

Bundel 2

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
80274102	Stichting Omgeving Zonder Vlieghinder
80286884	Provincie Noord-Holland
80289820	Gemeente Kaag en Braassem
80293970	Gemeente Haarlemmermeer
80295130	Corendon Dutch Airlines
80295368	Stichting Ora
80297730	Gemeente Lelystad
80298121	Gemeente Uithoorn
80298314	GGD Kennemerland, GGD Hollands Noorden, GGD Hollands Midden, GGD Zaanstreek Waterland
80299279	Provincie Flevoland
80299429	KiesCollege Cluster Aalsmeerbaan ORS
80299744	Natuur en Milieufederatie Noord-Holland
80300134	Werkgroep Geluidshinder Kaag en Braassem Noord, Leimuider West
80301285	BARIN
80301324	Gemeente Kaag en Braassem
80301475	KLM N.V.
80301793	Camping de Ruimte
80301933	Gemeente Nieuwkoop
80302648	Stichting Schipholwerkgroep Amstelveen Buitenveldert (SWAB)
80302738	Ryanair
80303777	Stichting Wijkraad Floriande Hoofddorp
80303971	Vereniging Dorpsraad Badhoevedorp
80304282	Stichting Tuinstad Buitenveldert te Amsterdam
80304777	Vereniging Leef Genot Westeinderplassengebied
80305244	Stichting Recht op bescherming tegen vliegtuighinder (RBV)
80305488	Royal Schiphol Group
80305726	Transavia
80305917	Luchtwachters Holland Rijnland
81631797	Wille Donker Advocaten
81644892	Duurzaam Dorp Oegstgeest
81646479	Milieudefensie afdeling Haarlem

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat Datum : 17 juni 2021



Oegstgeest Zonder Vlieghinder

Stichting tegen vlieghinder boven Oegstgeest en omgeving
Alphen a/d Rijn, Leiden, Leiderdorp, Oegstgeest, Katwijk,
Noordwijk, Teylingen, Lisse, Hillegom, Noordwijkerhout

Aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Onderwerp: Zienswijze OZV op Ontwerpwijziging Luchthavenverkeerbesluit en het milieueffectrapport.

Oegstgeest, 27 maart 2021.

Excellentie,

1 In het ontwerp-LVB staat centraal dat zoveel mogelijk gebruik wordt gemaakt van geluidspreferente baancombinaties. In combinatie met het gelijkwaardigheidsprincipe van de maximale hoeveelheid geluid (MHG) ten opzichte van de voorgaande jaren, kan daardoor de 50/50 regel zodanig toegepast worden dat het aantal vliegbewegingen per jaar ten opzichte van de voorgaande jaren gelijk (of hoger) kan zijn. Zo wordt een jarenlange ongewenste situatie, nu wettelijk toegestaan (in plaats van gedoogd). Het is duidelijk dat het ontwerp-LVB voor Schiphol minimaal 500.000 vliegbewegingen per jaar beoogt.

Wij hebben ernstige bedenkingen tegen de validiteit van deze redenering:

Een belangrijke norm in het ontwerp-LVB is de zogenaamde maximum hoeveelheid geluid (MHG). Het bezwaar dat OZV tegen deze MHG heeft is, dat het een rekenkundige aanname is op basis van het aantal vliegbewegingen en dat de berekeningen niet gestoeld zijn op de werkelijke (gemeten) hoeveelheid geluid. Het is niet alleen dat de MHG op zichzelf niet de werkelijkheid representeert, maar er rammelt het nodige aan de berekening van de MHG: deze is niet up to date (uit 2016, MER 2020, p. 14.), terwijl de berekeningen voor de geluidscontouren voor Schiphol in het ontwerp-LVB zijn gebaseerd op oude grondpaden én op een verouderd woningenbestand (MER 2020 dl 4, p.7; MER 2020 dl 3, p. 8, p.22).

Door de gehanteerde berekeningswijze wordt het gecalculeerde aantal gehinderde personen veel kleiner dan het in werkelijkheid is: 180.500 (obv de 48 dB(A)Lden contour; Memorie van toelichting artikel 4.4.1) vs 1.045.280 (obv de 48 dB(A)Lden contour; (On)gehoorde geluidsschade van Schiphol, OZV, p.12). Zo kan er qua vliegbewegingen opgeschaald worden waardoor nog meer geluid geproduceerd wordt dan nu al wenselijk is voor de gezondheid van de bevolking [RIVM-rapport 2019-0227, de WHO-richtlijnen voor omgevingsgeluid 2018 en de motie van de heer Schonis (kst 35000 nr 60)].

Dat is een ernstige zaak: OZV vindt dan ook dat het (gemeten) geluidsniveau zodanig omlaag moet dat er significant minder geluidbelasting is (inclusief piekgeluidbelasting) en wel voor *iedere* burger.

Om de MHG-berekeningen vliegverkeer gunstig te doen uitkomen, worden zoveel mogelijk geluidspreferente baancombinaties gebruikt. Conform de Alderstafel leidt dit geluidspreferente baangebruik echter niet tot een aanmerkelijke vermindering van geluidsbelasting (Kamerstuk 29665, nr. 190). Het leidt slechts tot een verschuiving van hinder en is daarom per saldo nadelig voor de 1½-2 miljoen omwonenden van Schiphol, die moeten leven met een hogere geluidsbelasting van het luchtvaartgeluid dan ten zeerste wordt aanbevolen door de WHO (45 dB(A)Lden). Het moet ook opgemerkt worden dat het een tekortkoming is dat de uitkomsten van de MHG berekeningen niet worden getoetst aan de praktijk.

Daar komt bij dat deze MHG in de Europese regelgeving helemaal niet voor komt. De Europese regelgeving meet en berekent eerst de geluidcontouren en van daaruit het werkelijke aantal gehinderde mensen. Daar zijn - welbekende - rekenmodules en daaruit vastgestelde normen voor. Het zou de Nederlandse Staat sieren als ze zich aan deze Europese richtlijnen zou houden.

Van belang is tevens dat het gelijkwaardigheidsprincipe én de 50/50 regel genoemd in het ontwerp-LVB, beide niet meer van deze tijd zijn. In deze tijd, waarin we te maken hebben met een ernstige milieucrisis, moet niet ingezet worden op gelijkwaardigheid en volvliegen ten opzichte van de voorgaande jaren, maar op een toekomstige sterke vermindering van emissie en geluid.

De ambitie van het ontwerp-LVB getuigt ook van een slechte visie: het wettelijk toestaan, en blijven vasthouden, aan ruim 500.000 vliegbewegingen per jaar (alleen al voor Schiphol) is onrealistisch omdat er geen rekening is gehouden met de benodigde woningbouw (minder hinder!), natuurontwikkeling, de reductie van de CO₂ footprint en emissies van stikstof, ultrafijnstof, etc.

Wij hopen dat een volgend kabinet zich bewust zal zijn van bovenstaande tekortkomingen in het ontwerp-LVB, waarin grote problemen schuilen. In het bijzonder, het niet op de juiste wijze meten van de geluidsoverlast en de impact daarvan op de burgers in de leefomgeving van Schiphol. Wij gaan er van uit dat deze problemen ook bij de kabinetsformatie worden erkend en dat de oplossing daarvan een plek zal krijgen in het te sluiten regeerakkoord.

Hoogachtend,
Namens het bestuur van de Stichting OZV

29 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,



Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

Bestuurlijke Regie Schiphol

Uw contactpersoon

Telefoonnummer

1 | 6

Verzenddatum

26 maart 2021

Kenmerk

Uw kenmerk

Betreft: BRS zienswijze Luchthavenverkeerbesluit (LVB-1)

Excellentie,

Van 2 maart tot 29 maart 2021 ligt de ontwerpwijziging Luchthavenverkeerbesluit Schiphol, inclusief bijbehorende Milieueffectrapportage, ter consultatie voor met de mogelijkheid voor een ieder hierop zienswijzen in te dienen. De Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS*) maakt graag gebruik van deze mogelijkheid.

Inleiding

In 2008 zijn aan de toenmalige Alderstafel een aantal afspraken gemaakt over de ontwikkeling van Schiphol tot 2020:

- Schiphol mocht groeien tot 510.000 vliegbewegingen (later is dit aantal verlaagd naar 500.000);
- Lelystad en Eindhoven zouden worden ontwikkeld als overloopluchthavens;
- Er zou een experiment starten met het Nieuwe Normen en Handhavingstelsel (NNHS) dat tot doel heeft zoveel mogelijk die banen in te zetten die de minste overlast geven (geluidpreferent vliegen).

In 2013 besloot de Alderstafel unaniem het Kabinet te adviseren het NNHS in wet vast te leggen. In 2013 constateerde de Alderstafel eveneens dat bij verkeervolumes boven de 470.000 het gebruik van de secundaire banen aanzienlijk toeneemt (zie het Eindadvies van 8 oktober 2013).

In 2015 is de regel voor het zogenaamde "gebruik van de vierde baan" aangepast (zie het Advies van 9 januari 2015). De groei van Schiphol naar meer dan 470.000 vluchten kwam in het geding door de combinatie van de oorspronkelijke vierde baan regel met de regels van het NNHS. Daarom werd de dagnorm voor het vierde baan gebruik verhoogd en ter compensatie daarvan werd het plafond voor het aantal vliegbewegingen op Schiphol verlaagd van 510.000 naar 500.000. Daarbij rekening houdend met het uitgangspunt dat bij hinderbeperking de erkenning voorop staat van de positie van de inwoners van het meest zwaar gehinderde binnengebied.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl

De afspraken aan de Alderstafel hadden als horizon 2020. Op dit moment denkt het Rijk na over de toekomstige ontwikkeling van Schiphol ná 2020. De BRS heeft steeds gepleit om de vastlegging van het NNHS en de toekomstige ontwikkeling van Schiphol in twee afzonderlijke besluiten vast te leggen: eerst een LVB-1 met de wettelijke verankering van het NNHS op basis van 500.000 vluchten, en daarna pas een besluit over de toekomstige ontwikkeling van Schiphol ná 2020.

Dit onderscheid tussen het vastleggen van de huidige situatie en het bepalen van de kaders voor de toekomstige ontwikkeling staat wat de BRS betreft nog steeds.

In de jaren 2018 en 2019 zat Schiphol tegen het plafond van 500.000 vliegbewegingen. Deze jaren brachten een aantal negatieve- en ongewenste (bij)effecten van het NNHS aan het licht. Onder andere de al in 2013 voorspelde toenemende inzet van de secundaire banen, maar ook een discrepantie tussen geluidbelasting en hinder en het ontbreken van instrumenten om te sturen op een selectief gebruik van Schiphol. Hiervoor vragen wij uw aandacht.

Leeswijzer

Deze brief bestaat daarom uit twee delen. In het eerste deel geven wij onze zienswijze op de ontwerpwijziging van het Luchthavenverkeerbesluit. In het tweede deel gaan wij in op de **voortschrijdende inzichten** die wij in de afgelopen jaren hebben opgedaan.

Wij vragen u om spoedig te starten met het oplossen van de huidige knelpunten en het opstellen van een kader voor de toekomstige ontwikkeling van Schiphol, conform uw eigen voornemens in de Luchtvaartnota en bijbehorende Uitvoeringsagenda.

DEEL I – ZIENSWIJZE OP ONTWERPWIJZIGING LUCHTHAVENVERKEERSBESLUIT (LVB-1)

Het LVB-1 zorgt voor de wettelijk borging van het Nieuwe Normen en Handhavingstelsel, het maximum aantal vliegbewegingen (500.000 waarvan 29.000 in de nacht), en vormt de nieuwe nul-situatie.

Het is goed dat er vaart wordt gemaakt met het LVB-1. Dat is belangrijk voor de rechtszekerheid van onze inwoners. Maar juist ten aanzien van die rechtszekerheid ziet de BRS een aantal knelpunten die niet langer kunnen worden genegeerd:

Leg de bijbehorende contouren vast in het LIB, tegelijk met het juridisch borgen van het NNHS in het LVB

Bij een LVB hoort een LIB. In de Nota van Toelichting op het Wijzigingsbesluit Luchthavenindelingbesluit Schiphol (Staatsblad 2017 402) is vooruitlopend op de wijziging van het LVB in verband met het NNHS hierover opgenomen: "In het gewijzigde LVB worden de afspraken over het nieuwe normen- en handhavingstelsel (NNHS) geregeld. Op grond van de nieuwe regels in het LVB veranderen ook de verwachte geluid- en risicocontouren. Wanneer het LVB wordt gewijzigd op grond van het NNHS zal gelijktijdig ook het LIB worden gewijzigd om de ligging van de beperkingengebieden in overeenstemming te brengen met de nieuwe geluid- en risicocontouren die volgen uit het NNHS". Wij lezen echter in de toelichting op de Ontwerpwijziging (paragraaf 5.1) dat u niet voornemens

bent om deze LVB contouren ook in het Luchthavenindelingbesluit (LIB) op te nemen. Toch blijkt uit het MER dat de contouren in het huidige LIB niet meer kloppen en dat er overal verschuivingen zijn. Zo is de ligging van de LIB-3 niet meer conform de huidige operatie, is de huidige LIB-4 contour fors groter dan op grond van het maximale scenario in het MER berekend is, en ligt LIB-5 soms ver buiten de 48 Lden contour. U beschermt en beperkt dus de verkeerde gebieden!

Deze situatie gaat des te meer wringen als straks de Omgevingswet van kracht wordt. Met de Omgevingswet voeren we aandachtsgebieden voor externe veiligheid in, terwijl u voor het LIB blijft uitgaan van beperkingengebieden op basis van het verouderde beleidsinstrumentarium van het groepsrisico. Voor de geluidcontouren geldt dat de contouren die uit dit LVB volgen vanaf 1-1-2022 worden opgenomen in de Centrale Voorziening Geluidgegevens (CVGG). Gemeenten moeten dan de nieuwe LVB contouren gebruiken bij geluidberekeningen, terwijl gemeenten in de ruimtelijke ordening uit moeten gaan van de 'oude' LIB contouren. Bovendien maakt de 48 Lden contour geen onderdeel uit van het LIB, terwijl deze onder de Omgevingswet wel de toetsingsgrens wordt voor 'cumulatie' conform de Aanvullingsregeling geluid bij de Omgevingswet en hieraan dus ruimtelijke consequenties worden verbonden.

De BRS vindt het niet uit te leggen dat u het LIB niet aanpast en dat u blijft vasthouden aan 'oude' contouren die qua grootte en vorm niet meer aansluiten bij de huidige operatie van Schiphol. De aanpassing van het LIB is in het bijzonder van belang in het kader van de rechtszekerheid en de informatievoorziening van eigenaren, initiatiefnemers en gebruikers binnen het LIB-gebied. Ook om deze reden kan het LVB niet zonder het LIB. Het eerste LVB en LIB zijn gelijktijdig tot stand gekomen en in procedure gebracht. Ze hebben gelijkluidende teksten en de koppeling lag daar direct al in vast. Ze borgen hetzelfde doel en kunnen niet zonder elkaar. Daarom roept de BRS u op om tegelijkertijd met het juridisch borgen van het NHHS in het LVB ook de bijbehorende contouren vast te leggen in het LIB.

Bij LVB-1 hoort ook een nieuwe isolatieronde

Bij een nieuw LVB hoort ook een nieuwe isolatieronde. De operatie in het NHHS zorgt voor verschuiving van de contouren. Als er gebieden zijn die nu alsnog binnen de contouren gaan vallen is isolatie op zijn plaats (zorgplicht). Aanvullend daarop is er ook veel verouderde isolatie. Ook daar vragen wij vanuit de zorgplicht van het Rijk aandacht voor. Wij verwachten dat u de isolatieronde voor dit LVB afgerond heeft voordat u een besluit neemt over verdere ontwikkeling van Schiphol.

Neem LVB-1 als nieuw nulpunt voor de verdere ontwikkeling van Schiphol

In de Luchtvaartnota geeft u aan bereid te zijn groei van Schiphol toe te staan als de hinder afneemt. Hiertoe wilt u een 'groeiverdienmodel' opstellen. Wat de BRS betreft wordt die afname van de hinder bepaald ten opzichte van de LVB-1, met NNHS en 500.000 vluchten, en niet ten opzichte van de zogenaamde gelijkwaardigheidscriteria. De milieueffecten (geluid en uitstoot in brede zin) moeten ten opzichte van de "footprint" van LVB-1 omlaag. De BRS pleit in dat licht ook voor een nieuwe systematiek voor het bepalen van de geluidbelasting en geluidhinder. We gaan daar hieronder uitgebreider op in.

Voorkom wettelijke verankering van de huidige ORS

Tot slot merken wij op dat de gewijzigde onderdelen van de Wet luchtvaart in verband met het NNHS óók bepalingen bevatten met als doel om de huidige Omgevingsraad Schiphol in de wet te verankeren. Gegeven de analyses van zowel van Geel als Cohen vragen wij u met klem deze onderdelen niet in te voeren, maar uit de Wet luchtvaart te schrappen. Het kan niet zo zijn, dat u met de inwerkingtreding van de gewijzigde Wet luchtvaart alsnog een instituut in het leven roept dat inmiddels al achterhaald is.

DEEL II - VOORTSCHRIJDENDE INZICHTEN

De BRS waardeert dat nu een LVB vastgesteld wordt op basis van de afspraken gemaakt aan de Alderstafel.

Maar het NNHS is nu al flink wat jaren in gebruik en die lange experimenteerperiode heeft ook een aantal negatieve of ongewenste (bij)effecten aan het licht doen komen. Dit zit onder andere in het baangebruik, de wettelijk systematiek waarin geluidbelasting en "hinder" voorspeld en berekend worden, en het (vrijwel) geheel ontbreken van instrumenten om te sturen op een selectief gebruik (een gebruik van Schiphol voor die verbindingen die economisch de meeste meerwaarde geven aan Nederland).

Deze zaken zijn gegeven de doorlooptijd niet meer haalbaar om mee te nemen in het LVB-1, maar vragen wel snel aandacht. Door corona is het gesprek over de toekomst stil komen te liggen. Wij willen graag dat u deze pas op de plaats benut om een aantal randvoorwaarden uit te werken voor een adequate bescherming van de omgeving en een goede netwerkkwaliteit. Wij gebruiken deze brief daarom ook om u enkele belangrijke aandachtspunten mee te geven.

Schaaf het NNHS bij op baangebruik

Zoals eerder gezegd heeft de lange experimenteerperiode met het NNHS een aantal negatieve en ongewenste (bij)effecten aan het licht doen komen. Als voorbeeld noemen wij de grote groei op de secundaire banen. Wat de BRS betreft vraagt het NNHS dus om spoedige bijschaving.

Die bijschaving is niet meer haalbaar voor LVB-1, maar moet zo snel mogelijk worden hersteld en is wat de BRS betreft wel een harde voorwaarde voor een eventueel besluit over de toekomst van Schiphol. We denken daarover graag met u mee.

Geef luchtvaart geen status aparte bij bescherming tegen geluidhinder

Om mensen te beschermen tegen blootstelling aan geluid zijn er regels en normen. Voor weg-, spoor- en industrielawaai gelden er normen voor (individuele) woningen. Mensen weten waar ze aan toe zijn. Voor luchtvaart heeft de wetgever een andere systematiek gekozen. Hier gelden grenzen aan het totale aantal woningen dat per saldo een bepaalde geluidbelasting mag hebben. Mensen hebben geen zekerheid over het maximale geluid waaraan ze blootgesteld kunnen worden. Dit moet wat de BRS betreft anders.

Ook de heer Van Geel wijst in zijn advies "Schiphol vernieuwd verbinden" op het belang van individuele bescherming en wederkerigheid (gelijke behandeling) van alle sectoren in relatie tot de definitie van en regelgeving over blootstelling aan geluid en hinder. Transparantie over welke mate van belasting en hinder u voor individuele omwonenden acceptabel vindt - een objectieve norm zoals u in andere sectoren ook hanteert - hoort daarbij,

evenals helderheid over welke compensatie benadeelden (inwoners, grondeigenaren, ontwikkelaars) mogen verwachten.

Ga van hinder naar gezonde leefomgeving

De impact van Schiphol op de omgeving is breder dan alleen geluidbelasting. Het gaat o.a. ook om (ultra)fijnstof, stikstof, geur, CO₂ en externe veiligheid.

Ten aanzien van de door u aangehaalde streefwaarden roepen wij u op om hinderreductie niet alleen te koppelen aan geluid maar naar hinder in de volle breedte te kijken en ook andere emissies hierin af te wegen. Het gaat immers om een gezonde leefomgeving. Gelet op het voorgaande spreekt het bovendien voor zich dat wij voor de streefwaarde voor het terugbrengen van geluidhinder af willen van de huidige systematiek van het per saldo aantal ernstig gehinderden. Waarbij wij er tevens op wijzen dat de dosis-effect relaties die u hierbij hanteert verouderd zijn en stammen uit de tijd van vóór de Polderbaan.

