijgegaan aan het feit, dat de Lden maat grote hoeveelheden vliegtuigpassages toelaat met nog een behoorlijk hoog piekniveau in geluid van 60-65 dB(A). Dit heeft geresulteerd in ernstige hinder van Groet in Noord-Holland tot Gouda in Zuid-Holland. Dat speelt bij de Polder- en Kaagbaan, met respectievelijk 160.000 en 120.000 vluchten, een belangrijke rol. Burgers, lokale en provinciale bestuurders accepteren dan ook geen verdere verplaatsing en concentratie van hinder. Zij vinden een **individuele basisnorm leefkwaliteit** gebaseerd op strengere geluids- én uitstootnormen dan ook voor deze banen hoog nodig, namelijk maximaal de aanbevelingen van de WHO: 45 dB(A) Lden en 40 dB(A) Lnight.

Handhaving door ILT

Klachten van burgers betreffen onder meer te vroeg accelereren bij stijgprocedures, afwijken van routes, vliegen en bochten boven woonkernen, structureel laag vliegen, luide nachtvluchten. Deze klachten worden onvoldoende onderzocht en vertaald in **handhaafbare normen** zoals gebruikelijk in andere sectoren.

Bij wegverkeer en industrie gelden heldere plafondnormen. Luchtvaart veroorzaakt één van de ernstigste vormen van geluidshinder is, maar hier worden de normen minder goed gehandhaafd en bieden daardoor onvoldoende bescherming. De Nationale Ombudsman heeft hier in 2020 aandacht voor gevraagd.

Nieuw stelsel basis voor grenswaarden geluid, veiligheid, luchtverontreiniging, gelijkwaardigheid

De uitwerking van het nieuwe stelsel heeft vele jaren geduurd. Daardoor is het ingehaald door bovengenoemde geactualiseerde normen van de WHO, ingrijpende adviezen van de Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur en Pieter van Geel én de ingrijpend veranderde maatschappelijke acceptatie van de negatieve effecten van luchtvaart. Het voorliggende LVB schiet in dit kader tekort. In feite is het hele Nieuwe Normen en Handhavingstelsel (NNHS) een poging om grenzen op te rekken en effectieve handhaving te ondermijnen. De beweringen over de effecten in termen van toename in dB(A) Lden zijn bij nadere analyse onjuist gebleken. De Coronacrisis geeft ons de gelegenheid om een "nieuw normaal" voor de luchtvaart vast te stellen waarin **wonen, volksgezondheid en bereikbaarheid weer met elkaar in balans gebracht** worden.

Algemene Maatregel van Bestuur

Gegeven de sterk verminderde maatschappelijke acceptatie van de negatieve effecten van luchtvaart is het niet acceptabel om deze LVB middels een AMvB operationeel te maken.

De Tweede en Eerste kamer moeten dringend kijken naar de negatieve effecten en de kwaliteit van wetgeving. **De laatste keer dat dit is gedaan, is op basis van de dosis-effectrelatie in 2003.**

Knellende coalitieakkoorden verhinderen adequate **democratische en staatsrechtelijke controle** terwijl hier door burgers, lokale en provinciale bestuurders én een deel van de landelijke politici wel nadrukkelijk om gevraagd wordt.

Ook is geen direct bezwaar en beroep mogelijk tegen het besluit, door de bewust gekozen uitzonderingsconstructie van een AMvB. Terwijl dat tegen alle vergunningen voor grote bedrijven in Nederland wel mogelijk is.

MER

Iedere luchtvaart MER wordt inmiddels met **argwaan** ontvangen. Dat is in dit geval niet anders. De aangeleverde MER-documenten bevatten duidelijk weerlegbare uitspraken.

In dit geval worden de milieueffecten vergeleken met de referentiesituatie LVB2008. Voor de MER zou 2019 (voor de Kaagbaan is dat 2018) een goed referentiejaar zijn. Zoals boven aangegeven, wordt met de referentiesituatie **LVB2008 (!)** vergeleken.