Ontwikkel een nieuwe systematiek voor geluidhinder

U geeft in de Luchtvaartnota aan dat de uitstoot en hinder omlaag moeten. Maar als u toe wilt naar effectief minder (beleefde) hinder dan moet de rekensystematiek anders. Naast het huidige (voorgeschreven) jaargemiddelde moet daarbij ook naar andere aspecten gekeken worden. Zoals het aantal rustmomenten, de hoogte van de piekbelasting, het tijdstip op de dag, etc..

De BRS wil hiervoor een gezamenlijke onderzoeksopdracht met u formuleren. De BRS wil dat de nieuwe systematiek voor het bepalen van de geluidhinder onderdeel wordt van het groeiverdienmodel dat u wilt opstellen.

Ontwikkel een integrale visie op netwerkqualiteit, groeiverdienmodel en selectieve sturing

Schiphol zorgt voor een goede internationale bereikbaarheid. Veel bedrijven, inwoners en reizigers maken gebruik van de voorzieningen op Schiphol en hechten waarde aan de mogelijkheden die Schiphol biedt op het gebied van werk, transport en reizen. De sterke economie in de regio rond Schiphol is mede te danken aan de luchthaven. Tegelijk heeft de luchthaven een grote impact op de leefomgeving. Wij vinden het daarom belangrijk dat Schiphol in balans en op een duurzame en selectieve wijze wordt ontwikkeld.

De enige manier om én de omgeving niet nog meer te belasten, én ruimte te houden voor het economische belangrijke internationale en zakelijk netwerk, is door **een scherpe integrale visie op de (internationale) netwerkqualiteit** en door **selectief om te gaan met de capaciteit**. Dit vraagt om een selectiviteitsinstrumentarium waarin ook de openstelling van Lelystad Airport een rol zou moeten spelen.

Laat een selectiviteitsinstrumentarium onderdeel zijn van een besluit over de ontwikkeling van Schiphol

U geeft in de Luchtvaartnota aan een visie op netwerkqualiteit te willen opstellen. Wij willen dat u actief gaat sturen op het gebruik van Schiphol. Ook met instrumenten die nu nog niet wettelijk zijn geregeld. De aanpassing van de Europese slotverordening biedt een uitgelezen kans om ook nieuwe instrumentarium juridisch te borgen. Daarom verwacht de BRS dat een dergelijk selectiviteitsinstrument onderdeel wordt van een besluit over de toekomstige ontwikkeling van Schiphol.

Tot slot

Wij vragen u nogmaals om spoedig te starten met het oplossen van de huidige knelpunten en het opstellen van een kader voor de toekomstige ontwikkeling van Schiphol. En doen een dringend beroep op u om voortvarend aan de slag te gaan met de uitwerking van de hierboven aangegeven inzichten, conform uw eigen voornemens in de Luchtvaartnota en bijbehorende Uitvoeringsagenda.

Hoochachtend, namens alle leden van de BRS.

Voorzitter Bestuurlijke Regie Schiphol

* BRS: samenwerkingsverband van vier provincies en 56 gemeenten.

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

Roelofarendsveen, 25 maart 2021

Geachte minister Van Nieuwenhuizen,

Bijgaand geven wij onze zienswijzen op het concept Luchthavenverkeerbesluit dat tot 29 maart ter inzage ligt. Onze zienswijze is een aanvulling op de zienswijze van de BRS, die wij uiteraard ondersteunen.

Algemeen

Het is een goede zaak dat de afspraken uit het Aldersakkoord nu eindelijk in regelgeving worden vastgelegd. Daardoor komt een einde aan een gedoogsituatie die circa 10 jaar heeft geduurd. Wij vinden het belangrijk dat u aan bewoners en andere stakeholders duidelijker communiceert, dat er in de praktijk nu al 10 jaar gevlogen is conform de Aldersafspraken, dus dat er feitelijk geen wijzigingen in de operatie optreden met dit 'nieuwe' LVB (afgezien van minder nachtvluchten). Ook zou het goed zijn om de relatie met Luchtvaartnota en Luchtruimherziening te verduidelijken, omdat die invloed hebben op mogelijke groei, en verandering van vliegroutes en dus op de geluidhinder.

Verder zijn wij van mening dat de Aldersafspraken niet allemaal meer adequaat zijn en dat de stand der techniek sinds 2008 flink gewijzigd is, evenals de urgentie van woningbouw. Gezien de grote discrepantie tussen de daadwerkelijk benodigde milieuruimte voor Schiphol en de gehanteerde normen, vinden wij dat u een flinke stap zou kunnen zetten in het aanscherpen van de normstelling voor de luchtvaartsector. Wij verzoeken u dat snel in een volgend LVB tot uiting te brengen en daarbij een betere methodiek te hanteren, met name voor het bepalen van de hinderbeleving. Hieronder beschrijven wij meer specifiek onze zienswijzen.

Meer prioriteit voor hinderbeperking

- Opnieuw uiten wij onze zorgen over het feit dat de Kaagbaan nu al zeer intensief wordt gebruikt, met grote geluidhinder als gevolg in onze regio. Door de nu vastgelegde regels van het LVB zal dat niet minder worden. Sterker nog: het Programma Hinderreductie van Schiphol is er op gericht dat de piekruurcapaciteit nog gaat toenemen. Wij pleiten nadrukkelijk voor de zo noodzakelijke uitbreiding van de rustmomenten en dus voor *regels over rustperiodes* in het LVB, in verband met de gezondheid van onze inwoners.

- Wij constateren ook dat u voornemens bent de periode van het nachtrecht in de late avond en vroege ochtend uit te breiden. U stelt dat dit een gunstig effect heeft op de hinderbeleving, wij verzoeken u dit te onderbouwen. Het betekent namelijk wel een zwaardere belasting voor de bewoners onder die nachtroute in onze regio.
Wij verzoeken u om, indien de nachtperiode toch wordt uitgebreid, gedurende die tijd ook strikt te handhaven op de gestelde voorwaarden, zoals CDA vliegen en het niet onder 9.000 voet afwijken van de startroutes.
- Wij zijn verheugd dat u het toegestane aantal nachtvluchten verlaagt naar 29.000. Wij zouden echter graag zien dat u de gelegenheid (gezien de crisis) te baat neemt om het aantal verder stapsgewijs in te perken naar 25.000 zoals al door u is aangekondigd. Als de slots weer daadwerkelijk worden gebruikt is het lastiger om die historische rechten te ontfangen. De slotcoördinator heeft snel een juridisch document nodig om de slotuitgifte af te kunnen bouwen, een proces wat jaren kan vergen.
- Ook zien wij graag in dit LVB een doelstelling m.b.t. het percentage overdag hoger aanvliegen met meer CDA's, gezien het gunstige effect op geluid en emissies. Wij missen ook een doelstelling voor een stillere startprocedure.
- Wij vragen u regels te stellen omtrent het vervroegd uitfasen van lawaaige (vracht)toestellen, specifiek ook voor de nachtperiode, wat gezien de crisis een logische stap is.
- Wij verzoeken u om regels in het LVB in te brengen die de sector stimuleren tot duurzame innovaties. Te denken valt aan financiële of operationele voordelen voor duurzaamheidsacties van airlines, of het gebruik van de trein stimuleren, en het vliegen over korte afstanden ontmoedigen.
- In de Luchtruimherziening bent u voornemens om het strikter volgen van de startroutes te verhogen van 3.000 naar 6.000 voet. Ons inziens zijn er geen technische of operationele belemmeringen om deze maatregel *nu al* in het LVB vast te leggen, dus bij dezen verzoeken wij hiertoe.

Knelpunten m.b.t. de woningbouwopgave

- Wij constateren dat de geluidhinder van Schiphol momenteel een flinke belemmering vormt voor de woningbouwopgave in onze regio. De wetgever is bovendien voornemens (met de Aanvullingsregeling Geluid) om de toetsing van vliegtuiglawaai te koppelen aan de 48 dB Lden contour. Die contour is flink groter dan de huidige LIB-5 contour, en zal dus tot *meer knelpunten* gaan leiden.
- Het LVB en de bijbehorende MER geven informatie over vliegroutes en geluidcontouren. Zoals gezegd zijn die geluidcontouren van belang bij onze ruimtelijke ordeningskwesties. Het wordt echter steeds lastiger om vast te stellen wat de uitgangssituatie is bij toetsing van geluidniveau's in ruimtelijke plannen. De huidige LIB-5 contour (20 Ke) wijkt steeds meer af van de reële geluidscontouren zoals gebaseerd op de werkelijk gevlogen routes.
Onduidelijk is bovendien welke contour dan de juiste is uit de vele kaartjes van de MER. Wij willen een centraal vastgelegde en door iedereen geaccepteerde contour, dus feitelijk een heldere normstelling en een eenduidige lijn op de kaart. Wij roepen u ook op om in dat kader de lang verwachte wijziging van het Luchthaven*indeling*Besluit nu snel te realiseren.

Herziening normenstelsel noodzakelijk

- Het valt ons op dat u in dit nieuwe LVB dezelfde gelijkwaardigheidscriteria als norm hanteert als in het LVB van 2003 en dat die norm zeer ruim gesteld is. Zowel voor geluid als voor veiligheid en luchtkwaliteit wordt geen enkele norm aangescherpt, terwijl in de loop der jaren de stand der techniek flink verbeterd is, zowel in motortechniek als in navigatie.
Uw beleid in dezen wijkt af van het beleid dat de overheid bij *alle* andere bedrijven in Nederland toepast: bij elke revisievergunning wordt de normstelling zodanig aangescherpt dat voor het betreffende bedrijf een stimulans ontstaat om gebruik te maken van de Beste Beschikbare Technieken. Op deze manier zou er een duidelijke prikkel uitgaan naar de luchtvaartsector om te investeren in schonere en stillere vliegtuigen.
- In het LVB zijn de normen voor het maximum aantal vliegtuigbewegingen (4.1.2.) voor de jaren 2022 t/m 2024 als 'PM' aangegeven. Uit een mondelinge toelichting van uw ministerie begrijpen wij dat u hier wellicht een lager aantal dan 500.000 wilt vastleggen. Wij verzoeken u de wettekst te verhelderen: zoals het nu is geformuleerd zou het plafond in die jaren ook *hoger* kunnen zijn dan 500.000. Zou dat het geval zijn dan tekenen wij daar bezwaar tegen aan.
Ook de normen voor het aantal ernstig gehinderden binnen 48 Lden (4.3.1.) stelt u als enige norm jaarsafhankelijk. Dit wekt de schijn dat u dit criterium als enige criterium voor toetsing van hinder wilt gaan hanteren. Als dit zo zou zijn is dit criterium wat ons betreft een te beperkte toetsingsmaat voor hinder.
- Tot slot vragen wij u om voor alle normen en regels een strikte handhaving te laten uitvoeren door de ILT, niet alleen na afloop van een gebruiksjaar, maar ook op tussentijdse ijkmomenten, bijvoorbeeld per kwartaal, zodat er indien nodig tijdig en adequaat kan worden bijgestuurd.

Met deze zienswijze hopen wij een bijdrage te leveren aan een betere tekst van het LVB en het verminderen van de hinder van het vliegverkeer.

Hopgachtend, mede namens mijn collega-bestuurders van cluster Zuidwest*

Mr. K.M. van der Velde-Menting,

Burgemeester Kaag en Braassem,

In casu Voorzitter Bestuurlijk Vooroverleg Schiphol cluster Zuidwest,
Postbus 1, 2370 AA Roelofarendsveen

* Het Bestuurlijk Vooroverleg Schiphol cluster ZW bestaat uit de gemeenten Hillegom, Kaag en Braassem, Katwijk, Leiden, Leiderdorp, Lisse, Noordwijk, Oegstgeest en Teylingen.



gemeente
Haarlemmermeer

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
T.a.v. Mw. C. van Nieuwenhuizen-Wijbenga
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Postbus 250
2130 AG Hoofddorp

Bezoekadres:
Raadhuisplein 1
Hoofddorp
Telefoon 0900 1852
Faxnummer 023 563 95 50

Cluster	Ruimte, Economie en Duurzaamheid	Verzenddatum
Contactpersoon		
Doorkiesnummer		29 maart 2021
Uw brief		
Ons kenmerk		
Bijlage(n)	BRS-zienswijze op LVB1	
Onderwerp	Zienswijze op ontwerpwijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol	

Geachte mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga,

Van 2 maart tot 29 maart 2021 ligt de ontwerpwijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB1) en het daarvoor opgestelde milieueffectrapport (MER) ter visie. Wij maken graag gebruik van de gelegenheid om onze zienswijze hierop in te dienen.

Wij hebben onze zienswijze als volgt opgebouwd:

- Algemene reactie;
- Reactie op de voor Haarlemmermeer belangrijkste thema's.

Voorts sluiten wij aan bij de zienswijze van de provincie Noord-Holland die wij met de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS), een samenwerkingsverband van 56 gemeenten en vier provincies, hebben ingebracht. U treft deze in de bijlage aan.

In de ontwerpwijziging van het Luchthavenverkeerbesluit wordt naast het maximum aantal van 500.000 vliegbewegingen per jaar en 29.000 in de nacht, een Nieuw Normen- en Handhavingstelsel (NNHS) voor Schiphol vastgelegd. Als gemeente met Schiphol op haar grondgebied richten wij ons in onze zienswijze vanzelfsprekend vooral op de onderdelen die onze gemeente raken.

Voordat wij ingaan op de inhoud van LVB1 maken wij graag een aantal opmerkingen vooraf. Haarlemmermeer is sterk verbonden met Schiphol. Veel inwoners werken op Schiphol of bij bedrijven die aan Schiphol gerelateerd zijn. Schiphol zorgt voor een goede internationale bereikbaarheid. Veel ondernemers, inwoners en reizigers maken gebruik van de voorzieningen op Schiphol en hechten grote waarde aan de mogelijkheden die Schiphol biedt op het gebied van werk, transport en reizen. Voor de coronacrisis hoorde Haarlemmermeer tot de sterkste economische gemeentes van Nederland en dit is mede te danken aan de aanwezigheid van Schiphol.

Tegelijkertijd is er ook hinder door de aanwezigheid van de luchthaven en ervaart een deel van onze inwoners overlast. Het is de uitdaging om de negatieve effecten van de luchthaven zo minimaal als mogelijk te laten zijn. Het is daarom voor ons van belang dat Schiphol in balans en op een duurzame en selectieve wijze wordt ontwikkeld, waarbij verschillende vraagstukken en thema's zoals veiligheid, wonen en vliegen, bereikbaarheid van de luchthaven, gezondheid en geluid, economie, innovatie, uitstoot, klimaat en leefbaarheid in samenhang worden beschouwd.

Algemene reactie

Onze algemene reactie is dat het positief is dat de ontwerpwijziging LVB1 er eindelijk is. Het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel (NNHS), het stelsel waar al 10 jaar mee wordt gevlogen op Schiphol, wordt hiermee in de wet vastgelegd. Dit biedt duidelijkheid. Er komt rechtszekerheid voor omwonenden en er komt een einde aan het anticiperend handhaven. Ook het maximum aantal vliegtuigbewegingen van 500.000, zoals in het Aldersakkoord was afgesproken, wordt hiermee vastgelegd. Daarnaast zijn mogelijkheden in het LVB1 opgenomen voor een gecontroleerd herstel van het aantal vluchten na de coronacrisis en dit is positief. Het uitgangspunt van het NNHS, waarbij als eerste de baan wordt ingezet die voor de minste hinder zorgt voor de omgeving en het gecontroleerd herstel, passen goed bij ons uitgangspunt dat Schiphol in balans en op een duurzame en selectieve wijze wordt ontwikkeld. Toch hebben we een aantal aandachtspunten en suggesties die wij aan u willen meegeven.

Reactie op de voor Haarlemmermeer belangrijkste thema's

Grondgeluid

In het MER wordt gesteld dat er geen gefundeerde en gevalideerde modellen zijn voor het berekenen van het grondgeluid en dat in 2006 voor het laatst metingen zijn gedaan. Daarnaast staat in het MER dat enerzijds meer hinder van laagfrequent geluid wordt verwacht vanwege meer bewegingen en dat anderzijds een afname van de hinder wordt verwacht vanwege kleinere en stillere vliegtuigen. Dit is wel een heel summiere beschouwing, terwijl grondgeluid hinder voor de omgeving oplevert.

Er wordt voorbij gegaan aan het gegeven dat Wyle een hindercurve voor laagfrequent geluid heeft ontwikkeld die gebruikt is in studies van het Koninklijk Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR). Deze hindercurve heeft gemeente Haarlemmermeer toegepast in akoestische onderzoeken voor woningbouw in Badhoevedorp, waar de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State nadrukkelijk heeft uitgesproken dat grondgeluid nader onderzocht en onderbouwd moest worden¹.

Wij stellen dat verwijzen naar een onderzoek uit 2006 geen recht doet aan het aspect grondgeluid. Wij vragen u om kwantitatief en kwalitatief onderzoek te doen naar grondgeluid en op basis daarvan een afwegingskader op te stellen. Daarnaast vragen wij om maatregelen te treffen om grondgeluid tegen te gaan.

¹ Uitspraak van 2 april 2014 (201308233/1/R6 evenals de uitspraak van 2 december 2020 (201900991/1/R1 en 201900992/1/R1)

Externe veiligheid

In de ontwerpwijziging van het LVB1 wordt het Totaal Risico Gewicht geschrapt omdat het niet effectief bleek. Dit was echter een manier om de externe veiligheid te beteugelen c.q. om ongevalskansen mee te wegen. In de nota van toelichting staat dat daarvoor in de plaats het gelijkwaardigheids criterium voor externe veiligheid komt, maar dat was er natuurlijk al. Er is nu sprake van een plafond op het aantal bewegingen, maar die zouden in theorie met minder veilige vliegtuigen uitgevoerd kunnen worden. Dit zou onwenselijk zijn. Graag ontvangen we hierop een nadere toelichting.

LIB

Het LIB en het LVB zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Het LVB en het LIB zijn bij de wijzigingen van de wet luchtvaart in 2002 ingebracht als complementaire instrumenten met als uitgangspunt het waarborgen van de uitgangspunten van externe veiligheid en geluid. Er zijn aanvullende waarborgen in het LIB voor externe veiligheid en geluid maar deze waarborgen gelden alleen als de contouren op de juiste plek liggen.

In het LVB1 blijkt echter dat de LIB-contouren niet worden aangepast. Er worden verschillende ontwikkelingen als reden genoemd om de contouren niet aan te passen, zoals het niet gereed zijn van het ultrafijn stof onderzoek en de Luchtruimherziening. Dit laatste traject is een traject dat nog jaren gaat duren en van de omgeving van Schiphol kan niet worden verlangd dat jarenlang de contouren niet op de juiste plek liggen. Eerder zijn bestuurlijke afspraken gemaakt tussen het Rijk en de regio om de contouren aan te passen bij een nieuw LVB. Of het nu gaat om de contouren voor externe veiligheid of voor geluid, deze horen op de juiste plek te liggen. Bovendien moet er moet een juridische koppeling zijn tussen LVB en LIB.

Het MER toont aan dat de contouren bij het maximum aantal vliegtuigbewegingen van 500.000 gevlogen volgens het NNHS, kleiner zijn en contouren soms op andere plekken liggen dan in het huidige LIB. In de Luchtvaartnota is het uitgangspunt genoemd van het verdienen van eventuele groei van Schiphol verdiend moet worden door de afname van hinder. Wij verwachten daarom dat de contouren uit het MER dus enkel kunnen krimpen.

In onze gemeente hebben we met nagenoeg alle ontwikkelingen te maken met het LIB. De impact hiervan is ongekend groot. Bij alle ontwikkelingen geldt een motiveringsplicht. Het is bijzonder vreemd en ongewenst dat een dergelijke motivering zou berusten op een verkeerde weergave van de actuele contouren. Wij verzoeken het Rijk ook het LIB binnen afzienbare tijd aan te passen en zijn graag bereid om vanuit onze kennis en ervaring van de dagelijkse praktijk hierin mee te denken.

De aanpassing van het LIB is in het bijzonder van belang in het kader van de rechtszekerheid en de informatievoorziening van eigenaren, initiatiefnemers en gebruikers binnen het LIB-gebied. Ook om deze reden kan het LVB niet zonder het LIB. Het eerste LVB en LIB zijn gelijktijdig tot stand gekomen en in procedure gebracht. Ze hebben gelijklopende teksten en de koppeling lag daar direct al in vast. Ze borgen hetzelfde doel en kunnen niet zonder elkaar.

De kaarten met de contouren uit het MER verschillen met de huidige LIB-contouren. De exacte consequenties van deze verschillen op ontwikkelingen in onze gemeente moeten nog in kaart worden gebracht. De termijn van de zienswijze procedure is hiervoor te kort en de beschikbare kaarten hebben een te lage resolutie en zijn daarmee onduidelijk. Aanvullend op onze zienswijze komen we daarom op een later moment hierop terug.

Tot slot, geven wij u in overweging, indachtig de Omgevingswet, te komen tot een werkelijke integrale afweging van de aspecten externe veiligheid en geluid. Dat betekent naar ons oordeel dat het niet anders kan dan dat het LIB moet worden aangepast. Wij verzoeken u zo spoedig mogelijk de procedure hiertoe in gang te zetten.

Emissies en luchtkwaliteit

Wij zien graag dat er een prikkel zit op het verminderen van schadelijke emissies, waaronder stikstof en ultrafijn stof. Voor een aantal emissies zijn grenswaarden.

Voor wat betreft ultrafijn stof geldt dat er nog altijd geen normen zijn omdat hier wereldwijd nog te weinig over bekend is en omdat er nog geen eenduidige manier is om het te meten. Wij vragen u om de conclusies van het onderzoek van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid (RIVM) naar ultrafijn stof dat nog afgerond moet worden, op een later moment alsnog onderdeel te maken van het LVB.

In 2020 lanceerde het Rijk het Schone Luchtakkoord (SLA). Het doel is schonere lucht voor het behalen van gezondheidswinst. Uiteraard is het een mooie ambitie maar de uitvoering wordt vooral bij gemeentes neergelegd. Wij vragen ons af wat de relatie van het LVB1 is met het SLA. Ook in het LVB1 moet worden gestreefd naar een verbetering van de luchtkwaliteit. Wij hebben zorgen of dat streven in het LVB1 zit.

We worden met dit besluit geconfronteerd met een toename van NO₂ (stikstofdioxide), met name in Hoofddorp en Nieuw-Vennep. De effecten hiervan op de omgeving zijn niet in kaart gebracht. Hoewel de waardes binnen de norm zijn, strookt het niet met de ambitie in het SLA voor een afname van NO₂. De opgave binnen onze gemeente wordt hiermee groter gemaakt. Wij vragen u om maatregelen te nemen die ertoe leiden dat u uw ambities uit het SLA ten aanzien van NO₂ alsnog behaalt.

Wij hebben nog een punt ten aanzien van de luchtkwaliteit. In het LVB1 verdwijnt het specifieke verzoek aan luchtvaartmaatschappijen om op 1 motor te taxiën. De reden hiervoor en de effecten hiervan zijn onduidelijk. Wij vragen u om een toelichting op dit punt. Wij verwachten dat taxiën op 1 motor een positief effect heeft op de luchtkwaliteit in onze gemeente en verzoeken u daarom om dit specifieke verzoek aan maatschappijen in LVB1 te blijven doen. Als taxiën op 1 motor de luchtkwaliteit verbetert, moet deze maatregel niet verdwijnen, maar zo vaak als mogelijk worden toegepast.

Ook zouden we in LVB1 meer maatregelen willen zien om de luchtkwaliteit in onze gemeente te verbeteren en die aansluiten bij uw ambities uit het SLA. Wij denken hierbij bijvoorbeeld aan het verder elektrisch maken van de operatie op de grond en elektrisch taxiën.

Nachtvluchten

In het LVB1 wordt het aantal nachtvluchten op Schiphol van 32.000 naar 29.000 teruggebracht. Wat ons betreft is deze afname te klein. Bovendien is het een van de voorwaarden voor het

verlenen van steun aan de KLM in de coronacrisis. Hinder door vliegtuiggeluid in de nacht is een van de voornaamste klachten die wij gehoord hebben tijdens onze Schipholtour, een reeks gesprekken waarin we veel signalen van inwoners hebben opgehaald. Wij pleiten voor een nachtsluiting met een zo lang mogelijke aaneengesloten periode van rust ten behoeve van de gezondheid van onze inwoners. Het is hierbij onwenselijk als nachtvluchten worden verschoven naar de randen van de nacht. Er moet daarnaast aandacht zijn voor de effecten op het internationale netwerk.

De behoefte aan meer rust in de nacht in de omgeving is groot, maar er zijn gemeentes die zich zorgen maken over het verplaatsen van vluchten uit de nacht naar de dag en de belasting van de secundaire banen. Wij zien het verplaatsen van nachtvluchten naar de dag op Lelystad Airport als een oplossing hiervoor. Overigens is in 2008 ook in het Aldersakkoord afgesproken dat vluchten van Schiphol naar Lelystad Airport moeten worden verplaatst. Enerzijds om hinder eerlijker te verdelen en hiermee inwoners van de Schipholregio te ontlasten en anderzijds om ruimte te creëren op Schiphol voor vluchten die bijdragen aan het internationale netwerk. Deze afspraak moet nog steeds worden nagekomen.

Tenslotte, geven wij u, los van onze zienswijze, mee dat de noodzaak blijft om acties te ondernemen om hinder van de luchthaven op de omgeving verder te beperken. Het NNHS is het antwoord op de vraag naar een duidelijk en uitlegbaar systeem waarbij als eerste de banen worden gebruikt die voor de minste hinder zorgen. Dit neemt niet weg dat ook onder de primaire banen mensen wonen en er hinder is. Het is goed dat Schiphol en LVNL met een Hinderreductiepakket aan de slag gaan, maar wij zien bij hinderbeperking in de volle breedte nadrukkelijk ook een rol en verantwoordelijkheid voor het Rijk.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,
namens dezen,

drs. Jurgen Nobel,
wethouder Financiën, Luchthavenzaken, Bouwen & Energietransitie



Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

Bestuurlijke Regie Schiphol

Uw contactpersoon

Telefoonnummer

1 | 6

Verzenddatum

26 maart 2021

Kenmerk

Uw kenmerk

Betreft: BRS zienswijze Luchthavenverkeerbesluit (LVB-1)

Excellentie,

Van 2 maart tot 29 maart 2021 ligt de ontwerpwijziging Luchthavenverkeerbesluit Schiphol, inclusief bijbehorende Milieueffectrapportage, ter consultatie voor met de mogelijkheid voor een ieder hierop zienswijzen in te dienen. De Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS*) maakt graag gebruik van deze mogelijkheid.

Inleiding

In 2008 zijn aan de toenmalige Alderstafel een aantal afspraken gemaakt over de ontwikkeling van Schiphol tot 2020:

- Schiphol mocht groeien tot 510.000 vliegbewegingen (later is dit aantal verlaagd naar 500.000);
- Lelystad en Eindhoven zouden worden ontwikkeld als overloopluchthavens;
- Er zou een experiment starten met het Nieuwe Normen en Handhavingstelsel (NNHS) dat tot doel heeft zoveel mogelijk die banen in te zetten die de minste overlast geven (geluidpreferent vliegen).

In 2013 besloot de Alderstafel unaniem het Kabinet te adviseren het NNHS in wet vast te leggen. In 2013 constateerde de Alderstafel eveneens dat bij verkeervolumes boven de 470.000 het gebruik van de secundaire banen aanzienlijk toeneemt (zie het Eindadvies van 8 oktober 2013).

In 2015 is de regel voor het zogenaamde "gebruik van de vierde baan" aangepast (zie het Advies van 9 januari 2015). De groei van Schiphol naar meer dan 470.000 vluchten kwam in het geding door de combinatie van de oorspronkelijke vierde baan regel met de regels van het NNHS. Daarom werd de dagnorm voor het vierde baan gebruik verhoogd en ter compensatie daarvan werd het plafond voor het aantal vliegbewegingen op Schiphol verlaagd van 510.000 naar 500.000. Daarbij rekening houdend met het uitgangspunt dat bij hinderbeperking de erkenning voorop staat van de positie van de inwoners van het meest zwaar gehinderde binnengebied.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl

De afspraken aan de Alderstafel hadden als horizon 2020. Op dit moment denkt het Rijk na over de toekomstige ontwikkeling van Schiphol ná 2020. De BRS heeft steeds gepleit om de vastlegging van het NNHS en de toekomstige ontwikkeling van Schiphol in twee afzonderlijke besluiten vast te leggen: eerst een LVB-1 met de wettelijke verankering van het NNHS op basis van 500.000 vluchten, en daarna pas een besluit over de toekomstige ontwikkeling van Schiphol ná 2020.

Dit onderscheid tussen het vastleggen van de huidige situatie en het bepalen van de kaders voor de toekomstige ontwikkeling staat wat de BRS betreft nog steeds.

In de jaren 2018 en 2019 zat Schiphol tegen het plafond van 500.000 vliegbewegingen. Deze jaren brachten een aantal negatieve- en ongewenste (bij)effecten van het NNHS aan het licht. Onder andere de al in 2013 voorspelde toenemende inzet van de secundaire banen, maar ook een discrepantie tussen geluidbelasting en hinder en het ontbreken van instrumenten om te sturen op een selectief gebruik van Schiphol. Hiervoor vragen wij uw aandacht.

Leeswijzer

Deze brief bestaat daarom uit twee delen. In het eerste deel geven wij onze zienswijze op de ontwerpwijziging van het Luchthavenverkeerbesluit. In het tweede deel gaan wij in op de **voortschrijdende inzichten** die wij in de afgelopen jaren hebben opgedaan.

Wij vragen u om spoedig te starten met het oplossen van de huidige knelpunten en het opstellen van een kader voor de toekomstige ontwikkeling van Schiphol, conform uw eigen voornemens in de Luchtvaartnota en bijbehorende Uitvoeringsagenda.

DEEL I - ZIENSWIJZE OP ONTWERPWIJZIGING LUCHTHAVENVERKEERSBESLUIT (LVB-1)

Het LVB-1 zorgt voor de wettelijk borging van het Nieuwe Normen en Handhavingstelsel, het maximum aantal vliegbewegingen (500.000 waarvan 29.000 in de nacht), en vormt de nieuwe nul-situatie.

Het is goed dat er vaart wordt gemaakt met het LVB-1. Dat is belangrijk voor de rechtszekerheid van onze inwoners. Maar juist ten aanzien van die rechtszekerheid ziet de BRS een aantal knelpunten die niet langer kunnen worden genegeerd:

Leg de bijbehorende contouren vast in het LIB, tegelijk met het juridisch borgen van het NNHS in het LVB

Bij een LVB hoort een LIB. In de Nota van Toelichting op het Wijzigingsbesluit Luchthavenindelingbesluit Schiphol (Staatsblad 2017 402) is vooruitlopend op de wijziging van het LVB in verband met het NNHS hierover opgenomen: "In het gewijzigde LVB worden de afspraken over het nieuwe normen- en handhavingstelsel (NNHS) geregeld. Op grond van de nieuwe regels in het LVB veranderen ook de verwachte geluid- en risicocontouren. Wanneer het LVB wordt gewijzigd op grond van het NNHS zal gelijktijdig ook het LIB worden gewijzigd om de ligging van de beperkingengebieden in overeenstemming te brengen met de nieuwe geluid- en risicocontouren die volgen uit het NNHS". Wij lezen echter in de toelichting op de Ontwerpwijziging (paragraaf 5.1) dat u niet voornemens

bent om deze LVB contouren ook in het Luchthavenindelingbesluit (LIB) op te nemen. Toch blijkt uit het MER dat de contouren in het huidige LIB niet meer kloppen en dat er overal verschuivingen zijn. Zo is de ligging van de LIB-3 niet meer conform de huidige operatie, is de huidige LIB-4 contour fors groter dan op grond van het maximale scenario in het MER berekend is, en ligt LIB-5 soms ver buiten de 48 Lden contour. U beschermt en beperkt dus de verkeerde gebieden!

Deze situatie gaat des te meer wringen als straks de Omgevingswet van kracht wordt. Met de Omgevingswet voeren we aandachtsgebieden voor externe veiligheid in, terwijl u voor het LIB blijft uitgaan van beperkingengebieden op basis van het verouderde beleidsinstrumentarium van het groepsrisico. Voor de geluidcontouren geldt dat de contouren die uit dit LVB volgen vanaf 1-1-2022 worden opgenomen in de Centrale Voorziening Geluidgegevens (CVGG). Gemeenten moeten dan de nieuwe LVB contouren gebruiken bij geluidberekeningen, terwijl gemeenten in de ruimtelijke ordening uit moeten gaan van de 'oude' LIB contouren. Bovendien maakt de 48 Lden contour geen onderdeel uit van het LIB, terwijl deze onder de Omgevingswet wel de toetsingsgrens wordt voor 'cumulatie' conform de Aanvullingsregeling geluid bij de Omgevingswet en hieraan dus ruimtelijke consequenties worden verbonden.

De BRS vindt het niet uit te leggen dat u het LIB niet aanpast en dat u blijft vasthouden aan 'oude' contouren die qua grootte en vorm niet meer aansluiten bij de huidige operatie van Schiphol. De aanpassing van het LIB is in het bijzonder van belang in het kader van de rechtszekerheid en de informatievoorziening van eigenaren, initiatiefnemers en gebruikers binnen het LIB-gebied. Ook om deze reden kan het LVB niet zonder het LIB. Het eerste LVB en LIB zijn gelijktijdig tot stand gekomen en in procedure gebracht. Ze hebben gelijkluidende teksten en de koppeling lag daar direct al in vast. Ze borgen hetzelfde doel en kunnen niet zonder elkaar. Daarom roept de BRS u op om tegelijkertijd met het juridisch borgen van het NNHS in het LVB ook de bijbehorende contouren vast te leggen in het LIB.

Bij LVB-1 hoort ook een nieuwe isolatieronde

Bij een nieuw LVB hoort ook een nieuwe isolatieronde. De operatie in het NNHS zorgt voor verschuiving van de contouren. Als er gebieden zijn die nu alsnog binnen de contouren gaan vallen is isolatie op zijn plaats (zorgplicht). Aanvullend daarop is er ook veel verouderde isolatie. Ook daar vragen wij vanuit de zorgplicht van het Rijk aandacht voor. Wij verwachten dat u de isolatieronde voor dit LVB afgerond heeft voordat u een besluit neemt over verdere ontwikkeling van Schiphol.

Neem LVB-1 als nieuw nulpunt voor de verdere ontwikkeling van Schiphol

In de Luchtvaartnota geeft u aan bereid te zijn groei van Schiphol toe te staan als de hinder afneemt. Hiertoe wilt u een 'groeiverdienmodel' opstellen. Wat de BRS betreft wordt die afname van de hinder bepaald ten opzichte van de LVB-1, met NNHS en 500.000 vluchten, en niet ten opzichte van de zogenaamde gelijkwaardigheidscriteria. De milieueffecten (geluid en uitstoot in brede zin) moeten ten opzichte van de "footprint" van LVB-1 omlaag. De BRS pleit in dat licht ook voor een nieuwe systematiek voor het bepalen van de geluidbelasting en geluidhinder. We gaan daar hieronder uitgebreider op in.

Voorkom wettelijke verankering van de huidige ORS

Tot slot merken wij op dat de gewijzigde onderdelen van de Wet luchtvaart in verband met het NNHS óók bepalingen bevatten met als doel om de huidige Omgevingsraad Schiphol in de wet te verankeren. Gegeven de analyses van zowel van Geel als Cohen vragen wij u met klem deze onderdelen niet in te voeren, maar uit de Wet luchtvaart te schrappen. Het kan niet zo zijn, dat u met de inwerkingtreding van de gewijzigde Wet luchtvaart alsnog een instituut in het leven roept dat inmiddels al achterhaald is.

DEEL II - VOORTSCHRIJDENDE INZICHTEN

De BRS waardeert dat nu een LVB vastgesteld wordt op basis van de afspraken gemaakt aan de Alderstafel.

Maar het NNHS is nu al flink wat jaren in gebruik en die lange experimenteerperiode heeft ook een aantal negatieve of ongewenste (bij)effecten aan het licht doen komen. Dit zit onder andere in het baangebruik, de wettelijk systematiek waarin geluidbelasting en "hinder" voorspeld en berekend worden, en het (vrijwel) geheel ontbreken van instrumenten om te sturen op een selectief gebruik (een gebruik van Schiphol voor die verbindingen die economisch de meeste meerwaarde geven aan Nederland).

Deze zaken zijn gegeven de doorlooptijd niet meer haalbaar om mee te nemen in het LVB-1, maar vragen wel snel aandacht. Door corona is het gesprek over de toekomst stil komen te liggen. Wij willen graag dat u deze pas op de plaats benut om een aantal randvoorwaarden uit te werken voor een adequate bescherming van de omgeving en een goede netwerkkwaliteit. Wij gebruiken deze brief daarom ook om u enkele belangrijke aandachtspunten mee te geven.

Schaaf het NNHS bij op baangebruik

Zoals eerder gezegd heeft de lange experimenteerperiode met het NNHS een aantal negatieve en ongewenste (bij)effecten aan het licht doen komen. Als voorbeeld noemen wij de grote groei op de secundaire banen. Wat de BRS betreft vraagt het NNHS dus om spoedige bijschaving.

Die bijschaving is niet meer haalbaar voor LVB-1, maar moet zo snel mogelijk worden hersteld en is wat de BRS betreft wel een harde voorwaarde voor een eventueel besluit over de toekomst van Schiphol. We denken daarover graag met u mee.

Geef luchtvaart geen status aparte bij bescherming tegen geluidhinder

Om mensen te beschermen tegen blootstelling aan geluid zijn er regels en normen. Voor weg-, spoor- en industrielawaai gelden er normen voor (individuele) woningen. Mensen weten waar ze aan toe zijn. Voor luchtvaart heeft de wetgever een andere systematiek gekozen. Hier gelden grenzen aan het totale aantal woningen dat per saldo een bepaalde geluidbelasting mag hebben. Mensen hebben geen zekerheid over het maximale geluid waaraan ze blootgesteld kunnen worden. Dit moet wat de BRS betreft anders.

Ook de heer Van Geel wijst in zijn advies "Schiphol vernieuwd verbinden" op het belang van individuele bescherming en wederkerigheid (gelijke behandeling) van alle sectoren in relatie tot de definitie van en regelgeving over blootstelling aan geluid en hinder. Transparantie over welke mate van belasting en hinder u voor individuele omwonenden acceptabel vindt - een objectieve norm zoals u in andere sectoren ook hanteert - hoort daarbij,

evenals helderheid over welke compensatie benadeelden (inwoners, grondeigenaren, ontwikkelaars) mogen verwachten.

Ga van hinder naar gezonde leefomgeving

De impact van Schiphol op de omgeving is breder dan alleen geluidbelasting. Het gaat o.a. ook om (ultra)fijnstof, stikstof, geur, CO₂ en externe veiligheid.

Ten aanzien van de door u aangehaalde streefwaarden roepen wij u op om hinderreductie niet alleen te koppelen aan geluid maar naar hinder in de volle breedte te kijken en ook andere emissies hierin af te wegen. Het gaat immers om een gezonde leefomgeving. Gelet op het voorgaande spreekt het bovendien voor zich dat wij voor de streefwaarde voor het terugbrengen van geluidhinder af willen van de huidige systematiek van het per saldo aantal ernstig gehinderden. Waarbij wij er tevens op wijzen dat de dosis-effect relaties die u hierbij hanteert verouderd zijn en stammen uit de tijd van vóór de Polderbaan.

Ontwikkel een nieuwe systematiek voor geluidhinder

U geeft in de Luchtvaartnota aan dat de uitstoot en hinder omlaag moeten. Maar als u toe wilt naar effectief minder (beleefde) hinder dan moet de rekensystematiek anders. Naast het huidige (voorgeschreven) jaargemiddelde moet daarbij ook naar andere aspecten gekeken worden. Zoals het aantal rustmomenten, de hoogte van de piekbelasting, het tijdstip op de dag, etc..

De BRS wil hiervoor een gezamenlijke onderzoeksopdracht met u formuleren. De BRS wil dat de nieuwe systematiek voor het bepalen van de geluidhinder onderdeel wordt van het groeiverdienmodel dat u wilt opstellen.

Ontwikkel een integrale visie op netwerkqualiteit, groeiverdienmodel en selectieve sturing

Schiphol zorgt voor een goede internationale bereikbaarheid. Veel bedrijven, inwoners en reizigers maken gebruik van de voorzieningen op Schiphol en hechten waarde aan de mogelijkheden die Schiphol biedt op het gebied van werk, transport en reizen. De sterke economie in de regio rond Schiphol is mede te danken aan de luchthaven. Tegelijk heeft de luchthaven een grote impact op de leefomgeving. Wij vinden het daarom belangrijk dat Schiphol in balans en op een duurzame en selectieve wijze wordt ontwikkeld.