Dat zou geen probleem zijn als de negatieve effecten regelmatig democratisch en staatsrechtelijk werden gecontroleerd. Zoals hierboven aangegeven is dat niet het geval en daarom is dat nu de eerst volgende noodzakelijke stap.

Een belangrijke voorwaarde daarbij is dat berekende hinder **met metingen gevalideerd** wordt. Een al lang slepende voorwaarde waar nog steeds niet aan is voldaan. Het lijkt er sterk op dat er in de berekeningen systematische afwijkingen zijn geslopen waardoor het aantal ernstig gehinderden consequent lager wordt berekend dan het werkelijke aantal.

EU regelgeving

Het burgernetwerk onderzoekt ook of de Nederlandse normen en handhaving van geluidshinder voldoen aan de EU richtlijnen. Dit blijkt op een aantal punten niet het geval.

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 **wél** 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 bij Schiphol gebruikelijk. 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).

Omgevingsvergunning en natuurvergunning

MOB heeft bij de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied als bevoegd gezag om actualisatie en handhaving van de omgevingsvergunning inzake **emissies** van Schiphol verzocht.

Schiphol heeft nog steeds geen vergunning op grond van de Wet Natuurbescherming. Men verwijst naar bestaand recht van LVB2008 met 480.000 vluchten waarmee Schiphol **"impliciet" een natuurvergunning** heeft voor 480.000 vluchten. Deze "impliciete" werkwijze is niet gepast in een tijd waarin blijkt dat grootschalige activiteiten een groot risico kunnen zijn voor de natuur.

Adequate beschermende wettelijke normen waarmee burgers naar de rechter kunnen, ontbreken. Burgers en bestuurders klagen over concentratie, verplaatsing van hinder en steeds verder gegroeide overlast en worden letterlijk bedreigd in hun gezondheid.

De wettelijke hindernormen zijn zo weinig beschermend en slecht handhaafbaar dat een gang naar de rechter niet of nauwelijks perspectief biedt. Dit is een probleem dat niet langer genegeerd kan worden.

De ligging van Schiphol maakt de urgentie des te groter

Schiphol ligt in het hart van de Randstad, omgeven door een **dicht bevolkte omgeving**. Het voorliggende LVB zet het beleid voort om stedelijke gebieden zo veel mogelijk te ontzien en het zeer intensieve vliegverkeer te concentreren boven de, ook dichtbevolkte, dorpen en stedelijke buitenwijken rond de luchthaven. GGD Kennemerland onderzoek, zie boven, onderbouwt de vele klachten van burgers over **de zeer ernstige en de laatste jaren sterk toegenomen hinder en slaapverstoring in de wijde omgeving van de luchthaven**.

Het ministerie stelt dat de hinder minder moet, maar vertaalt dit niet in concrete nieuwe normen

Dit maakt de opdracht van het Ministerie aan de sector om met maatregelen te komen vrijblijvend en ongeloofwaardig. De Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur (Rli) heeft geadviseerd om, net als in andere sectoren, te werken met het '**As Low As Reasonable Achievable**' principe waarbij dit geconcretiseerd wordt in **steeds nieuwe strengere normen**. Ook de EU wijst hierop. Dit moet alsnog concreet gemaakt worden.

De in het ontwerp-LVB (art. 4.1.3.) opgenomen, maar **nog niet ingevulde streefwaarden** voor beperking van het aantal ernstig gehinderden hebben uitsluitend een informatief karakter. Evenmin is aangegeven met welke instrumenten aan het behalen van de streefwaarden gewerkt zal worden, of is een concrete rapportageverplichting opgelegd. Een streefwaarde impliceert niet meer dan een inspanningsverplichting. Dit is niet voldoende, er moet een resultaatverplichting worden opgelegd. Wij stellen bij voorbaat dat alle ernstig **gehinderden binnen de 45 dB Lden en 40 dB Lnight contouren van de WHO** er echt baat bij moeten hebben.