De enige manier om én de omgeving niet nog meer te belasten, én ruimte te houden voor het economische belangrijke internationale en zakelijk netwerk, is door **een scherpe integrale visie op de (internationale) netwerkqualiteit** en door **selectief om te gaan met de capaciteit**. Dit vraagt om een selectiviteitsinstrumentarium waarin ook de openstelling van Lelystad Airport een rol zou moeten spelen.

Laat een selectiviteitsinstrumentarium onderdeel zijn van een besluit over de ontwikkeling van Schiphol

U geeft in de Luchtvaartnota aan een visie op netwerkqualiteit te willen opstellen. Wij willen dat u actief gaat sturen op het gebruik van Schiphol. Ook met instrumenten die nu nog niet wettelijk zijn geregeld. De aanpassing van de Europese slotverordening biedt een uitgelezen kans om ook nieuwe instrumentarium juridisch te borgen. Daarom verwacht de BRS dat een dergelijk selectiviteitsinstrument onderdeel wordt van een besluit over de toekomstige ontwikkeling van Schiphol.

Tot slot

Wij vragen u nogmaals om spoedig te starten met het oplossen van de huidige knelpunten en het opstellen van een kader voor de toekomstige ontwikkeling van Schiphol. En doen een dringend beroep op u om voortvarend aan de slag te gaan met de uitwerking van de hierboven aangegeven inzichten, conform uw eigen voornemens in de Luchtvaartnota en bijbehorende Uitvoeringsagenda.

Hoogachtend, namens alle leden van de BRS,

Voorzitter Bestuurlijke Regie Schiphol

* BRS: samenwerkingsverband van vier provincies en 56 gemeenten.

Ontwerpwijziging Luchthavenverkeerbesluit Schiphol

Zienswijze Corendon Dutch Airlines en TUI fly Nederland

Graag maken wij van de gelegenheid gebruik om te reageren op de ontwerpwijziging Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) en het daarvoor opgestelde milieueffectrapport (MER). In de ontwerpwijziging van het LVB wordt naast het maximum aantal van 500.000 vliegbewegingen per jaar waarvan 29.000 in de nacht ook het Nieuw Normen- en Handhavingstelsel voor Schiphol (NNHS) vastgelegd.

In deze zienswijze geven wij een reactie op de voorgenomen tijdelijke verlaging van het maximum aantal vliegbewegingen (het 'gecontroleerd herstel') en de reductie van het aantal nachtvluchten van 32.000 naar 29.000 per jaar.

Uiteraard zijn wij graag bereid om onze zienswijze verder toe te lichten en om in de aankomende periode mee te denken en mee te werken aan de verdere vormgeving van de onderdelen uit de ontwerpwijziging LVB.

Tijdelijke verlaging van het maximum aantal vliegbewegingen

We zijn hooguit verbaasd met de toevoeging van artikel 4.1.2 in de ontwerpwijziging LVB die het mogelijk maakt om het maximum aantal vliegtuigbewegingen op de luchthaven Schiphol gedurende de gebruiks jaren 2022, 2023 en 2024 te limiteren. De nota van toelichtingen geeft geen uitleg over de herkomst en het doel van deze voorgenomen wijziging. De tijdelijke verlaging lijkt te dienen als verantwoording van de capaciteitsverlaging die Schiphol - in samenspraak met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat - sinds de capaciteitsdeclaratie van het IATA winterseizoen 2020/2021 heeft doorgevoerd, waarover wij onze bezwaren sindsdien meermaals hebben geuit.

Tijdens de informatiebijeenkomst op 11 maart werd tijdens de themasessie 'Gecontroleerd herstel' desgevraagd door de heer van Oosterom een toelichting gegeven op deze tijdelijke verlaging van het maximaal aantal vliegtuigbewegingen. Dit gecontroleerde herstel zou voortkomen uit 'lessen uit het verleden waar na eerdere krimp de ruimte in een rap tempo is ingevuld' met als doel om 'enerzijds de hinder langzaam terug te brengen, maar ook om te zorgen dat de ruimte wordt gevuld met vluchten die bijdragen aan de netwerkkwaliteit'.

Juist nu, aan het begin van het herstel van de sector, zouden we de stap moeten maken van selectiviteit naar diversiteit. Een divers bestemmingsaanbod draagt bij aan de economische welvaart van Nederland. Kijkend naar de ontwikkeling na de krimp in 2009 en 2010, kunnen we stellen dat deze ten gunste is gekomen aan alle luchtvaartmaatschappijen die op Schiphol opereren met verschillende businessmodellen zoals lijndienst, leisure, low-cost en cargo. Diversiteit is de sleutel geweest van het succes van Schiphol. Bovendien duurde het destijds tot 2014 voor het aantal vliegtuigbewegingen weer op het niveau van 2008 zat, waaruit blijkt dat de ruimte ook zonder interventie geleidelijk wordt ingevuld.

De vakantievierende Nederlander draagt voor het overgrote deel bij aan de omzet van Schiphol, maar liefst 67% van de reizigers op Schiphol had in 2019 een leisure doeleinde¹. De focus op zakelijke reizigers bevoordeelt overstappende passagiers boven de Nederlandse reizigers, wat niet de bedoeling kan zijn in een vrije Europese luchtvaartmarkt. Hierbij is het de verantwoordelijkheid van de overheid

¹ [Schiphol Jaarverslag 2019](#)

en luchthaven om de capaciteit zo vrij mogelijk open te stellen, en geen barrières op te werpen voor gezonde concurrentie tussen de gebruikers.

Op Schiphol is de facto immers al enkele jaren sprake van een gesloten verdelingssysteem waarbij alle beschikbare capaciteit aan schaarse slots op basis van historische rechten steeds aan dezelfde bestaande gebruikers van de luchthaven worden toegekend. Zolang de capaciteit niet groeit, is het verval van historische slots en teruggave van die slots aan de slotpool de enige mogelijkheid voor nieuwe luchtvaartmaatschappijen om tot de markt toe te treden en voor bestaande luchtvaartmaatschappijen om hun activiteiten uit te breiden. Met de verlaging van het maximum aantal vliegtuigbewegingen wordt kennelijk beoogd om te voorkomen dat er met de vrijgevalen slots een slotpool kan worden gevormd. Dit leidt er dan dus toe dat luchtvaartmaatschappijen op Schiphol worden beperkt in hun mogelijkheden om de concurrentie aan te gaan op bestaande routes of nieuwe routes aan te bieden. Een dergelijke interventie verhoudt zich dan ook slecht met de gronden van het mededingingsrecht.

Het is onze stellige overtuiging dat het leisure- en VFR- (visiting friends and relatives) verkeer sneller zal herstellen dan het zakelijke verkeer. Met deze interventie wordt de kant gekozen van netwerkmaatschappijen, die vervolgens via hun netwerk extra leisure-passagiers kunnen vervoeren ten koste van de hierin gespecialiseerde maatschappijen als Corendon en TUI.

Willen we daadwerkelijk samenwerken aan gecontroleerd herstel, zodat onze reizigers straks weer veilig en verantwoord op reis kunnen, dan moet dit ook echt samen gebeuren. Dit betekent in het belang van alle partijen op de luchthaven en niet met een beleid dat voornamelijk is gericht op het belang van de grootste gebruiker op de luchthaven.

Op advies van de Alderstafel heeft het kabinet in 2015 ingestemd met een ontwikkelruimte op Schiphol tot 500.000 vliegtuigbewegingen (daarvoor nog 510.000) tot en met 2020 binnen de criteria voor gelijkwaardigheid. Uit het MER blijkt nu dat de effecten van de toename tot 500.000 vliegtuigbewegingen passen binnen de gelijkwaardigheidscriteria en er geen sprake is van effecten die van een zodanige aard zijn dat ze een belemmering vormen voor de uitvoering van deze toename. Een tijdelijke reductie van het aantal vliegtuigbewegingen om de hinder te beperken lijkt dan ook niet noodzakelijk, omdat 500.000 vliegtuigbewegingen binnen de afgesproken kaders past.

Bovendien zijn er in hetzelfde Aldersakkoord afspraken gemaakt over de ontwikkeling van 70.000 vliegtuigbewegingen op Eindhoven en Lelystad voor de overloop van 'niet-mainportgebonden verkeer' om de selectieve ontwikkeling van luchthaven Schiphol mogelijk te maken. Nu het besluit over de opening van Lelystad Airport is doorgeschoven naar het volgende kabinet, zijn we voor het herstel de komende jaren aangewezen op de 500.000 vliegbewegingen op Schiphol.

Kortom, de tijdelijke verlaging van het maximaal aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol lijkt niet doelmatig en is bovendien in strijd met de vrije Europese luchtvaartmarkt en het mededingingsrecht. We verwachten dan ook dat het maximaal aantal vliegbewegingen op Schiphol, juist ook de komende gebruiks jaren, wordt vastgesteld op de reeds overeengekomen 500.000.

Reductie nachtvluchten

De voorgenomen verlaging van het aantal vliegtuigbewegingen in de nacht naar 29.000 zoals omschreven in artikel 4.1.3 komt overeen met de uitvoeringsagenda van de Luchtvaartnota 2020-2050 en het advies van Airport Coordination Netherlands (ACNL) omtrent de reductie van het aantal nachtvluchten op Schiphol².

Zoals omschreven in de nota van toelichtingen, is de reductie van het aantal nachtvluchten door de coronacrisis in een stroomversnelling gekomen, omdat de verlaging van het aantal vliegtuigbewegingen in de nacht van 32.000 naar 29.000 is opgenomen als één van de voorwaarden in de steunmaatregelen voor KLM³. We verwachten dan ook dat de KLM-groep, die 77% van het totale aantal nachtslots bezit⁴, aan deze voorwaarden wordt gehouden en deze reductie naar 29.000 nachtbewegingen zal moeten bewerkstelligen. Het is immers vreemd als alle partijen actief op de luchthaven Schiphol moeten meebetalen aan de steunmaatregelen voor KLM en daarnaast ook nog eens de dupe worden van de tijdelijke reductie van het aantal vliegtuigbewegingen in zijn algemeenheid.

Bij de consultatie van ACNL tijdens dat totstandkoming van het bovengenoemde advies hebben we onze zorgen al geuit over het feit dat er nog onvoldoende invulling is gegeven aan de eis vanuit EU verordening 598/2014 omtrent de evenwichtige aanpak, met name wat betreft het onderzoek naar de kosteneffectiviteit en de effecten op het luchtvaartnetwerk. Het onderzoek van CE Delft en Adecs Airinfra Consultants⁵ waar naar wordt verwezen kwalificeert zich hier niet voor. De bepaling van de gedragsreacties in dit onderzoek is gebaseerd op een onvolledige analyse en onjuiste aannames, met name voor de 'low-cost carriers en chartermaatschappijen', waardoor de geconcludeerde kosteneffectiviteit van de wijziging naar 29.000, 27.000 en 25.000 nachtbewegingen onjuist is.

Bovendien bepaald de verordening dat exploitatiebeperkingen niet in eerste instantie toegepast mogen worden, maar slechts nadat de overige maatregelen van de evenwichtige aanpak (beperking van het vliegtuiglawaai aan de bron, in de ruimtelijke ordening en operationele beperkingen) in overweging zijn genomen. Het onderzoek van CE Delft en Adecs Airinfra Consultants concludeert dat de eerste drie stappen van de evenwichtige aanpak onvoldoende uitkomst bieden en er dus exploitatiebeperkingen nodig zijn. Het onderzoek noemt echter een aantal maatregelen (o.a. grondribbels, hoger aanvliegen van de Polderbaan en idle reverse thrust) die wel degelijk een positief effect hebben op het aantal slaapverstoorden, maar niet worden meegenomen omdat 'het rekenmodel hier niet in voorziet'. Bovendien ontbreken er nog mogelijkheden zoals het advies van de Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur⁶ om de nachtelijke hinder terug te dringen door starts in de nacht te verbieden. Een geleidelijk dalend en relatief stil toestel veroorzaakt immers aanzienlijk minder overlast dan een opstijgend zwaarbeladen (vracht)toestel.

Wij doen dan ook een beroep op de Rijksoverheid om te komen met een aanpassing van het beleid dat past binnen de innovatieve toekomstvisie van de Luchtvaartnota 2020-2050 waarbij wordt gekozen voor een systeemverandering van het nachtregime. Niet door simpelweg het aantal nachtslots te reduceren, maar met een combinatie van het verlengen van de dag en het opstellen van limieten voor aankomen en vertrekkend verkeer gedurende (delen van) de nacht en het belonen van het inzetten

² [Airport Coordination Netherlands Advies reductie nachtvluchten Schiphol – 21 januari 2021](#)

³ [Kamerstuk 29232 nr. 41](#)

⁴ Op basis van Slot Allocation List (SAL) van IATA seizoenen W19 en S20 voor KLM en Transavia

⁵ [CE Delft en Adecs Airinfra Consultants Onderzoek vermindering aantal nachtvluchten Schiphol - Gedragsreacties en kosteneffectiviteit - 30 april 2020](#)

⁶ [Raad voor de leefomgeving en infrastructuur Luchtvaartbeleid een nieuwe aanvliegeroute – april 2019](#)

van stille en schone vliegtuigen. In ieder geval zal er een gedegen onderzoek gedaan moeten worden naar de kosteneffectiviteit van de voorgenomen wijziging(en) alvorens de exploitatiebeperkingen kunnen worden toegepast.

Zienswijze vluchtbewegingen Schiphol.

Aalsmeerderbrug 28-3-2021

LS.

Als inwoner van Aalsmeerderbrug, pal onder de landingsroute van Zwanenburgbaan, ben ik nogal geschrokken van de verdubbeling van het aantal vluchten over onze huizen.

Als secretaris van de dorpsraad Ora-belangen, (Aalsmeerderbrug, Rozenburg en Oudemeer), schrijf ik dit vooral namens de bewoners van Aalsmeerderbrug-Zuid.

Voor onze Dorpsraad is het wel navrant, dat de plannen wel een lichte verbetering inhouden voor de bewoners van Oude Meer, wat ook tot ons gebied behoort. Maar uit ervaring van Bestuursleden daar, weten we, dat alleen het stoppen van nachtvluchten helpt en een vliegtuig loze dag helpt wel, maar is niet zaligmakend voor de ervaring van de overlast.

In het gebied Aalsmeerderbrug- Zuid hebben we naast het gebruik van Zwanenburgbaan ook te maken met de Kaagbaan. Sedert enige tijd ondervinden wij hier steeds meer overlast van. Dit komt onder meer door:

- a: de Burgerveen bocht, waardoor de motoren enige tijd onze kant op staan.
- b: de bouw van Schiphol gebonden bedrijven langs de dijk, waardoor het er een galm ontstaat van het geluid.
- c: het gebruik van de Zwanenburgbaan als startbaan in zuidelijke richting, waarbij het draaipunt net boven onze huizen ligt, geeft veel overlast.
- d: Ook het veelvuldig sneller draaien van vliegverkeer vanaf de Kaagbaan veroorzaakt veel overlast, evenals de vliegtuigen die vanaf de Aalsmeerbaan een wijde bocht over Aalsmeer maken.

Wij begrijpen, dat er Schiphol blijft, maar wij zien tot nu toe weinig handhaving op nachtvluchten en vliegroutes.

Ook de handhaving op stillere vliegtuigen zou een enorm stuk schelen, want normaliter schrikken wij nog wakker als om 23.40 uur iedere keer hetzelfde oude vrachttoestel opstijgt.

Hoogachtend



Stichting O.R.A.-Belangen

Oude Meer, Rozenburg, Aalsmeerderbrug

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

uw brief van	uw kenmerk	ons kenmerk	datum
			24 maart 2021
behandeld door	doorkiesnummer	bijlagen	dossiernummer
		4	
onderwerp			pr-nummer
Zienswijze gemeente Lelystad wijzigingsontwerp Luchthavenverkeersbesluit Schiphol			

Hooggeachte mevrouw Van Nieuwenhuizen,

Door deze brief onderschrijven wij de door de provincie Flevoland ingediende zienswijze op het wijzigingsontwerp Luchthavenverkeersbesluit Schiphol.

De zienswijze van de provincie is als bijlage bij deze brief gevoegd.

Hoogachtend,

Het college van de gemeente Lelystad,

de secretaris,

de burgemeester,

A. Schepers

mr. H.M. Meijdam



PROVINCIE FLEVOLAND

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Mevrouw C. van Nieuwenhuizen-Wijbenga
Postbus 20901
2500 EX 'S-GRAVENHAGE

Postbus 55
8200 AB Lelystad

Telefoon
(0320)-265265

Fax
(0320)-265260

E-mail
provincie@Flevoland.nl
Website
www.flevoland.nl



Verzenddatum
29 MAART 2021

Bijlagen
1

Uw kenmerk

Ons kenmerk

Onderwerp

Zienswijze ontwerpwijziging Luchthavenverkeerbesluit Schiphol

Hooggeachte mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga,

Met deze brief wil provincie Flevoland ook namens gemeente Lelystad een zienswijze indienen op de ontwerpwijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol. Provincie Flevoland en gemeente Lelystad zijn onderdeel van de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS). Provincie en gemeente Lelystad ondersteunen tevens de door de BRS ingediende zienswijze.

Aldersadvies

In 2008 zijn aan de toenmalige Alderstafel afspraken gemaakt over de ontwikkeling van de luchtvaart. De marktvraag in Nederland in 2020 werd geschat op 580.000 vliegbewegingen. Deze vraag kon niet geheel op Schiphol geacommodeerd worden. Daarom werd besloten tot de selectieve ontwikkeling van Schiphol dat zich richt op mainportgebonden verkeer. De beschikbare capaciteit op de regionale luchthavens werd daarbij randvoorwaardelijk gesteld. Schiphol mocht tot 500.000 vliegbewegingen groeien in 2020. Lelystad Airport en Eindhoven Airport richtten zich op niet-mainportgebonden verkeer voor de restende 80.000 vliegbewegingen. Met de voorliggende wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol worden in het Nieuwe Normen en Handhavingstelsel (NNHS) het maximum aantal van 500.000 vliegbewegingen voor Schiphol vastgelegd, evenals een reductie van 32.000 naar 29.000 nachtvluchten.

In het juiste systeem herstellen

Lelystad Airport is fysiek en operationeel helemaal gereed voor openstelling voor groot commercieel handelsverkeer (vakantievluchten). Het door tegenstanders gebruikte argument dat Lelystad Airport voorlopig niet nodig zou zijn, omdat Schiphol vanwege de coronacrisis de komende jaren voldoende capaciteit zou hebben, is onjuist: ook in en na de coronacrisis is er vanwege historische rechten sprake van slotschaarste op Schiphol. Door de aanhoudende slotschaarste op Schiphol is de concurrentiekracht van mainport Schiphol in het geding. De provincie en de gemeente Lelystad zijn van mening dat openstelling van Lelystad Airport en de werking van de Verkeersverdelingsregel (VVR) een essentiële oplossing vormen voor de slotschaarste op Schiphol. Vanuit het herstel van de coronacrisis is het nodig om zo snel mogelijk in het juiste systeem te herstellen: Lelystad Airport voor vakantievluchten in Europa en de ruimte op Schiphol behouden voor hub-vluchten die economisch van belang zijn.

Hinderreductie en nachtvluchten

Eerzijds voelt ook de provincie zich verantwoordelijk voor landelijke ontwikkelingen, anderzijds zijn we verantwoordelijk voor de leefomgeving van onze eigen inwoners. Vliegen op Lelystad Airport heeft per saldo veel minder geluidsgehinderden tot gevolg. De Luchtvaartnota 2020-2050 geeft aan dat de vluchten in de nacht voorkomen of ernstig beperkt moeten worden. Daarnaast staat Schiphol vanuit de omgeving onder druk om het aantal nachtvluchten te verminderen. Daarmee komt de bedrijfsvoering op Schiphol voor luchtvaartmaatschappijen die vakantievluchten uitvoeren - die gebaat zijn bij het vaker op een dag op en neer vliegen - in het gedrang. Op Lelystad Airport is de turn-around time - de tijd tussen het moment dat een vliegtuig landt en weer kan opstijgen - veel korter dan op Schiphol. Daarmee is Lelystad Airport voor vakantievluchten een logische en aantrekkelijke luchthaven en kunnen de bedrijfseconomisch noodzakelijke 'meerdere slagen' op een dag wel gemaakt worden. Lelystad heeft een luchthaven klaar staan om Schiphol mede in de nacht te ontzien. Nachtvluchten van Schiphol worden verplaatst naar de dag en Lelystad Airport biedt vervolgens gedurende de dag ruimte aan die vluchten die daarvoor op Schiphol moeten wijken. Lelystad Airport draagt daardoor direct bij aan een belangrijke hinderbeperkende maatregel en afspraken uit het Aldersakkoord. Hierbij is het van belang om te benadrukken dat de openingstijden van Lelystad Airport niet veranderen en er dus ook geen sprake van nachtvluchten zal zijn.