Samenvatting en conclusie

Er is een te **grote ambtelijke, juridische en democratische achterstand in de controle en beheersing van de negatieve effecten** van de luchtvaart om nu even, na jaren vertraging, alleen met een Algemene Maatregel van Bestuur de introductie van het Nieuwe Normen en Handhavingssysteem met een LVB af te ronden.

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 haar 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, milieu in bredere zin en bereikbaarheid.

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

De **ambtelijke besturing** door het ministerie moet zich primair richten op het **algemeen belang** in plaats van voornamelijk op het sectorbelang.

Zaken als netwerkkwaliteit, 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 dicht bevolkte Nederland. Het omgekeerde, opofferen van leefomgeving en klimaat om het businessmodel van Schiphol en KLM niet te hoeven aanpassen, is maatschappelijk onacceptabel.

Evalueer in de Tweede Kamer de effectiviteit van luchtvaartwetten, normen en handhaving

Een ingewikkelde maar noodzakelijke klus voor de nieuw gekozen parlementariërs. Het gaat om onafhankelijke controle, zonder last of ruggespraak bijvoorbeeld vanuit een coalitieakkoord.

Agendapunten voor deze evaluatie: Is de politieke agenda daadwerkelijk gericht op betere wettelijke bescherming van burgers, klimaat, omgeving en natuur? Zijn democratische en juridische controle inderdaad verbeterd en heeft de ambtelijke sturing effectief en betrouwbaar haar focus gericht op het algemeen belang? Belangrijk is dat de **Tweede Kamer zich daarbij ook baseert op** input van betrokken Gemeenteraden, Provinciale Staten en maatschappelijke participanten verzameld met behulp van de door Pieter van Geel voorgestelde organisatie.

In het licht van dit alles dient het gefaseerd herstel na Corona **beperkt te blijven tot 350.000 vliegbewegingen**, passend binnen de nieuw in te voeren individuele basisnorm leefkwaliteit op basis van de WHO-normen.

Hoogachtend,



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
T.a.v. Minister Mw. Drs. C. van Nieuwenhuizen-Wijbenga
Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Uithoorn, 28 maart 2021

Excellentie,

Betreft: Zienswijze Ontwerpwijziging Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB)

Met veel belangstelling hebben wij kennisgenomen van de Ontwerpwijziging LVB en bijbehorende documenten. PUSH maakt zich grote zorgen over zowel de gevolgde procedure als de inhoud van de ontwerpwijziging LVB. Hieronder vatten wij onze bezwaren puntsgewijs samen, na onze hoofdconclusie met u gedeeld te hebben.

Hoofdconclusie: Op grond van onze 10 voornaamste bezwaren verzoeken wij u om de Ontwerpwijziging LVB niet in te voeren, maar eerst aan onze procedurele en materiële bezwaren tegemoet te komen.

1. Schending van redelijke termijn bij deze zienswijzeprocedure

Ook al is de sector luchtvaart formeel (nog) niet onder de werkingssfeer van de Omgevingswet gebracht, uw intentie is dat de burgerparticipatie op vergelijkbare wijze wordt vormgegeven. Wij constateren dat de huidige termijn voor indiening van zienswijzen, namelijk van 2 tot en met 29 maart 2021 (27 dagen), bij lange na niet voldoet aan de minimale termijn van zes weken (42 dagen) die de Omgevingswet voor wijzigingen van een Omgevingsplan (waar ook een mer voor moet worden opgesteld) vereist (art. 16.23, 16.31, 16.40 derde lid Omgevingswet en art. 3:15 en 3:16 Awb). In de Nota van toelichting is geen motivatie gegeven over de noodzaak om de termijn voor zienswijzen voor dit besluit zo significant te verkorten. Hierbij verwijzen wij ook naar de bestendige lijn van de termijn van 6 weken die geldt voor het indienen van zienswijzen op het ontwerpbesluit vergunning Wet natuurbescherming project Exploitatie Luchthaven Schiphol. Wij dringen erop aan dat de omgeving meer tijd krijgt om grondig onderzoek van de stukken te kunnen uitvoeren en belanghebbenden te kunnen raadplegen, gezien de enorme impact die het LVB op de leefomgeving zal hebben. Het is niet redelijk om omwonenden nu met een versnelde procedure te confronteren, terwijl het traject van wijziging van de LVB al meer dan 10 jaar loopt.

2. Grondige evaluatie en analyse van de doelstelling van het NNHS (en met name de impact op de Zuidoosthoek) ontbreken

- De doelstelling van het NNHS is het aantal gehinderden terug te brengen en de omgeving rond de secundaire banen te ontlasten. Deze doelstelling is niet gehaald. De Wet luchtvaart (artikel 8.17, zevende lid) bepaalt dat elk LVB, volgend op het eerste LVB, een beschermingsniveau t.a.v. geluidbelasting, externe veiligheid en lokale luchtverontreiniging moet bieden dat voor ieder van deze aspecten, gemiddeld op jaarbasis vastgesteld, per saldo gelijkwaardig is aan of beter is dan het niveau zoals dat geboden werd door het eerste besluit. Daarmee is de beschikbare milieuruimte op Schiphol begrensd door de bescherming die door het eerste besluit werd geboden.
- De deskundigen tijdens de technische briefing over het NNHS in de Tweede Kamer op 9 november 2020 gaven aan dat de uitgevoerde experimenten (volgens de Wet Luchtvaart) **niet** zijn uitgevoerd conform de voorschriften. Omdat deze experimenten de basis vormen voor de vastlegging van het NNHS in het LVB (Nota van toelichting pagina 25) constateren wij dat het LVB daarmee op drijfzand is gebaseerd.
- Bovendien oordeelden de deskundigen dat de tussentijdse evaluatie van het NNHS “te lang geleden was”, en daarmee niet meer adequaat.
- Ook toenmalig voorzitter van de Omgevingsraad Schiphol Hans Alders constateerde in 2019 in zijn brief aan u¹ dat met de toename van het verkeersvolume niet alleen het gebruik van de secundaire banen in absolute aantallen was toegenomen, maar ook het relatieve aandeel van de secundaire banen; dit ondanks de preferentieregels, die juist lokale bescherming beoogden. Bovendien zegt Hans Alders: “Het lijkt verstandig om nu zo snel mogelijk over te gaan tot het juridisch verankeren van het NNHS en voor die besluitvorming een MER op te stellen op basis van de in de voorgaande periode verzamelde informatie. Het is van belang dat het Rijk aangeeft hoe om te gaan met de eerdere punten van kritiek en dat een **toetsing plaats vindt op basis van realisatiecijfers**.” Deze toetsing op realisatiecijfers ontbreekt in de bijgevoegde documenten.
- Deze evaluatie is met name van belang voor de Zuidoosthoek, om de volgende redenen. In uw brief² aan de Tweede Kamer heeft u bevestigd dat er in 2019 sprake is geweest van overschrijding van de grenswaarde geluid volgens het huidige stelsel in 6 van de 35 handhavingspunten³. Twee van die handhavingspunten, HHP 24 en 25, zijn in de Zuidoosthoek gelegen, en deze overschrijdingen zijn structureel te noemen. In het “Onderzoek overschrijdingen grenswaarden geluid Schiphol”⁴ wordt geconcludeerd: “De overschrijdingen zijn een gevolg van het feit dat de beschikbare geluidsruimte in de Lden-handhavingspunten 20, 24 en 25 onvoldoende is om de groei van het aantal vliegtuigbewegingen te kunnen accommoderen.” Dit betekent dat