Lelystad Airport zo snel mogelijk open voor groothandelsverkeer

Zowel vanuit het perspectief van leefbaarheid, milieu en hinderreductie als vanuit het herstel van de luchtvaartsector uit de coronacrisis in het juiste systeem, zien wij blijvend een belangrijke rol voor Lelystad Airport. De provincie en gemeente Lelystad willen daarom met kracht benadrukken dat het van belang is om zo snel mogelijk een besluit te nemen over openstelling van Lelystad Airport voor het groot commercieel handelsverkeer. Aan alle voorwaarden voor die openstelling is voldaan.

Tot slot

Uitvoering geven aan de gemaakte afspraken voor openstelling van Lelystad Airport voor groot commercieel handelsverkeer in november 2021 is nodig voor de totstandkoming van een toekomstbestendig luchthavensysteem dat balans brengt tussen de belangen van de luchtvaartsector en de belangen van de omgeving. De openstelling van Lelystad Airport is van groot economisch en maatschappelijk belang voor de regio, en nationaal van belang voor het behoud van de mainportfunctie van Schiphol. Lelystad Airport is van groot belang voor het behoud van de connectiviteit en de hub-functie van Schiphol en het beperken van hinder in de omgeving van Schiphol.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Flevoland,
de secretaris

de voorzitter

✓drs. D.J. Tijl - drs. J. de Reus



Provincie
Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

Bestuurlijke Regie Schiphol

Uw contactpersoon

1 | 6

Betreft: BRS zienswijze Luchthavenverkeerbesluit (LVB-1)

Verzenddatum

26 maart 2021

Kenmerk

Excellentie,

Uw kenmerk

Van 2 maart tot 29 maart 2021 ligt de ontwerpwijziging Luchthavenverkeerbesluit Schiphol, inclusief bijbehorende Milieueffectrapportage, ter consultatie voor met de mogelijkheid voor een ieder hierop zienswijzen in te dienen. De Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS*) maakt graag gebruik van deze mogelijkheid.

Inleiding

In 2008 zijn aan de toenmalige Alderstafel een aantal afspraken gemaakt over de ontwikkeling van Schiphol tot 2020:

- Schiphol mocht groeien tot 510.000 vliegbewegingen (later is dit aantal verlaagd naar 500.000);
- Lelystad en Eindhoven zouden worden ontwikkeld als overloopluchthavens;
- Er zou een experiment starten met het Nieuwe Normen en Handhavingstelsel (NNHS) dat tot doel heeft zoveel mogelijk die banen in te zetten die de minste overlast geven (geluidpreferent vliegen).

In 2013 besloot de Alderstafel unaniem het Kabinet te adviseren het NNHS in wet vast te leggen. In 2013 constateerde de Alderstafel eveneens dat bij verkeervolumes boven de 470.000 het gebruik van de secundaire banen aanzienlijk toeneemt (zie het Eindadvies van 8 oktober 2013).

In 2015 is de regel voor het zogenaamde "gebruik van de vierde baan" aangepast (zie het Advies van 9 januari 2015). De groei van Schiphol naar meer dan 470.000 vluchten kwam in het geding door de combinatie van de oorspronkelijke vierde baan regel met de regels van het NNHS. Daarom werd de dagnorm voor het vierde baan gebruik verhoogd en ter compensatie daarvan werd het plafond voor het aantal vliegbewegingen op Schiphol verlaagd van 510.000 naar 500.000. Daarbij rekening houdend met het uitgangspunt dat bij hinderbeperking de erkenning voorop staat van de positie van de inwoners van het meest zwaar gehinderde binnengebied.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl

De afspraken aan de Alderstafel hadden als horizon 2020. Op dit moment denkt het Rijk na over de toekomstige ontwikkeling van Schiphol ná 2020. De BRS heeft steeds gepleit om de vastlegging van het NNHS en de toekomstige ontwikkeling van Schiphol in twee afzonderlijke besluiten vast te leggen: eerst een LVB-1 met de wettelijke verankering van het NNHS op basis van 500.000 vluchten, en daarna pas een besluit over de toekomstige ontwikkeling van Schiphol ná 2020.

Dit onderscheid tussen het vastleggen van de huidige situatie en het bepalen van de kaders voor de toekomstige ontwikkeling staat wat de BRS betreft nog steeds.

In de jaren 2018 en 2019 zat Schiphol tegen het plafond van 500.000 vliegbewegingen. Deze jaren brachten een aantal negatieve- en ongewenste (bij)effecten van het NNHS aan het licht. Onder andere de al in 2013 voorspelde toenemende inzet van de secundaire banen, maar ook een discrepantie tussen geluidbelasting en hinder en het ontbreken van instrumenten om te sturen op een selectief gebruik van Schiphol. Hiervoor vragen wij uw aandacht.

Leeswijzer

Deze brief bestaat daarom uit twee delen. In het eerste deel geven wij onze zienswijze op de ontwerpwijziging van het Luchthavenverkeerbesluit. In het tweede deel gaan wij in op de voortschrijdende inzichten die wij in de afgelopen jaren hebben opgedaan.

Wij vragen u om spoedig te starten met het oplossen van de huidige knelpunten en het opstellen van een kader voor de toekomstige ontwikkeling van Schiphol, conform uw eigen voornemens in de Luchtvaartnota en bijbehorende Uitvoeringsagenda.

DEEL I – ZIENSWIJZE OP ONTWERPWIJZIGING LUCHTHAVENVERKEERSBESLUIT (LVB-1)

Het LVB-1 zorgt voor de wettelijk borging van het Nieuwe Normen en Handhavingssysteem, het maximum aantal vliegbewegingen (500.000 waarvan 29.000 in de nacht), en vormt de nieuwe nul-situatie. Het is goed dat er vaart wordt gemaakt met het LVB-1. Dat is belangrijk voor de rechtszekerheid van onze inwoners. Maar juist ten aanzien van die rechtszekerheid ziet de BRS een aantal knelpunten die niet langer kunnen worden genegeerd:

Leg de bijbehorende contouren vast in het LIB, tegelijk met het juridisch borgen van het NNHS in het LVB

Bij een LVB hoort een LIB. In de Nota van Toelichting op het Wijzigingsbesluit Luchthavenindelingbesluit Schiphol (Staatsblad 2017 402) is vooruitlopend op de wijziging van het LVB in verband met het NNHS hierover opgenomen: "In het gewijzigde LVB worden de afspraken over het nieuwe normen- en handhavingssysteem (NNHS) geregeld. Op grond van de nieuwe regels in het LVB veranderen ook de verwachte geluid- en risicocontouren. Wanneer het LVB wordt gewijzigd op grond van het NNHS zal gelijktijdig ook het LIB worden gewijzigd om de ligging van de beperkingengebieden in overeenstemming te brengen met de nieuwe geluid- en risicocontouren die volgen uit het NNHS". Wij lezen echter in de toelichting op de Ontwerp wijziging (paragraaf 5.1) dat u niet voornemens

bent om deze LVB contouren ook in het Luchthavenindelingbesluit (LIB) op te nemen. Toch blijkt uit het MER dat de contouren in het huidige LIB niet meer kloppen en dat er overal verschuivingen zijn. Zo is de ligging van de LIB-3 niet meer conform de huidige operatie, is de huidige LIB-4 contour fors groter dan op grond van het maximale scenario in het MER berekend is, en ligt LIB-5 soms ver buiten de 48 Lden contour. U beschermt en beperkt dus de verkeerde gebieden!

Deze situatie gaat des te meer wringen als straks de Omgevingswet van kracht wordt. Met de Omgevingswet voeren we aandachtsgebieden voor externe veiligheid in, terwijl u voor het LIB blijft uitgaan van beperkingengebieden op basis van het verouderde beleidsinstrumentarium van het groepsrisico. Voor de geluidcontouren geldt dat de contouren die uit dit LVB volgen vanaf 1-1-2022 worden opgenomen in de Centrale Voorziening Geluidgegevens (CVGG). Gemeenten moeten dan de nieuwe LVB contouren gebruiken bij geluidberekeningen, terwijl gemeenten in de ruimtelijke ordening uit moeten gaan van de 'oude' LIB contouren. Bovendien maakt de 48 Lden contour geen onderdeel uit van het LIB, terwijl deze onder de Omgevingswet wel de toetsingsgrens wordt voor 'cumulatie' conform de Aanvullingsregeling geluid bij de Omgevingswet en hieraan dus ruimtelijke consequenties worden verbonden.

De BRS vindt het niet uit te leggen dat u het LIB niet aanpast en dat u blijft vasthouden aan 'oude' contouren die qua grootte en vorm niet meer aansluiten bij de huidige operatie van Schiphol. De aanpassing van het LIB is in het bijzonder van belang in het kader van de rechtszekerheid en de informatievoorziening van eigenaren, initiatiefnemers en gebruikers binnen het LIB-gebied. Ook om deze reden kan het LVB niet zonder het LIB. Het eerste LVB en LIB zijn gelijktijdig tot stand gekomen en in procedure gebracht. Ze hebben gelijkluidende teksten en de koppeling lag daar direct al in vast. Ze borgen hetzelfde doel en kunnen niet zonder elkaar. Daarom roept de BRS u op om tegelijkertijd met het juridisch borgen van het NHHS in het LVB ook de bijbehorende contouren vast te leggen in het LIB.

Bij LVB-1 hoort ook een nieuwe isolatieronde

Bij een nieuw LVB hoort ook een nieuwe isolatieronde. De operatie in het NHHS zorgt voor verschuiving van de contouren. Als er gebieden zijn die nu alsnog binnen de contouren gaan vallen is isolatie op zijn plaats (zorgplicht). Aanvullend daarop is er ook veel verouderde isolatie. Ook daar vragen wij vanuit de zorgplicht van het Rijk aandacht voor. Wij verwachten dat u de isolatieronde voor dlt LVB afgerond heeft voordat u een besluit neemt over verdere ontwikkeling van Schiphol.

Neem LVB-1 als nieuw nulpunt voor de verdere ontwikkeling van Schiphol

In de Luchtvaartnota geeft u aan bereid te zijn groei van Schiphol toe te staan als de hinder afneemt. Hiertoe wilt u een 'groeiverdienmodel' opstellen. Wat de BRS betreft wordt die afname van de hinder bepaald ten opzichte van de LVB-1, met NHHS en 500.000 vluchten, en niet ten opzichte van de zogenaamde gelijkwaardigheidscriteria. De milieueffecten (geluid en uitstoot in brede zin) moeten ten opzichte van de "footprint" van LVB-1 omlaag. De BRS pleit in dat licht ook voor een nieuwe systematiek voor het bepalen van de geluidbelasting en geluidhinder. We gaan daar hieronder uitgebreider op in.

Voorkom wettelijke verankering van de huidige ORS

Tot slot merken wij op dat de gewijzigde onderdelen van de Wet luchtvaart in verband met het NNHS óók bepalingen bevatten met als doel om de huidige Omgevingsraad Schiphol in de wet te verankeren. Gegeven de analyses van zowel van Geel als Cohen vragen wij u met klem deze onderdelen niet in te voeren, maar uit de Wet luchtvaart te schrappen. Het kan niet zo zijn, dat u met de inwerkingtreding van de gewijzigde Wet luchtvaart alsnog een instituut in het leven roept dat inmiddels al achterhaald is.

DEEL II - VOORTSCHRIJDENDE INZICHTEN

De BRS waardeert dat nu een LVB vastgesteld wordt op basis van de afspraken gemaakt aan de Alderstafel.

Maar het NNHS is nu al flink wat jaren in gebruik en die lange experimenteerperiode heeft ook een aantal negatieve of ongewenste (bij)effecten aan het licht doen komen. Dit zit onder andere in het baangebruik, de wettelijk systematiek waarin geluidbelasting en "hinder" voorspeld en berekend worden, en het (vrijwel) geheel ontbreken van Instrumenten om te sturen op een selectief gebruik (een gebruik van Schiphol voor die verbindingen die economisch de meeste meerwaarde geven aan Nederland).

Deze zaken zijn gegeven de doorlooptijd niet meer haalbaar om mee te nemen in het LVB-1, maar vragen wel snel aandacht. Door corona is het gesprek over de toekomst stil komen te liggen. Wij willen graag dat u deze pas op de plaats benut om een aantal randvoorwaarden uit te werken voor een adequate bescherming van de omgeving en een goede netwerkqualiteit. Wij gebruiken deze brief daarom ook om u enkele belangrijke aandachtspunten mee te geven.

Schaaf het NNHS bij op baangebruik

Zoals eerder gezegd heeft de lange experimenteerperiode met het NNHS een aantal negatieve en ongewenste (bij)effecten aan het licht doen komen. Als voorbeeld noemen wij de grote groei op de secundaire banen. Wat de BRS betreft vraagt het NNHS dus om spoedige bijschaving.

Die bijschaving is niet meer haalbaar voor LVB-1, maar moet zo snel mogelijk worden hersteld en is wat de BRS betreft wel een harde voorwaarde voor een eventueel besluit over de toekomst van Schiphol. We denken daarover graag met u mee.

Geef luchtvaart geen status aparte bij bescherming tegen geluidhinder

Om mensen te beschermen tegen blootstelling aan geluid zijn er regels en normen. Voor weg-, spoor- en industrielawaai gelden er normen voor (individuele) woningen. Mensen weten waar ze aan toe zijn. Voor luchtvaart heeft de wetgever een andere systematiek gekozen. Hier gelden grenzen aan het totale aantal woningen dat per saldo een bepaalde geluidbelasting mag hebben. Mensen hebben geen zekerheid over het maximale geluid waaraan ze blootgesteld kunnen worden. Dit moet wat de BRS betreft anders.

Ook de heer Van Geel wijst in zijn advies "Schiphol vernieuwd verbinden" op het belang van individuele bescherming en wederkerigheid (gelijke behandeling) van alle sectoren in relatie tot de definitie van en regelgeving over blootstelling aan geluid en hinder. Transparantie over welke mate van belasting en hinder u voor individuele omwonenden acceptabel vindt - een objectieve norm zoals u in andere sectoren ook hanteert - hoort daarbij,

evenals helderheid over welke compensatie benadeelden (inwoners, grondeigenaren, ontwikkelaars) mogen verwachten.

Ga van hinder naar gezonde leefomgeving

De impact van Schiphol op de omgeving is breder dan alleen geluidbelasting. Het gaat o.a. ook om (ultra)fijnstof, stikstof, geur, CO₂ en externe veiligheid.

Ten aanzien van de door u aangehaalde streefwaarden roepen wij u op om hinderreductie niet alleen te koppelen aan geluid maar naar hinder in de volle breedte te kijken en ook andere emissies hierin af te wegen. Het gaat immers om een gezonde leefomgeving. Gelet op het voorgaande spreekt het bovendien voor zich dat wij voor de streefwaarde voor het terugbrengen van geluidhinder af willen van de huidige systematiek van het per saldo aantal ernstig gehinderden. Waarbij wij er tevens op wijzen dat de dosis-effect relaties die u hierbij hanteert verouderd zijn en stammen uit de tijd van vóór de Polderbaan.

Ontwikkel een nieuwe systematiek voor geluidhinder

U geeft in de Luchtvaartnota aan dat de uitstoot en hinder omlaag moeten. Maar als u toe wilt naar effectief minder (beleefde) hinder dan moet de rekensystematiek anders. Naast het huidige (voorgeschreven) jaargemiddelde moet daarbij ook naar andere aspecten gekeken worden. Zoals het aantal rustmomenten, de hoogte van de piekbelasting, het tijdstip op de dag, etc..

De BRS wil hiervoor een gezamenlijke onderzoeksopdracht met u formuleren. De BRS wil dat de nieuwe systematiek voor het bepalen van de geluidhinder onderdeel wordt van het groeiverdienmodel dat u wilt opstellen.

Ontwikkel een integrale visie op netwerkqualiteit, groeiverdienmodel en selectieve sturing

Schiphol zorgt voor een goede internationale bereikbaarheid. Veel bedrijven, inwoners en reizigers maken gebruik van de voorzieningen op Schiphol en hechten waarde aan de mogelijkheden die Schiphol biedt op het gebied van werk, transport en reizen. De sterke economie in de regio rond Schiphol is mede te danken aan de luchthaven. Tegelijk heeft de luchthaven een grote impact op de leefomgeving. Wij vinden het daarom belangrijk dat Schiphol in balans en op een duurzame en selectieve wijze wordt ontwikkeld.

De enige manier om én de omgeving niet nog meer te belasten, én ruimte te houden voor het economische belangrijke internationale en zakelijk netwerk, is door een scherpe integrale visie op de (internationale) netwerkqualiteit en door selectief om te gaan met de capaciteit. Dit vraagt om een selectiviteitsinstrumentarium waarin ook de openstelling van Lelystad Airport een rol zou moeten spelen.

Laat een selectiviteitsinstrumentarium onderdeel zijn van een besluit over de ontwikkeling van Schiphol

U geeft in de Luchtvaartnota aan een visie op netwerkqualiteit te willen opstellen. Wij willen dat u actief gaat sturen op het gebruik van Schiphol. Ook met instrumenten die nu nog niet wettelijk zijn geregeld. De aanpassing van de Europese slotverordening biedt een uitgelezen kans om ook nieuwe instrumentarium juridisch te borgen. Daarom verwacht de BRS dat een dergelijk selectiviteitsinstrument onderdeel wordt van een besluit over de toekomstige ontwikkeling van Schiphol.

Tot slot

Wij vragen u nogmaals om spoedig te starten met het oplossen van de huidige knelpunten en het opstellen van een kader voor de toekomstige ontwikkeling van Schiphol. En doen een dringend beroep op u om voortvarend aan de slag te gaan met de uitwerking van de hierboven aangegeven inzichten, conform uw eigen voornemens in de Luchtvaartnota en bijbehorende Uitvoeringsagenda.

Hoochachtend, namens alle leden van de BRS,

voorzitter bestuurlijke regio Schiphol

* BRS: samenwerkingsverband van vier provincies en 56 gemeenten.



Zaaknummer :
Documentnummer :
Kenmerk :
Bijlagen :
Beh. ambtenaar :
Telefoonnummer :
E-mailadres : gemeente@uithoorn.nl

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

Onderwerp Zienswijze gemeente Uithoorn op Luchthavenverkeerbesluit,
LVB1

Datum 29 maart 2021

Excellentie,

Met veel belangstelling hebben het college en de gemeenteraad van de gemeente Uithoorn kennisgenomen van het concept Luchthavenverkeerbesluit. Graag maakt de gemeente Uithoorn gebruik van de gelegenheid om haar zienswijze op dit conceptbesluit en bijbehorende stukken in te dienen. Allereerst onderschrijven wij ten eerste de ingediende zienswijze van de Bestuurlijke Regie

Wij zijn dan ook van mening dat elke aanpassing betreffende de luchtvaartsector tot in ieder geval een vermindering van de huidige (geluid)hinder en daarnaast ook tot een vermindering van de hierbij behorende uitstoot van schadelijke stoffen moet leiden. Niet alleen per saldo over een groot gebied, maar zeker voor de meest zwaarbelaste gebieden, zoals Uithoorn. Omdat minder hinder nauwelijks te realiseren is, zeker als steeds meer partijen vinden dat niemand er op achteruit mag gaan, heeft de gemeenteraad van Uithoorn op 4 maart een motie aangenomen. In deze motie staat als eerste dat we vasthouden aan het nakomen van de afspraken uit het Alders-akkoord over hinderbeperking in de Zuidoosthoek (het zwaarbelaste gebied waar Uithoorn ook in ligt). In het tweede punt van de motie staat dat het beduidend verminderen van het aantal vluchten de enige haalbare oplossing is om hinder te beperken als je de wens respecteert dat niemand er op achteruit mag gaan.

2. Belangrijkste punten concept Luchthavenverkeerbesluit

Het kabinet heeft eind vorig jaar ingestemd met de wijziging van het huidige Luchthavenverkeerbesluit Schiphol waarmee het geluidsstelsel, op basis waarvan Schiphol in de praktijk al vliegt, wettelijk wordt verankerd. Deze wettelijke verankering betekent een einde voor het anticiperend handhaven door ILT. In het ontwerpbesluit worden afspraken van de Alderstafel van 2008 - 2013 vastgelegd zoals het maximaal aantal van 500.000 vliegtuigbewegingen en het preferent baangebruik. De basis van het luchthavenverkeersbesluit is het NNHS, waarin zoveel mogelijk geluidpreferente baancombinaties worden gebruikt en waarbinnen het verkeer op de meest preferente baan wordt afgehandeld die het minste overlast veroorzaakt.