¹ Brief ORS voorzitter Hans Alders aan Minister, d.d. 30-1-2019, p.44:

<https://web.archive.org/web/20190509064439/https://www.omgevingsraadschiphol.nl/wp-content/uploads/2019/01/Brief-Hans-Alders-30-1-2019.pdf>

² Kenmerk IENW/BSK-2020/180628

³ Handhavingsrapportage Schiphol 2019, ILT, pagina 23

⁴ Bijlage bij Kamerbrief IENW/BSK-2020/180628, pagina 13

binnen de grenswaarden van het huidige stelsel er geen 500.000 vliegtuigbewegingen kunnen worden afgehandeld zonder enorme overschrijdingen in de Zuidoosthoek. Bovendien constateert interim-voorzitter ORS Pieter van Geel in zijn Eindadvies "Schiphol Vernieuwd Verbinden" (pagina 32) dat de problematiek in de Zuidoosthoek groot is. Daarom vindt PUSH dat er een evaluatie van het NNHS en de impact op de Zuidoosthoek moet worden uitgevoerd en bijgevoegd bij de documenten die ter inzage zijn gelegd.

- Door het ontbreken van een evaluatie is niet duidelijk of de voorgestelde regels voor het strikt preferentieel baangebruik er voor de Zuidoosthoek toe zullen leiden dat de geluidhinder afneemt in plaats van toeneemt. Zo is niet duidelijk wat het effect zal zijn van regel 3b dat bij landend verkeer (slechts) 50% van het aantal landingen in de baancombinatie Kaagbaan – Aalsmeerbaan op de Kaagbaan zal worden uitgevoerd (pagina 28 Nota van toelichting). Hiermee wordt de Aalsmeerbaan de facto als primaire landingsbaan ingezet, waarvoor deze niet bedoeld is. Een evaluatie zou moeten uitwijzen of dit percentage voor de Kaagbaan niet rond de 70% moet liggen om aan de doelstelling van het NNHS voor de Zuidoosthoek te voldoen. Ook heeft de verhoging van het maximumaantal vliegtuigbewegingen van 60 naar 80 per dag 'om het knelpunt van de vierde baanregel op te lossen' (pagina 29 Nota) er nu juist toe geleid dat de situatie in de Zuidoosthoek onhoudbaar is geworden. Het vastleggen in het LVB van deze regeling zonder een gedegen onderzoek naar deze effecten moet wat ons betreft zelfs als onrechtmatig worden beschouwd.

3. Advies Raad van State ontbreekt

Tijdens de informatiebijeenkomst van het ministerie voor de leden van de Omgevingsraad Schiphol op 19 maart 2021 is gevraagd om inzage in het advies van de Raad van State. Dit advies zou instemmend op alle punten zijn. Dit advies ontbreekt in de lijst van documenten, terwijl het voor omwonenden belangrijke informatie over hun (nu gebrekkige) rechtspositie kan bevatten.

4. Sluipenderwijze introductie van 'streef'waarden verzwakt rechtspositie omwonenden

In het ontwerp LVB wordt het begrip 'streefwaarden' voor de daling van het aantal ernstig gehinderden geïntroduceerd onder het predicaat van 'een aantal kleine wijzigingen' (pag. 21 Nota van toelichting). Hiertegen bestaan grote bezwaren:

- Het ministerie heeft de afgelopen jaren in alle communicaties naar de omgeving consequent herhaald dat het LVB1 de bestaande situatie zou vastleggen in de wet (zoals het maximum van 500.000 vliegtuigbewegingen per jaar) en dat bepalingen over de toekomstige ontwikkelingen in het LVB2 zouden worden opgenomen. Ook op pagina 23 van de Nota van Toelichting wordt gesteld dat: "Het juridische kader voor de ontwikkeling van Schiphol na 2020 wordt opgenomen in een aparte wijziging van het LVB". En dat "de onderhavige LVB-wijziging is bedoeld als overgang naar een nieuwe systematiek voor de lange termijn...."
- Door het introduceren van een nieuw begrip voor de toekomstige ontwikkeling (art. 4.1.2.) wordt deze systematiek verlaten. Onvoldoende wordt onderbouwd waarom

dit nodig is. Bij de mondelinge toelichting tijdens informatiebijeenkomsten voor de ORS bleek dat de streefwaarde 'een symboolfunctie heeft met een signaalwaarde naar de sector toe over het belang van voortgaande hinderbeperking'. PUSH vindt dat voortgaande hinderbeperking niet een 'streven' (inspanning) maar een afrekenbaar en meetbaar resultaat moet zijn en dat de discussie daarover straks rond het LVB2 moet plaatsvinden. Door een eerste stap nu zonder discussie in het LVB1 op te nemen wordt de omgeving op het verkeerde been gezet.

- Extra argument tegen het opnemen van een systematiek van streefwaarden is dat in ons rechtssysteem fundamenteel anders wordt omgegaan met grens- en streefwaarden. Bij de vaststelling van een overtreding van een streefwaarde mag de overtreder, in dit geval Schiphol, ervan uitgaan dat een zekere marge wordt getolereerd omdat het immers geen grens- maar streefwaarde betreft ('als je maar kan aantonen dat je je best doet'). Deze marge leidt ertoe dat het aantal ernstig gehinderden straks juist kan worden opgehoogd zonder dat dit tot een juridisch te kwalificeren overtreding leidt. Schiphol mag er bovendien vanuit gaan dat de wetgever door expliciet voor deze systematiek te kiezen ook de bedoeling heeft om straks minder strenge normen op te leggen. Dit nu is volkomen in strijd met de geest van het LVB, dat er nu juist op gericht is om overtredingen van de huidige normen in wet te kunnen vastleggen zodat er eindelijk juridisch zuiver gehandhaafd kan worden. Het rechtvacuüm dat gecreëerd is door het anticiperend handhaven moet gerepareerd worden, maar door de introductie van streefwaarden wordt dit voor de toekomst niet gerepareerd maar vervangen door een aanvullend maar zwakker systeem dat tot aantoonbare juridische verzwakking van de positie van omwonenden leidt.
- Bovendien heeft geen consultatie en/of adviesvraag aan de ORS over de introductie van het nieuwe begrip streefwaarden plaatsgevonden. Daarmee wordt niet voldaan aan de formele eisen van advisering door de ORS.

5. Vastlegging maximumaantal vtb's is voorbarig

- Omdat een evaluatie ontbreekt (zie punt 2 hierboven) is de vastlegging van het maximumaantal van 500.000 vliegtuigbewegingen in art. 4.4.1 voorbarig; er is nog steeds niet aangetoond dat de bij dat maximum afgesproken hinderbeperking is geleverd. Dit bewijsstuk dient als een van de documenten ter inzage te worden gelegd.
- Bovendien ontbreekt er een bepaling over de relatie tussen luchthaven Schiphol en luchthaven Lelystad wat betreft de voorziene "overloop-functie" van Lelystad. Zonder deze koppeling kan iedere vlucht die op Lelystad plaatsvindt direct weer worden opgevuld op Schiphol totaan dat maximum. Dit is een ongewenste versterking van de positie van Schiphol. Bovendien geeft het de minister geen sturingsmiddel in handen om de uitplaatsing van vluchten naar Lelystad te gebruiken om de noodzakelijke krimp van het aantal vtb's op Schiphol ter bescherming van de leefomgeving van omwonenden af te dwingen.