Vastleggen en handhaven

Al langere tijd dringen bewoners, gemeenten en provincies bij het kabinet er op aan dat de afspraken van de Alderstafel nu eindelijk juridisch worden verankerd, zodat ook handhaving mogelijk wordt. Dit geeft rechtsbescherming en duidelijkheid aan onze inwoners.

Preferent baangebruik: intentie

De basis van het NNHS is dat zoveel mogelijk geluidpreferente baancombinaties worden gebruikt en dat daarbinnen het verkeer op de meest preferente baan wordt afgehandeld; dus op de baan die de minste overlast veroorzaakt. De intentie hiervan is het bereiken van minder geluidsoverlast, door middel van het ontzien van dichtbevolkte gebieden die dichtbij de baan liggen. In het advies van de Alderstafel uit 2013 werd voorzien dat de secundaire banen, vanaf een bepaald aantal vluchten per jaar, meer gebruikt zouden worden. Daarom werd toen al afgesproken dat er aandacht nodig was voor hinderbeperkende maatregelen in de Zuidoosthoek. Tot onze spijt is geen van de onderzochte maatregelen uitgevoerd, met als gevolg dat de (geluids)overlast in Uithoorn de afgelopen jaren nóg verder is toegenomen. Dat is opmerkelijk, aangezien hier wat ons betreft wel mogelijkheden waren, mits leefbaarheid een hogere prioriteit had gekregen.

Preferent baangebruik: praktijk

Inmiddels is het NNHS al geruime tijd in gebruik en is de echte werking zichtbaar. In het oude systeem met handhavingspunten kon het voorkomen dat een handhavingspunt 'vol' was gevlogen en daarom gebruik moest worden gemaakt van een minder preferente baan. Zoals in 2006, toen de Aalsmeerbaan een aantal weken is ingezet als hoofdstartbaan. Dat werd het perverse effect van het oude stelsel genoemd. Het NNHS is door de Alderstafel gepresenteerd en onderzocht als een goed alternatief omdat door het preferent baangebruik de secundaire banen ontzien zouden worden. Waar het oude systeem lokaal bescherming bood door een maximum op de handhavingspunten, moet het NNHS bescherming bieden door beperking van gebruik van de secundaire banen. Uit de rapportages van de ILT blijkt echter dat de norm bij handhavingspunt 25 (Uithoorn) direct na invoering van het NNHS jaarlijks flink wordt overschreden. Dat werd helaas niet beter. In 2019 was dat 126%, zoals ook blijkt uit de MER.

De referentiesituatie in de MER betreft het gebruik van de luchthaven in de situatie waarin het LVB niet zou worden gewijzigd. Uitgangspunt in deze situatie is het jaar 2015 met een aantal van 450.000 vliegtuigbewegingen met handelsverkeer, waarvan 29.900 in de nacht en vroege ochtend.

De voorgenomen activiteit betreft het gebruik volgens het NNHS. Uitgangspunt in deze 'toekomstige' situatie is het aantal van 500.000 vliegtuigbewegingen met handelsverkeer in 2020, waarvan 32.000 in de nacht en vroege ochtend (ook een situatie met 29.000 in de nacht is onderzocht). Uit het MER blijkt dat in de toekomstige situatie van 500.000 de meeste start- en landingsbanen meer worden ingezet dan in de referentie situatie. Ook moet in de toekomstige situatie vaker een tweede start- of landingsbaan worden ingezet op momenten dat het gebruik van één baan niet toereikend is. Dat laatste betekent vooral een intensiever gebruik van de Aalsmeerbaan, de Zwanenburgbaan en de Buitenveldertbaan (Ontwerp LVB1, pag.42-43). Uit cijfers over het baangebruik en ook uit de MER blijkt, dat het aantal starts van de Kaagbaan daarmee is gedaald en van de Aalsmeerbaan gestegen. Volgens de regels is dit passend, maar hoe is een lager gebruik van de Kaagbaan verenigbaar met de intentie van het strikt preferentieel baangebruik en de doelstellingen van het NNHS? Voor de gemeente Uithoorn is dit een zeer ongewenst resultaat van het NNHS, een falen van het systeem boven een bepaald aantal vluchten. Deze tekortkoming moet wat ons betreft zo snel mogelijk gerepareerd worden.

Bovendien is ook in het coronajaar 2020 de Aalsmeerbaan veelvuldig gebruikt, terwijl het aantal vliegtuigen beduidend lager was. De staat van Schiphol (pag. 58) laat zien dat HHP 25 (Uithoorn) op 74% zit en HHP 24 op 60% van de grenswaarde. De afwikkeling van het lagere aantal vliegtuigen had toch juist meer op de preferente banen kunnen plaatsvinden in een periode dat er beduidend minder vliegbewegingen waren? Wij pleiten ervoor om de cijfers van de handhavingpunten wel te blijven monitoren, ook wanneer het NNHS is vastgelegd.

NADP2

Daarnaast is de startprocedure gewijzigd en wordt steeds meer de procedure NADP2 toegepast. De vliegtuigen vliegen sneller en lager, met als gevolg hogere geluidspieken. De geluidsbelasting wordt hoger direct onder de route, en minder in het gebied verder weg. Gesaldeerd geeft het een lagere geluidsbelasting en is het gemiddeld geluid per jaar, uitgedrukt in Lden, lager dan voorheen. Het *berekende* voordeel dat hiermee per saldo wordt behaald is een *ervaren* nadeel voor de mensen in Uithoorn die onder de route wonen. Daarbij zouden wij in de MER graag willen zien wat het effect is van de invoering van de NADP2. Het is bekend dat NADP2 mogelijk minder uitstoot geeft. Wij achten de extra overlast voor onze toch al zwaarbelaste inwoners echter van essentieel belang.

Ernstig gehinderden

De maat waarmee hinder berekend wordt - het aantal ernstig gehinderden op basis van gemiddeld geluid per jaar - onderschat de ervaren en beleefde hinder. Een gemiddelde per jaar is slechts een van de indicatoren voor ervaren hinder. Andere indicatoren zijn piekgeluiden (Lmax) en (het ontbreken van) rusttijden. In sommige wijken in onze gemeente komen in de zomermaanden soms wel meer dan 300 startende vliegtuigen per dag over, met urenlang piekgeluiden van vaak 80 decibel en meer. Ook binnen in de woningen, die deels uit de jaren 60 en 70 stammen, zijn de geluidsniveaus zeer hoog.

Verschuiving nachtvluchten

Tevens maken wij ons zorgen over de verschuiving van nachtvluchten. Wij begrijpen de ernst van geluidshinder in de nacht en staan achter de vermindering van nachtvluchten volgens de Alders afspraken, maar het kan niet zo zijn dat de nachtvluchten vervolgens naar de (randen van de) dag worden verschoven en dan gebruik gaan maken van de secundaire banen. 's Nachts wordt er immers gebruik gemaakt van primaire banen, dus ook dat zou een onacceptabele extra belasting van de secundaire banen betekenen.

Gelijkwaardigheidscriteria en streefwaarde

Het LVB1 voegt het instrument van streefwaarden toe. Het is goed dat de ambitie ten aanzien van het beperken van geluidhinder wordt aangescherpt. De vraag die rijst is wel waarom streefwaarden moeten worden toegevoegd en waarom dat slechts een inspanningsverplichting is. Zou het niet beter zijn om de normen uit de gelijkwaardigheidscriteria aan te passen? Aangezien de geluidhinder enorm is toegenomen en nog steeds ruim binnen de criteria voor bescherming vallen, is het zeer de vraag of de normen nog passend zijn bij de maatschappelijke eisen aan leefkwaliteit. Milieunormen worden op menig terrein strenger toegepast wegens een bijstelling door voortschrijdend inzicht en innovatie, behalve bij de luchtvaart. Ook de heer Van Geel noemt in zijn rapport het gebrek van dit instrument: hij stelt dat het geen enkel houvast meer geeft voor bescherming van de burger. De tabellen voor de streefwaarden geven nog geen cijfers maar een PM, wanneer wordt dat aangevuld en middels welke procedure? (Pag. 5, art 4.3.1)

Integraliteit en samenhang andere wet- en regelgeving (LVN, LIB, LVB2)

Een ander belangrijk punt is dat onduidelijk is wat de verschillende wet- en regelgeving en maatregelen die worden uitgewerkt samen betekenen. Oftewel: wat is nou eigenlijk het netto-effect voor onze inwoners? Wij dringen bij elke aanpassing van regelgeving aan op een integrale beoordeling van de verschillende pakketten en regels. Wat levert het totaalpakket op voor hindervermindering op de grond? Voorkomen moet worden dat de ene set maatregelen tot een verbetering leidt en de andere tot een verslechtering.

Bewonersparticipatie

In de gewijzigde Wet Luchtvaart i.v.m. NNHS (die al gereed is, maar nog niet in werking getreden in afwachting van LVB) staat ook een onderdeel over participatie. Bewonersparticipatie vinden wij van groot belang. Daarom vragen we uw aandacht om de bewonersparticipatie zorgvuldig te faciliteren, met aandacht voor de verschillende belangen en de relatie tot de mate van hinder. Het kan niet zo zijn dat de inspraak voor bewoners van de zwaarbelaste gebieden even zwaar telt als de inspraak van bewoners die veel minder overlast hebben of vooral de lusten van Schiphol ervaren.

3. Specifieke vragen en opmerkingen ten aanzien van de documenten

Nachtperiode

In het LVB is een aantal bepalingen opgenomen in verband met het gebruik van Schiphol in de nacht. De nachtperiode waarvan in deze bepalingen wordt uitgegaan is niet steeds dezelfde. Voor de vaststelling van een maximumaantal vliegtuigbewegingen in de nacht per jaar en voor de berekening van de geluidbelasting in de nacht is de nacht de periode van 23.00 tot 7.00 uur. De tabellen voor het preferentieel baangebruik in de nacht hebben betrekking op de periode van 23.00 tot 6.00 uur. De luchtverkeerswegen voor het verkeer in de nacht gelden eveneens voor de periode van 23.00 tot 6.00 uur. Wel kan Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) in verband met het gunstig effect op de hinderbeleving de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures ook tussen 22.15 en 23.00 uur en tussen 6.00 en 6.45 uur toepassen als het verkeersaanbod en andere operationele omstandigheden dat toelaten. De nacht geldt 'officieel' tot 07.00u in de ochtend. De tabellen voor het preferentieel baangebruik hebben echter betrekking op de periode tot 06.00 uur. Hoe wordt hier in de monitoring en handhaving rekening mee gehouden?

Pag. 40, art 6.1 – Uitvoering NNHS

Hier wordt gesteld: 'Ook bij een toenemend volume zijn met name de eerste drie regels met betrekking tot het strikt preferentieel baangebruik binnen de gestelde normen uitgevoerd. De groei van het verkeer heeft wel geleid tot een toename van het verkeer op de secundaire banen, omdat de primaire banen vollopen.' Dit is een essentieel nadeel, dat juist door dit stelsel voorkomen moet worden. Wat zijn de maatregelen om dit te mitigeren? Wanneer kunnen wij deze verwachten?

4. Aanbevelingen voor het vervolgproces

De intentie van het NNHS en preferent baangebruik was het verminderen van de geluidhinder voor de gebieden waar veel mensen dichtbij de start- en landingsbanen wonen. Toch blijkt dat het preferent baangebruik bij hogere aantallen vluchten hier niet aan voldoet en dat daar nog geen maatregelen voor zijn getroffen. Dit voortschrijdend inzicht is voor de gemeente Uithoorn een zeer ongewenst en zelfs onacceptabel resultaat van het NNHS. Deze tekortkoming in het systeem moet zo snel mogelijk gerepareerd worden en mitigerende maatregelen zijn nodig, onafhankelijk van andere eventuele ontwikkelingen voor Schiphol. Op basis van de huidige gegevens is onze conclusie dat het aantal vluchten teruggebracht moet worden om inwoners onder de secundaire banen daadwerkelijk te beschermen.

Wij denken graag mee over maatregelen om de Aalsmeerbaan, en daarmee de Zuidoosthoek, werkelijk te ontzien.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Uithoorn,
de loco secretaris, de burgemeester,

mevr. M.C. Wegewijs

dhr. P.J. Heiliegers



Aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Mw. C. van Nieuwenhuizen

Postbus 20901

2500 EX Den Haag

Datum: 29 maart 2021

Betreft: Gezamenlijke Zienswijze betreffende ontwerpwijziging Luchthavenverkeersbesluit Schiphol (LVB-1), inclusief bijbehorende Milieueffectrapportage.

Van GGD Hollands Midden, GGD Hollands Noorden, GGD Kennemerland en GGD Zaanstreek-Waterland, hierna te noemen de GGD' en.

Geachte mevrouw Cora van Nieuwenhuizen,

Namens de GGD' en bieden we u met deze brief een gezamenlijke zienswijze aan op de ontwerpwijziging Luchthavenverkeersbesluit Schiphol, inclusief bijbehorende Milieueffectrapportage.

De gezamenlijke GGD' en doen dit op basis van hun signalerings- en adviestaak met als doel B&W van gemeenten te ondersteunen bij het bewaken van gezondheidsaspecten in bestuurlijke beslissingen.

De zienswijze bestaat hieruit dat het advies is om (conform advies van de Gezondheidsraad (2016)) ook *ervaren* hinder, slaapverstoring en ervaren gezondheid als maten mee te nemen om gezondheidseffecten in kaart te brengen. Omdat hinder en slaapverstoring gerelateerd zijn aan negatieve gezondheidseffecten zou het beleid en de keuzes tussen alternatieven erop gericht moeten zijn om hinder en slaapverstoring te minimaliseren. De GGD-en pleiten voor het nog verder verminderen, en zo mogelijk afschaffen van nachtvluchten in het Nederlandse luchtruim.

Hiervoor is het raadzaam gebruik te maken van gerapporteerde cijfers over hinder- en slaapverstoring door luchtvaartlawaai (afkomstig van de Gezondheidsmonitor van de GGD' en in de wijde omgeving van Schiphol, 2016) in plaats van uitsluitend uit te gaan van met behulp van modellen berekende (hinder)cijfers.

De gerapporteerde cijfers laten zien dat buiten de grenswaarden van de in de huidige MER beschouwde 48 dB Lden contour veel hinder en slaapverstoring optreedt. Hierbij kan het advies van de WHO gevolgd worden om een beschrijving op te nemen van het aantal woningen en inwoners met ernstige hinder en slaapverstoring, in ieder geval binnen 45 dB Lden contour. Ook blijkt dat binnen de contouren de verhouding tussen aantal gehinderden en aantal slaapverstoorden anders is dan berekeningen aangeven.

De omwonenden hebben de laatste jaren duidelijk aangegeven dat de groei van de luchtvaart een snelle verslechtering van hun leefomgeving tot gevolg heeft (zoals o.a. effecten op geluidhinder maar ook op de luchtkwaliteit en de gevolgen voor de gezondheid hiervan). De gegevens in het LVB moeten behulpzaam zijn om benodigde en zinvolle beslisinformatie gestructureerd en overzichtelijk in beeld te brengen.

Toelichting

Rekenen en meten; berekeningen geven een onderschatting van de ervaren hinder en slaapverstoring in de GGD-regio's in de wijde omgeving van Schiphol, zoals weergegeven in de gezondheidsmonitor 2016

In het LVB-1 en het bijbehorende MER wordt rond de luchthaven Schiphol een grens van 48 dB Lden aangehouden voor de berekening van ernstige geluidhinder. Bij een beschrijving van de geluidbelasting binnen de door de WHO in 2018 aanbevolen geluidscontour van 45 Lden dB(A) ontstaat een grotere overeenkomst van de beleefde geluidhinder met de berekende geluidhinder en slaapverstoring in het ruimere gebied rondom Schiphol. Daarnaast kan met name de Lnight rekenmethodiek een forse onderschatting geven van het daadwerkelijke aantal inwoners die ernstige slaapverstoring ervaren in de wijde omgeving van het vliegveld.

De gezondheidsmonitor over de jaren 2008, 2012 en 2016 van de GGD-regio Kennemerland geeft aan dat ook buiten het in het rekenmodel gehanteerde gebied (40 dB Lnight geluidscontour) en tijden (23:00-07:00 uur) sprake is van ernstige slaapverstoring. De gezondheidsmonitor van 2016 geeft naar inwonertal (volgens CBS 2016) aan dat er in de GGD-regio Kennemerland ca. 17.000 mensen ernstig in hun slaap verstoord waren (het gaat hierbij om volwassenen en ouderen), bij doorrekening naar de gehele bevolking komt dit neer op ongeveer 21.000 personen. Ook in de GGD-regio Hollands Noorden, GGD-regio Zaanstreek Waterland, GGD-regio Amsterdam Amstelland, GGD-regio Gooi en Vechtstreek en GGD-regio Hollands Midden laat de gezondheidsmonitor zien dat er sprake is van een onderschatting van het aantal inwoners die geluidhinder en slaapverstoring ervaren, ten opzichte van berekeningen in de MER.

Nachtvluchten en slaapverstoring;

Om negatieve gezondheidseffecten van luchtvaart zo veel mogelijk te beperken is het advies om het aantal nachtvluchten te minimaliseren en zo mogelijk af te schaffen. Het WHO rapport laat zien dat vooral nachtelijk geluid voor de gezondheid schadelijk kan zijn. Het beperken van het aantal nachtvluchten is voor de gezondheid dan ook de meest effectieve maatregel. De andere maatregelen leveren vooral een bijdrage aan het beperken van de hinder overdag en zijn voor de gezondheid ook gunstig.

Bij slaapverstoring blijkt de piekbelasting een rol te spelen. De berekende geluidbelasting in de nacht (Lnight) is een gemiddelde over 8 uur, tussen 23:00 en 07:00 uur, hierdoor blijkt er sprake te zijn van

een onderschatting van de berekende geluidhinder aan de randen van de nacht. Dit geldt ook buiten de 48 dB Lden contour.

- Door de route (bochten) en de hoogte (tussen de 600 en 1000 meter) van de vliegtuigen wordt de bijbehorende geluidbelasting 's nachts meer als storend ervaren.
- Ook aan de randen van en buiten de Night contour treden deze effecten op, mede omdat er regelmatig vliegtuigen zijn die gespreid over verschillende routes vliegen, niet in CDA (Continuous Decent Approach) vliegen of afwijken van de route.
- In de nacht is er in rustige, meer landelijke gebieden weinig omgevingsgeluid. Vliegtuiggeluid leidt dan als piekgeluid mogelijk eerder tot slaapverstoring.

In het onderzoeksgebied van de gezondheidsmonitor 2016 in de GGD-regio Kennemerland blijkt als geheel de ernstige slaapverstoring gemiddeld de helft te zijn van de percentage ernstige geluidhinder. Deze verhouding is ook teruggevonden in de eerdere onderzoeken rond Schiphol van het RIVM. In hoogbelaste gebieden loopt de slaapverstoring soms op tot tweederde van de geluidhinder. Deze verhouding komt niet overeen met de verhouding zoals die wordt weergegeven in de MER voor dit besluit bij berekening van geluidhinder en slaapverstoring (met de blootstelling-respons relatie van 2002). Bij berekeningen loopt de verhouding uiteen van 0,3 tot 0,2.

Bij verder onderzoek naar maatregelen is het van belang geen verschuiving naar de randen van de nacht (22.00-23.00 en 7.00-8.00 uur) of verzwaring naar secundaire banen te veroorzaken en is het vanuit gezondheidskundig oogpunt wenselijk ook de (financiële) gevolgen voor gezondheid mee te nemen.

Participatie en gedeelde kennisbasis

Het is van belang helder te communiceren over de verwachtingen en de wijze waarop toekomstige beslissingen worden genomen. De gezondheidsraad adviseert te streven naar een participatie proces waarin omwonenden een volwaardige rol hebben. Het is van de ervaring van inwoners uit alle gebieden te betrekken in het besluitvormingsproces.

Een gezamenlijke kennisbasis in dit proces kan leiden tot het vergroten van kennis en verbeteren van de betrokkenheid en vertrouwen.

Hoogachtend

Adviseur Milieu en Gezondheid

Cluster Milieu & Hygiëne

GGD Kennemerland

Verwijzingen;

Belevingsonderzoek naar hinder en slaapverstoring vliegverkeer Schiphol, gezondheidsmonitor volwassenen en ouderen 2016, A. Oosterlee en I. Zandt, GGD Kennemerland 2017

Geluidhinder en Slaapverstoring van vliegverkeer in de wijde omgeving van luchthaven Schiphol, I. Zandt, A. Oosterlee en R. Keuken, GGD Kennemerland 2020

Gezondheidsraad, Meewegen van gezondheid in omgevingsbeleid, 2016

In 2019 heeft het RIVM gerapporteerd over de geluidhinder rond de Nederlandse luchthavens. Zij analyseert hierin de monitoring van geluidhinder van vliegverkeer met de gezondheidsmonitor van 2016, en de berekende hinder en de blootstelling-responsrelatie (RIVM rapport 2019-0110).