6. Vastlegging maximale hoeveelheid geluid bevordert eeuwige groei

Art. 4.2.2 lid 2 bepaalt dat zolang er voor een gebruiksjaar geen maximum hoeveelheid geluid is vastgesteld voor dat gebruiksjaar het maximum zal gelden dat voor het voorgaande gebruiksjaar gold. Hiermee wordt de huidige hoeveelheid, net als de 500.000 vliegtuigbewegingen, als minimum gegarandeerd aan Schiphol. Het door de omgeving gewenste krimpscenario, dat ook in de Tweede Kamer op steeds meer steun kan rekenen, wordt hierdoor bemoeilijkt. De minister heeft geen sturingsmiddelen, anders dan een ministeriele regeling of wetswijziging in handen indien het krimpscenario moet worden ingezet. Daarom stellen wij voor om dit artikel aan te passen in lijn met een gradueel krimpscenario: "Zolang voor een gebruiksjaar geen maximum hoeveelheid geluid is vastgesteld, geldt voor dat gebruiksjaar de maximum hoeveelheid geluid die is vastgesteld voor het voorgaande gebruiksjaar als maximum minus 10%".

7. Verrijkende elementen normen voor geluidhinder ontbreken

Dat de huidige normen voor geluidhinder te beperkt zijn en geen rekening houden met de echte hinderbeleving wordt door alle partijen in de ORS onderschreven. Daarom had het LVB1 ruimte moeten bieden voor een toevoeging met verrijkende elementen, zoals de waarde van de LAmx, en een criterium wat betreft frequentie van vtb's, tijdstip van de dag en gebrek aan rustperiodes. Met het vastleggen van de huidige normen wordt niet voldaan aan de inzichten die de partijen in de ORS namens de omgeving hebben opgedaan.

8. Versteving van artikel over rapportage-eisen noodzakelijk

Dat Schiphol slechts een 'aanduiding van mogelijke oorzaken' voor de verschillen tussen realisatie en prognose moet opleveren is volstrekt onvoldoende (artikel 4B.2 lid e). Schiphol, als veroorzaker van ernstige geluidhinder in een dichtbevolkte regio, moet aan de hoogste standaards gehouden worden en niet kunnen weggkomen met 'een aanduiding van mogelijke oorzaken'. De omgeving mag verwachten dat Schiphol een volwaardige analyse maakt, met onafhankelijke toetsing door experts, die verifieerbaar en transparant is en waarin alle verschillen (100% en niet slechts 95%) met een solide onderbouwing verklaard worden. De wetgever is verplicht om Schiphol aan die hoge standaards te houden door de eisen hiervoor in het wetsontwerp op te nemen evenals een boeteclausule voor het niet-nakomen van deze eisen. Dit dient aan artikel 4B.2 toegevoegd te worden.

9. Ontbreken van de WHO-norm

In uw brief aan de Tweede Kamer d.d. 14 december 2020 over de verankering van de WHO-norm in het luchtvaartbeleid en de Luchtvaartnota stelde u het volgende: "Veel acties die zijn opgenomen in de 'Uitvoeringsagenda Luchtvaartnota' zijn gericht op het verminderen van de negatieve effecten van de luchtvaart op de leefomgeving. Hiermee wordt invulling gegeven aan het WHO-advies om de geluidbelasting als gevolg van luchtvaart te verlagen." Om aan uw voornemen gestalte te geven verwachten wij een duidelijke, meetbare normstelling in het LVB met een verwijzing naar de WHO-norm, maar deze ontbreekt in het huidige ontwerp.



10. Invloed NADP2 onzichtbaar

In de mer is niet zichtbaar gemaakt wat het effect is van de invoering van NADP2 op de geluidhinder, terwijl die invloed met name voor het gebied van de 48Lden contour aanzienlijk is geweest.

Op grond van onze bezwaren verzoeken wij u om het LVB niet in deze vorm in te voeren.

Hoogachtend,

Namens het bestuur van de Stichting PUSH (Platform Uithoorn Schiphol Hinderbeperking):

www.pushuithoorn.nl

pushuithoorn@gmail.com