Het is van belang bewoners uit alle gebieden te betrekken in het besluitvormingsproces zoals beschreven in het RIVM rapport t.a.v. 'de motie Schonis en de WHO richtlijnen voor omgevingsgeluid' (RIVM rapport 2019-0227).

De commissie MER geeft in haar advies over de inhoud van het op te stellen MER voor de Luchtvaartnota 2020- 2050 o.a. aan dat "Monitoring is bedoeld om de omgeving over de effecten van het vliegverkeer te informeren. Dat gebeurt nu vooral aan de hand van berekeningen. De Commissie vindt het belangrijk dat daarnaast de ervaren hinder onafhankelijk en systematisch wordt onderzocht en dat die informatie wordt benut bij eventuele bijsturing"

World Health Organization, Environmental Noise Guidelines for the European Region, 2018

WHO environmental noise guidelines for the European region; a systematic review on environmental noise and effects on sleep, Mathias Basner, Sarah McGuire, in: International Journal of Environmental Research and Public Health, 2018



PROVINCIE FLEVOLAND

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Mevrouw C. van Nieuwenhuizen-Wijbenga
Postbus 20901
2500 EX 'S-GRAVENHAGE

Postbus 55
8200 AB Lelystad

Telefoon
(0320)-265265

Fax
(0320)-265260

E-mail
provincie@Flevoland.nl
Website
www.flevoland.nl



Verzenddatum
29 MAART 2021

Bijlagen
1

Uw kenmerk

Ons kenmerk

Onderwerp

Zienswijze ontwerpwijziging Luchthavenverkeerbesluit Schiphol

Hooggeachte mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga,

Met deze brief wil provincie Flevoland ook namens gemeente Lelystad een zienswijze indienen op de ontwerpwijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol. Provincie Flevoland en gemeente Lelystad zijn onderdeel van de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS). Provincie en gemeente Lelystad ondersteunen tevens de door de BRS ingediende zienswijze.

Aldersadvies

In 2008 zijn aan de toenmalige Alderstafel afspraken gemaakt over de ontwikkeling van de luchtvaart. De marktvraag in Nederland in 2020 werd geschat op 580.000 vliegbewegingen. Deze vraag kon niet geheel op Schiphol geacommodeerd worden. Daarom werd besloten tot de selectieve ontwikkeling van Schiphol dat zich richt op mainportgebonden verkeer. De beschikbare capaciteit op de regionale luchthavens werd daarbij randvoorwaardelijk gesteld. Schiphol mocht tot 500.000 vliegbewegingen groeien in 2020. Lelystad Airport en Eindhoven Airport richtten zich op niet-mainportgebonden verkeer voor de restende 80.000 vliegbewegingen. Met de voorliggende wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol worden in het Nieuwe Normen en Handhavingstelsel (NNHS) het maximum aantal van 500.000 vliegbewegingen voor Schiphol vastgelegd, evenals een reductie van 32.000 naar 29.000 nachtvluchten.

In het juiste systeem herstellen

Lelystad Airport is fysiek en operationeel helemaal gereed voor openstelling voor groot commercieel handelsverkeer (vakantievluchten). Het door tegenstanders gebruikte argument dat Lelystad Airport voorlopig niet nodig zou zijn, omdat Schiphol vanwege de coronacrisis de komende jaren voldoende capaciteit zou hebben, is onjuist: ook in en na de coronacrisis is er vanwege historische rechten sprake van slotschaarste op Schiphol. Door de aanhoudende slotschaarste op Schiphol is de concurrentiekracht van mainport Schiphol in het geding. De provincie en de gemeente Lelystad zijn van mening dat openstelling van Lelystad Airport en de werking van de Verkeersverdelingsregel (VVR) een essentiële oplossing vormen voor de slotschaarste op Schiphol. Vanuit het herstel van de coronacrisis is het nodig om zo snel mogelijk in het juiste systeem te herstellen: Lelystad Airport voor vakantievluchten in Europa en de ruimte op Schiphol behouden voor hub-vluchten die economisch van belang zijn.

Hinderreductie en nachtvluchten

Enerzijds voelt ook de provincie zich verantwoordelijk voor landelijke ontwikkelingen, anderzijds zijn we verantwoordelijk voor de leefomgeving van onze eigen inwoners. Vliegen op Lelystad Airport heeft per saldo veel minder geluidsgehinderden tot gevolg. De Luchtvaartnota 2020-2050 geeft aan dat de vluchten in de nacht voorkomen of ernstig beperkt moeten worden. Daarnaast staat Schiphol vanuit de omgeving onder druk om het aantal nachtvluchten te verminderen. Daarmee komt de bedrijfsvoering op Schiphol voor luchtvaartmaatschappijen die vakantievluchten uitvoeren - die gebaat zijn bij het vaker op een dag op en neer vliegen - in het gedrang. Op Lelystad Airport is de turn-around time - de tijd tussen het moment dat een vliegtuig landt en weer kan opstijgen - veel korter dan op Schiphol. Daarmee is Lelystad Airport voor vakantievluchten een logische en aantrekkelijke luchthaven en kunnen de bedrijfseconomisch noodzakelijke 'meerdere slagen' op een dag wel gemaakt worden. Lelystad heeft een luchthaven klaar staan om Schiphol mede in de nacht te ontzien. Nachtvluchten van Schiphol worden verplaatst naar de dag en Lelystad Airport biedt vervolgens gedurende de dag ruimte aan die vluchten die daarvoor op Schiphol moeten wijken. Lelystad Airport draagt daardoor direct bij aan een belangrijke hinderbeperkende maatregel en afspraken uit het Aldersakkoord. Hierbij is het van belang om te benadrukken dat de openingstijden van Lelystad Airport niet veranderen en er dus ook geen sprake van nachtvluchten zal zijn.

Lelystad Airport zo snel mogelijk open voor groothandelsverkeer

Zowel vanuit het perspectief van leefbaarheid, milieu en hinderreductie als vanuit het herstel van de luchtvaartsector uit de coronacrisis in het juiste systeem, zien wij blijvend een belangrijke rol voor Lelystad Airport. De provincie en gemeente Lelystad willen daarom met kracht benadrukken dat het van belang is om zo snel mogelijk een besluit te nemen over openstelling van Lelystad Airport voor het groot commercieel handelsverkeer. Aan alle voorwaarden voor die openstelling is voldaan.

Tot slot

Uitvoering geven aan de gemaakte afspraken voor openstelling van Lelystad Airport voor groot commercieel handelsverkeer in november 2021 is nodig voor de totstandkoming van een toekomstbestendig luchthavensysteem dat balans brengt tussen de belangen van de luchtvaartsector en de belangen van de omgeving. De openstelling van Lelystad Airport is van groot economisch en maatschappelijk belang voor de regio, en nationaal van belang voor het behoud van de mainportfunctie van Schiphol. Lelystad Airport is van groot belang voor het behoud van de connectiviteit en de hub-functie van Schiphol en het beperken van hinder in de omgeving van Schiphol.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Flevoland,
de secretaris

de voorzitter

drs. D.J. Tijl - drs. J. de Reus

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

Bestuurlijke Regie Schiphol

Uw contactpersoon

1 | 6

Betreft: BRS zienswijze Luchthavenverkeerbesluit (LVB-1)

Verzenddatum

26 maart 2021

Kenmerk

Excellentie,

Uw kenmerk

Van 2 maart tot 29 maart 2021 ligt de ontwerpwijziging Luchthavenverkeerbesluit Schiphol, inclusief bijbehorende Milieueffectrapportage, ter consultatie voor met de mogelijkheid voor een ieder hierop zienswijzen in te dienen. De Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS*) maakt graag gebruik van deze mogelijkheid.

Inleiding

In 2008 zijn aan de toenmalige Alderstafel een aantal afspraken gemaakt over de ontwikkeling van Schiphol tot 2020:

- Schiphol mocht groeien tot 510.000 vliegbewegingen (later is dit aantal verlaagd naar 500.000);
- Lelystad en Eindhoven zouden worden ontwikkeld als overloopluchthavens;
- Er zou een experiment starten met het Nieuwe Normen en Handhavingsstelsel (NNHS) dat tot doel heeft zoveel mogelijk die banen in te zetten die de minste overlast geven (geluidpreferent vliegen).

In 2013 besloot de Alderstafel unaniem het Kabinet te adviseren het NNHS in wet vast te leggen. In 2013 constateerde de Alderstafel eveneens dat bij verkeervolumes boven de 470.000 het gebruik van de secundaire banen aanzienlijk toeneemt (zie het Eindadvies van 8 oktober 2013).

In 2015 is de regel voor het zogenaamde "gebruik van de vierde baan" aangepast (zie het Advies van 9 januari 2015). De groei van Schiphol naar meer dan 470.000 vluchten kwam in het geding door de combinatie van de oorspronkelijke vierde baan regel met de regels van het NNHS. Daarom werd de dagnorm voor het vierde baan gebruik verhoogd en ter compensatie daarvan werd het plafond voor het aantal vliegbewegingen op Schiphol verlaagd van 510.000 naar 500.000. Daarbij rekening houdend met het uitgangspunt dat bij hinderbeperking de erkenning voorop staat van de positie van de inwoners van het meest zwaar gehinderde binnengebied.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl

De afspraken aan de Alderstafel hadden als horizon 2020. Op dit moment denkt het Rijk na over de toekomstige ontwikkeling van Schiphol ná 2020. De BRS heeft steeds gepleit om de vastlegging van het NNHS en de toekomstige ontwikkeling van Schiphol in twee afzonderlijke besluiten vast te leggen: eerst een LVB-1 met de wettelijke verankering van het NNHS op basis van 500.000 vluchten, en daarna pas een besluit over de toekomstige ontwikkeling van Schiphol ná 2020.

Dit onderscheid tussen het vastleggen van de huidige situatie en het bepalen van de kaders voor de toekomstige ontwikkeling staat wat de BRS betreft nog steeds.

In de jaren 2018 en 2019 zat Schiphol tegen het plafond van 500.000 vliegbewegingen. Deze jaren brachten een aantal negatieve- en ongewenste (bij)effecten van het NNHS aan het licht. Onder andere de al in 2013 voorspelde toenemende inzet van de secundaire banen, maar ook een discrepantie tussen geluidbelasting en hinder en het ontbreken van instrumenten om te sturen op een selectief gebruik van Schiphol. Hiervoor vragen wij uw aandacht.

Leeswijzer

Deze brief bestaat daarom uit twee delen. In het eerste deel geven wij onze zienswijze op de ontwerpwijziging van het Luchthavenverkeersbesluit. In het tweede deel gaan wij in op de voortschrijdende inzichten die wij in de afgelopen jaren hebben opgedaan.

Wij vragen u om spoedig te starten met het oplossen van de huidige knelpunten en het opstellen van een kader voor de toekomstige ontwikkeling van Schiphol, conform uw eigen voornemens in de Luchtvaartnota en bijbehorende Uitvoeringsagenda.

DEEL I – ZIENSWIJZE OP ONTWERPWIJZIGING LUCHTHAVENVERKEERSBESLUIT (LVB-1)

Het LVB-1 zorgt voor de wettelijk borging van het Nieuwe Normen en Handhavingssysteem, het maximum aantal vliegbewegingen (500.000 waarvan 29.000 in de nacht), en vormt de nieuwe nul-situatie. Het is goed dat er vaart wordt gemaakt met het LVB-1. Dat is belangrijk voor de rechtszekerheid van onze inwoners. Maar juist ten aanzien van die rechtszekerheid ziet de BRS een aantal knelpunten die niet langer kunnen worden genegeerd:

Leg de bijbehorende contouren vast in het LIB, tegelijk met het juridisch borgen van het NNHS in het LVB

Bij een LVB hoort een LIB. In de Nota van Toelichting op het Wijzigingsbesluit Luchthavenindelingbesluit Schiphol (Staatsblad 2017 402) is vooruitlopend op de wijziging van het LVB in verband met het NNHS hierover opgenomen: "In het gewijzigde LVB worden de afspraken over het nieuwe normen- en handhavingssysteem (NNHS) geregeld. Op grond van de nieuwe regels in het LVB veranderen ook de verwachte geluid- en risicocontouren. Wanneer het LVB wordt gewijzigd op grond van het NNHS zal gelijktijdig ook het LIB worden gewijzigd om de ligging van de beperkingengebieden in overeenstemming te brengen met de nieuwe geluid- en risicocontouren die volgen uit het NNHS". Wij lezen echter in de toelichting op de Ontwerpwijziging (paragraaf 5.1) dat u niet voornemens

bent om deze LVB contouren ook in het Luchthavenindelingbesluit (LIB) op te nemen. Toch blijkt uit het MER dat de contouren in het huidige LIB niet meer kloppen en dat er overal verschuivingen zijn. Zo is de ligging van de LIB-3 niet meer conform de huidige operatie, is de huidige LIB-4 contour fors groter dan op grond van het maximale scenario in het MER berekend is, en ligt LIB-5 soms ver buiten de 48 Lden contour. U beschermt en beperkt dus de verkeerde gebieden!

Deze situatie gaat des te meer wringen als straks de Omgevingswet van kracht wordt. Met de Omgevingswet voeren we aandachtsgebieden voor externe veiligheid in, terwijl u voor het LIB blijft uitgaan van beperkingengebieden op basis van het verouderde beleidsinstrumentarium van het groepsrisico. Voor de geluidcontouren geldt dat de contouren die uit dit LVB volgen vanaf 1-1-2022 worden opgenomen in de Centrale Voorziening Geluidgegevens (CVGG). Gemeenten moeten dan de nieuwe LVB contouren gebruiken bij geluidberekeningen, terwijl gemeenten in de ruimtelijke ordening uit moeten gaan van de 'oude' LIB contouren. Bovendien maakt de 48 Lden contour geen onderdeel uit van het LIB, terwijl deze onder de Omgevingswet wel de toetsingsgrens wordt voor 'cumulatie' conform de Aanvullingsregeling geluid bij de Omgevingswet en hieraan dus ruimtelijke consequenties worden verbonden.

De BRS vindt het niet uit te leggen dat u het LIB niet aanpast en dat u blijft vasthouden aan 'oude' contouren die qua grootte en vorm niet meer aansluiten bij de huidige operatie van Schiphol. De aanpassing van het LIB is in het bijzonder van belang in het kader van de rechtszekerheid en de informatievoorziening van eigenaren, initiatiefnemers en gebruikers binnen het LIB-gebied. Ook om deze reden kan het LVB niet zonder het LIB. Het eerste LVB en LIB zijn gelijktijdig tot stand gekomen en in procedure gebracht. Ze hebben gelijklopende teksten en de koppeling lag daar direct al in vast. Ze borgen hetzelfde doel en kunnen niet zonder elkaar. Daarom roept de BRS u op om tegelijkertijd met het juridisch borgen van het NHHS in het LVB ook de bijbehorende contouren vast te leggen in het LIB.

Bij LVB-1 hoort ook een nieuwe isolatieronde

Bij een nieuw LVB hoort ook een nieuwe isolatieronde. De operatie in het NHHS zorgt voor verschuiving van de contouren. Als er gebieden zijn die nu alsnog binnen de contouren gaan vallen is isolatie op zijn plaats (zorgplicht). Aanvullend daarop is er ook veel verouderde isolatie. Ook daar vragen wij vanuit de zorgplicht van het Rijk aandacht voor. Wij verwachten dat u de isolatieronde voor dit LVB afgerond heeft voordat u een besluit neemt over verdere ontwikkeling van Schiphol.

Neem LVB-1 als nieuw nulpunt voor de verdere ontwikkeling van Schiphol

In de Luchtvaartnota geeft u aan bereid te zijn groei van Schiphol toe te staan als de hinder afneemt. Hiertoe wilt u een 'groeiverdienmodel' opstellen. Wat de BRS betreft wordt die afname van de hinder bepaald ten opzichte van de LVB-1, met NHHS en 500.000 vluchten, en niet ten opzichte van de zogenaamde gelijkwaardigheidscriteria. De milieueffecten (geluid en uitstoot in brede zin) moeten ten opzichte van de "footprint" van LVB-1 omlaag. De BRS pleit in dat licht ook voor een nieuwe systematiek voor het bepalen van de geluidbelasting en geluidhinder. We gaan daar hieronder uitgebreider op in.

Voorkom wettelijke verankering van de huidige ORS

Tot slot merken wij op dat de gewijzigde onderdelen van de Wet luchtvaart in verband met het NNHS óók bepalingen bevatten met als doel om de huidige Omgevingsraad Schiphol in de wet te verankeren. Gegeven de analyses van zowel van Geel als Cohen vragen wij u met klem deze onderdelen niet in te voeren, maar uit de Wet luchtvaart te schrappen. Het kan niet zo zijn, dat u met de inwerkingtreding van de gewijzigde Wet luchtvaart alsnog een instituut in het leven roept dat inmiddels al achterhaald is.

DEEL II - VOORTSCHRIJDE INZICHTEN

De BRS waardeert dat nu een LVB vastgesteld wordt op basis van de afspraken gemaakt aan de Alderstafel.

Maar het NNHS is nu al flink wat jaren in gebruik en die lange experimenteerperiode heeft ook een aantal negatieve of ongewenste (bij)effecten aan het licht doen komen. Dit zit onder andere in het baangebruik, de wettelijk systematiek waarin geluidbelasting en "hinder" voorspeld en berekend worden, en het (vrijwel) geheel ontbreken van Instrumenten om te sturen op een selectief gebruik (een gebruik van Schiphol voor die verbindingen die economisch de meeste meerwaarde geven aan Nederland).

Deze zaken zijn gegeven de doorlooptijd niet meer haalbaar om mee te nemen in het LVB-1, maar vragen wel snel aandacht. Door corona is het gesprek over de toekomst stil komen te liggen. Wij willen graag dat u deze pas op de plaats benut om een aantal randvoorwaarden uit te werken voor een adequate bescherming van de omgeving en een goede netwerkkwaliteit. Wij gebruiken deze brief daarom ook om u enkele belangrijke aandachtspunten mee te geven.

Schaaf het NNHS bij op baangebruik

Zoals eerder gezegd heeft de lange experimenteerperiode met het NNHS een aantal negatieve en ongewenste (bij)effecten aan het licht doen komen. Als voorbeeld noemen wij de grote groei op de secundaire banen. Wat de BRS betreft vraagt het NNHS dus om spoedige bijschaving.

Die bijschaving is niet meer haalbaar voor LVB-1, maar moet zo snel mogelijk worden hersteld en is wat de BRS betreft wel een harde voorwaarde voor een eventueel besluit over de toekomst van Schiphol. We denken daarover graag met u mee.

Geef luchtvaart geen status aparte bij bescherming tegen geluidhinder

Om mensen te beschermen tegen blootstelling aan geluid zijn er regels en normen. Voor weg-, spoor- en industrielawaai gelden er normen voor (individuele) woningen. Mensen weten waar ze aan toe zijn. Voor luchtvaart heeft de wetgever een andere systematiek gekozen. Hier gelden grenzen aan het totale aantal woningen dat per saldo een bepaalde geluidbelasting mag hebben. Mensen hebben geen zekerheid over het maximale geluid waaraan ze blootgesteld kunnen worden. Dit moet wat de BRS betreft anders.

Ook de heer Van Geel wijst in zijn advies "Schiphol vernieuwd verbinden" op het belang van individuele bescherming en wederkerigheid (gelijke behandeling) van alle sectoren in relatie tot de definitie van en regelgeving over blootstelling aan geluid en hinder. Transparantie over welke mate van belasting en hinder u voor individuele omwonenden acceptabel vindt - een objectieve norm zoals u in andere sectoren ook hanteert - hoort daarbij,

evenals helderheid over welke compensatie benadeelden (inwoners, grondeigenaren, ontwikkelaars) mogen verwachten.

Ga van hinder naar gezonde leefomgeving

De impact van Schiphol op de omgeving is breder dan alleen geluidbelasting. Het gaat o.a. ook om (ultra)fijnstof, stikstof, geur, CO₂ en externe veiligheid.

Ten aanzien van de door u aangehaalde streefwaarden roepen wij u op om hinderreductie niet alleen te koppelen aan geluid maar naar hinder in de volle breedte te kijken en ook andere emissies hierin af te wegen. Het gaat immers om een gezonde leefomgeving. Gelet op het voorgaande spreekt het bovendien voor zich dat wij voor de streefwaarde voor het terugbrengen van geluidhinder af willen van de huidige systematiek van het per saldo aantal ernstig gehinderden. Waarbij wij er tevens op wijzen dat de dosis-effect relaties die u hierbij hanteert verouderd zijn en stammen uit de tijd van vóór de Polderbaan.

Ontwikkel een nieuwe systematiek voor geluidhinder

U geeft in de Luchtvaartnota aan dat de uitstoot en hinder omlaag moeten. Maar als u toe wilt naar effectief minder (beleefde) hinder dan moet de rekensystematiek anders. Naast het huidige (voorgeschreven) jaargemiddelde moet daarbij ook naar andere aspecten gekeken worden. Zoals het aantal rustmomenten, de hoogte van de piekbelasting, het tijdstip op de dag, etc..

De BRS wil hiervoor een gezamenlijke onderzoeksopdracht met u formuleren. De BRS wil dat de nieuwe systematiek voor het bepalen van de geluidhinder onderdeel wordt van het groeiverdienmodel dat u wilt opstellen.

Ontwikkel een integrale visie op netwerkkwaliteit, groeiverdienmodel en selectieve sturing

Schiphol zorgt voor een goede internationale bereikbaarheid. Veel bedrijven, inwoners en reizigers maken gebruik van de voorzieningen op Schiphol en hechten waarde aan de mogelijkheden die Schiphol biedt op het gebied van werk, transport en reizen. De sterke economie in de regio rond Schiphol is mede te danken aan de luchthaven. Tegelijk heeft de luchthaven een grote impact op de leefomgeving. Wij vinden het daarom belangrijk dat Schiphol in balans en op een duurzame en selectieve wijze wordt ontwikkeld.

De enige manier om én de omgeving niet nog meer te belasten, én ruimte te houden voor het economische belangrijke internationale en zakelijk netwerk, is door een scherpe integrale visie op de (internationale) netwerkkwaliteit en door selectief om te gaan met de capaciteit. Dit vraagt om een selectiviteitsinstrumentarium waarin ook de openstelling van Lelystad Airport een rol zou moeten spelen.

Laat een selectiviteitsinstrumentarium onderdeel zijn van een besluit over de ontwikkeling van Schiphol

U geeft in de Luchtvaartnota aan een visie op netwerkkwaliteit te willen opstellen. Wij willen dat u actief gaat sturen op het gebruik van Schiphol. Ook met instrumenten die nu nog niet wettelijk zijn geregeld. De aanpassing van de Europese slotverordening biedt een uitgelezen kans om ook nieuwe instrumentarium juridisch te borgen. Daarom verwacht de BRS dat een dergelijk selectiviteitsinstrument onderdeel wordt van een besluit over de toekomstige ontwikkeling van Schiphol.

Tot slot

Wij vragen u nogmaals om spoedig te starten met het oplossen van de huidige knelpunten en het opstellen van een kader voor de toekomstige ontwikkeling van Schiphol. En doen een dringend beroep op u om voortvarend aan de slag te gaan met de uitwerking van de hierboven aangegeven inzichten, conform uw eigen voornemens in de Luchtvaartnota en bijbehorende Uitvoeringsagenda.

Hoochachtend, namens alle leden van de BRS.

voorzitter Bestuurlijke Regie Schiphol

* BRS: samenwerkingsverband van vier provincies en 56 gemeenten.

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, 29 maart 2021

Excellentie,

Betreft: Zienswijze Ontwerpwijziging Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB)

Met veel belangstelling hebben wij kennisgenomen van de Ontwerpwijziging LVB en bijbehorende documenten. Hierbij dienen wij namens het KiesCollege Cluster Aalsmeerbaan (KCCA) van de Omgevingsraad Schiphol (ORS), bestaande uit 13 bewonersorganisaties in Aalsmeer, De Kwakel, Uithoorn, De Ronde Venen en Stichtse Vecht, tijdig een zienswijze in op de Ontwerpwijziging en bijbehorende documenten.

Wij maken ons 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 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

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

van het aantal vliegtuigbewegingen te kunnen accommoderen.” Dit betekent dat 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.

- Met de oude geluidregels zat Schiphol met 459.000 vliegtuigbewegingen aan het (juridische) plafond (wettelijke grenswaarden in zestig handhavingspunten voor maximaal toelaatbaar geluid); zie pagina 52, MER deel 3 Scenario's. Meer dan 459.000 vliegtuigbewegingen zijn met de oude geluidregels niet mogelijk want dan worden de huidige wettelijke geluidsnormen te vaak overschreden. De door u gekozen 'oplossing' door nieuwe geluidsregels te bedenken (aangepast Doc29) legitimeert de huidige 41.000 illegale vliegtuigbewegingen en is daarmee voor ons onaanvaardbaar.
- 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 rechtsvacuüm 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 rustperioden. 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 KiesCollege Cluster Aalsmeerbaan,

Kiescollege Cluster Aalsmeerbaan ORS:

Zienswijze op:

Ontwerpwijziging Luchthavenverkeerbesluit Schiphol en het milieueffectrapport

T.b.v. de Zienswijzeprocedure maart 2021

Geachte Minister van Infrastructuur & Waterstaat,

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

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

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

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

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

1) NNHS en LVB ingehaald door nieuwe maatschappelijke werkelijkheid

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

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

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

1a) Aantal ernstig gehinderden sterk gegroeid

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1b) Maatschappelijke steun luchtvaart is sterk verminderd

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

2) Noodzaak 500.000 vluchten ontbreekt

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

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

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

3) 29.000 nachtvluchten is nog altijd teveel

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

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

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

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

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

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

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

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

4) Inadequate geluidsnormen

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

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

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

4b) Geluidsnormen staan teveel afwijkingen toe

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

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

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

4c) Sterk verouderde en ontoereikende dosis-effectrelatie

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

4d) MER moet gevalideerd worden met metingen

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

4e) Normen gaan omhoog bij toename aantal woningen

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

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

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

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

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

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

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

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

4g) Streefwaarden ambitieus en serieus invullen

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

5) Wettelijke Onvolkomenheden

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

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

5b) EU regelgeving toepassen

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

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

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

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

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

6) Klimaat en Natuur

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

6a. 500.000 vluchten past niet binnen een adequaat klimaatbeleid

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

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

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

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

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

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

²⁰ CE Delft (2018) Ontwikkelingen Nederlandse luchtvaart

6c. Begrens Schiphol ook correct volgens de Wet Natuurbescherming

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

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

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

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

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

8) Tot slot

Het luchtvaartnetwerk dat Nederland verbindt met de rest van de wereld is een publieke functie met maatschappelijke voor- en nadelen die democratisch en juridisch bestuurd en gecontroleerd moet worden in de volle breedte van zijn maatschappelijke aspecten. Dit betekent dat het LVB onlosmakelijk gecombineerd moet worden met een aantal concrete maar ingrijpende bestuurlijke maatregelen om het maatschappelijke vertrouwen te herstellen.

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

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

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

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

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

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

Hoogachtend,

Directeur Natuur en Milieufederatie Noord-Holland

Mede namens,

Directeur Milieudefensie

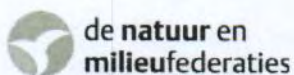
Directeur Natuur en Milieufederatie ZH

Directeur Greenpeace

Directeur Natuur en Milieufederatie Utrecht

Directeur Natuur & Milieu

Netwerkdirecteur Natuur en Milieufederaties



Leimuiden 29 Maart 2021

"Overschrijdt de menselijke maat niet"

Aan: de Minister van I&W,

Betreft: Zienswijze Ontwerp LVB-MER Schiphol

Excellentie,

Op 16 februari 2021 heeft u het ontwerpbesluit tot wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) vastgesteld en vrijgegeven voor inspraak. Dit ontwerp wordt gebaseerd op uitgangspunten uit de luchtvaartnota. Deze is controversieel verklaard. Ter discussie staat onder andere het regelen van betrouwbare normen. Tevens moet de Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening nog vastgesteld worden. Om op dit moment dit ontwerp naar de 2^e kamer te sturen, botst met de democratische beginselen. Gezien de huidige situatie in de luchtvaart is er ook geen dwingende reden om dit ontwerp door een demissionair kabinet te laten behandelen. Waarom heeft de minister hiertoe op dit moment besloten?

Tevens verklaart de minister dat ze de MER en het LVB tegelijkertijd ter inzage legt om die in samenhang te kunnen beoordelen. Wij maken bezwaar tegen de gevolgde procedure en termijn van 4 weken.

De aanpak om deze twee zienswijzeprocedures tegelijkertijd te voeren, met alle daaraan verbonden documenten, geeft de gemiddelde burger geen mogelijkheid om een goed begrip te krijgen van de consequenties. Tevens wordt door het ministerie van LNV een soortgelijke en ook samenhangende Natuurvergunningsprocedure gestart met nagenoeg dezelfde looptijd. Het effect van deze lawine van documenten wordt nog eens versterkt doordat de periode op vier weken gesteld is. Tijdens infosessies wordt desgevraagd verklaard, dat vier weken de wettelijke termijn is, maar de wettelijke termijn is zes weken. Die 6 weken zijn bij de procedure van de LuchtruimHerziening (15 januari tot en met 25 februari) wel gevolgd. **Daarom moeten de procedures voor de MER en LVB opnieuw gestart worden met inachtneming van de wettelijke termijn van zes weken.**

Wij als werkgroep "Geluidshinder Kaag en Braassem Noord. Leimuiden West" willen in afwachting van een nieuwe zienswijze procedure alvast wel onze grote zorgen over verdere aantasting van de gezondheid, de leefomgeving en het milieu in onze regio, kenbaar maken.

Tevens zou het alleen een uitwerking van het NNHS betreffen. Dat klopt niet, zoals bijvoorbeeld in artikel 1.1 wordt wel de cumulatieve marge van 5 naar 10 EPNdB verhoogd. Benodigde actualisaties, die wel een gunstig effect op de overlast van bijvoorbeeld emissies kunnen hebben, worden niet doorgevoerd.

Het uiteindelijk verwerken van NNHS afspraken heeft zolang geduurd, dat die hele opzet achterhaald is. Tevens wordt er eenzijdig elementen uit die afspraken gehaald. Afspraken over nachtvluchten (26.000) en meten als controle op rekenen, worden niet opgenomen. Dit kan en mag niet de manier zijn om met (de participatie van) omwonenden om te gaan.

Het ontwerp LVB continueert tekortschietende handhavingsmogelijkheden. Beperkingen zijn gehanteerd op gemiddelden, jaartotalen en worden achteraf berekend. Dit maakt het onmogelijk om plaatselijke hinder te adresseren. In feite betekent dat zelfs een verslechtering ten opzichte van de

eerdere handhavingspunten. Daarmee was ten minste duidelijk dat de waarde van het handhavingspunt bij Leimuiden voortdurend overschreden werd.

Het LVB geeft aanleiding ons nog meer zorgen te maken over een verdere verslechtering van onze omgevingskwaliteit. Om o.a. de volgende redenen:

- Het ontwerp LVB schept in combinatie met ontwerp voorkeursbeslissing-luchtruimherziening ruimte voor groei en plaatselijke intensivering. Wij achten dat niet realistisch gezien de diverse economische en milieu visies zoals bijvoorbeeld het rapport Luchtvaart uit balans¹.
- Voor de Zuid Holland Noord regio zien wij geen herkenbare reflectie op de, in zienswijzen op de luchtvaartnota reeds gesignaleerde, onvoldoende aandacht voor de geluidshinder en emissies.
- Het LVB faciliteert in de tabel in artikel 3.1.3 opnieuw met een 3% (evenredig aan 2550 vluchten voor de Kaagbaan) toegestane afwijking een onnodig aantal afwijkingen in het horizontale vlak. In de praktijk blijkt dat LVNL doelmatige afwijking vertaald als efficiency (kortere route = minder kosten) voor maatschappijen en bijvoorbeeld de 3% vol laat vliegen om vooral KLM af te laten snijden. Juist die afwijkingen zijn een belangrijke toename van de overlast (sinds de Corona periode). Daarom moet de 3% lager gesteld worden en alleen om veiligheidsredenen toegepast worden.
- ILT gaat volgens LVB alleen maar toetsen. Handhaving is niet afdoende geregeld. Ervaring leert dat de toezichthouder niet voldoende toegerust is, zeker qua mankracht en meetsysteem. Onze klacht van Juli 2020 betreffende overtredingen van de vlieghoogte, is nog steeds niet adequaat behandeld. Daarnaast geeft het LVB in combinatie met de Regeling milieu-informatie onvoldoende mogelijkheden om naleving af te dwingen of overtredingen te bestraffen.
- Het niet onafhankelijke meldingspunt BAS geeft onvoldoende inzicht in hoe de gegevens samengesteld worden. Sterker nog. Geconfronteerd met vragen waarom in een voorbeeldmaand **80 vluchten** niet in hun data voorkomen, verwijzen ze naar Schiphol voor de NOMOS data. Vervolgens is op Schiphol niemand, die antwoord over de afwijkingen wil geven.
- Het maximum aantal vliegbewegingen, alsook het aantal ernstig gehinderde personen, zijn als PM post opgenomen. In combinatie met onduidelijke, transparante en meetbare voorwaarden, waarop een in te vullen aantal gebaseerd zal worden, is dat niet acceptabel voor de omwonenden.
- Voortschrijdend inzicht in de schadelijke effecten van de emissies en de klimaatopgave zouden ertoe moeten leiden dat de in Tabel 2 (Stoffen en in gram per ton startgewicht vermelde waarden van de uitstoot) niet alleen lager opgenomen moeten worden, maar ook met een jaarlijks afnemend % als taakstellend en niet als streefwaarde. De luchtvaartsector is er immers van overtuigd dat deze af zullen nemen. 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.

Concluderend zijn wij van mening dat bij de ontwerp-LVB niet de juiste procedure gevolgd wordt en op dit moment veel te prematuur is. Het mist de basis van een solidair normenstelsel, continueert de

¹ 2019 Manshanden / Bus

onwettig gegroeide aantasting van onze gezondheid en vormt een ernstige bedreiging voor de leefomgeving in onze regio.

Tevens zijn wij van mening dat dit tekortschietend ontwerp en de impact ervan niet los gezien kan worden van andere ontwikkelingen zoals de controversieel verklaarde Luchtvaartnota en de Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening. Juist dat zou in samenhang beschouwt moeten worden.

De Polder- en Kaagbaan clusters hebben ook een zienswijze ingediend tegen uw voornemen. Wij sluiten ons aan bij de Gezamenlijk Zienswijze Polder- en Kaagbaan en verzoeken u om de gehele inhoud ervan als hier ingelast en herhaald te beschouwen.

“Wat rechtmatig is, is niet per definitie rechtvaardig”

Hoogachtend,

Voorzitter Werkgroep "Geluidshinder Kaag en Braassem Noord, Leimuiden West"

Schiphol, 29 maart 2021

Onderwerp: BARIN Zienswijze ten behoeve van de ontwerpwijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol en het daarvoor opgestelde milieueffectrapport.

Langs deze weg geeft de Board of Airline Representatives In The Netherlands (BARIN) graag haar zienswijze met betrekking tot de voorgestelde wijzigingen in het LVB1.

“Nieuw element in het Luchthavenverkeerbesluit is de introductie van een streefwaarde voor de reductie van het aantal ernstig gehinderden binnen de 48Lden contour. Ook als gevolg van de sterke terugval van het aantal vliegbewegingen door de covid-19-pandemie ontstaan kansen om een beheerste ontwikkeling terug naar de maximale capaciteit van 500.000 vliegbewegingen te accommoderen. Tot slot bevat het Luchthavenverkeerbesluit een aantal kleinere technische aanpassingen.”

Hoewel BARIN onderkent dat vanwege de COVID-19 pandemie de vervoersvraag op dit moment en de komende jaren beduidend lager is, hebben wij alle vertrouwen in de veerkracht van de mondiale economie en daardoor het herstel van de vraag naar vliegcapaciteit. Niemand kan exact voorspellen hoe snel dat herstel zich zal aandoen maar de verwachting is dat vanaf 2023/24 de luchtvaartsector weer op een pre-COVID niveau kan zitten. En dit herstel zal stapsgewijs en gecontroleerd gaan. Dit houdt in dat de tabellen zoals deze in de huidige vorm gepresenteerd worden in artikel 4.2.1 niet in overeenstemming zijn met onze verwachtingen van het eerdergenoemde gecontroleerd herstel.

Dit heeft ook zijn weerslag op de verwachtingen ten aanzien van de reductie van ernstig gehinderden zoals in 4.1.3. Wij wensen vast te houden aan de richtlijnen zoals deze zijn vastgelegd in de Luchtvaartnota 2020-2050 en in Kamerbrief van 5 juli 2019, waarin staat dat de waarden voor het minderen van ernstig gehinderden pas zal plaats vinden nadat de luchtvaartsector de grens van 500.000 vliegtuigbewegingen heeft gepasseerd.

Wij vertrouwen erop u met deze zienswijze van ons standpunt op de hoogte hebben gebracht en dat deze inbreng wordt meegewogen in de definitieve besluitvorming.

Hoogachtend,

Voorzitter

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

Roelofarendsveen, 25 maart 2021

Geachte minister Van Nieuwenhuizen,

Bijgaand geven wij onze zienswijzen op het concept Luchthavenverkeerbesluit dat tot 29 maart ter inzage ligt. Onze zienswijze is een aanvulling op de zienswijze van de BRS, die wij uiteraard ondersteunen.

Algemeen

Het is een goede zaak dat de afspraken uit het Aldersakkoord nu eindelijk in regelgeving worden vastgelegd. Daardoor komt een einde aan een gedoogsituatie die circa 10 jaar heeft geduurd. Wij vinden het belangrijk dat u aan bewoners en andere stakeholders duidelijker communiceert, dat er in de praktijk nu al 10 jaar gevlogen is conform de Aldersafspraken, dus dat er feitelijk geen wijzigingen in de operatie optreden met dit 'nieuwe' LVB (afgezien van minder nachtvluchten). Ook zou het goed zijn om de relatie met Luchtvaartnota en Luchtruimherziening te verduidelijken, omdat die invloed hebben op mogelijke groei, en verandering van vliegroutes en dus op de geluidhinder.

Verder zijn wij van mening dat de Aldersafspraken niet allemaal meer adequaat zijn en dat de stand der techniek sinds 2008 flink gewijzigd is, evenals de urgentie van woningbouw. Gezien de grote discrepantie tussen de daadwerkelijk benodigde milieuruimte voor Schiphol en de gehanteerde normen, vinden wij dat u een flinke stap zou kunnen zetten in het aanscherpen van de normstelling voor de luchtvaartsector. Wij verzoeken u dat snel in een volgend LVB tot uiting te brengen en daarbij een betere methodiek te hanteren, met name voor het bepalen van de hinderbeleving. Hieronder beschrijven wij meer specifiek onze zienswijzen.

Meer prioriteit voor hinderbeperking

- Opnieuw uiten wij onze zorgen over het feit dat de Kaagbaan nu al zeer intensief wordt gebruikt, met grote geluidhinder als gevolg in onze regio. Door de nu vastgelegde regels van het LVB zal dat niet minder worden. Sterker nog: het Programma Hinderreductie van Schiphol is erop gericht dat de piekruicapaciteit nog gaat toenemen. Wij pleiten nadrukkelijk voor de zo noodzakelijke uitbreiding van de rustmomenten en dus voor *regels over rustperiodes* in het LVB, in verband met de gezondheid van onze inwoners.

- Wij constateren ook dat u voornemens bent de periode van het nachtrecht in de late avond en vroege ochtend uit te breiden. U stelt dat dit een gunstig effect heeft op de hinderbeleving, wij verzoeken u dit te onderbouwen. Het betekent namelijk wel een zwaardere belasting voor de bewoners onder die nachtroute in onze regio.
Wij verzoeken u om, indien de nachtperiode toch wordt uitgebreid, gedurende die tijd ook strikt te handhaven op de gestelde voorwaarden, zoals CDA vliegen en het niet onder 9.000 voet afwijken van de startroutes.
- Wij zijn verheugd dat u het toegestane aantal nachtvluchten verlaagt naar 29.000. Wij zouden echter graag zien dat u de gelegenheid (gezien de crisis) te baat neemt om het aantal verder stapsgewijs in te perken naar 25.000 zoals al door u is aangekondigd. Als de slots weer daadwerkelijk worden gebruikt is het lastiger om die historische rechten te ontfangen. De slotcoördinator heeft snel een juridisch document nodig om de slotuitgifte af te kunnen bouwen, een proces wat jaren kan vergen.
- Ook zien wij graag in dit LVB een doelstelling m.b.t. het percentage overdag hoger aanvliegen met meer CDA's, gezien het gunstige effect op geluid en emissies. Wij missen ook een doelstelling voor een stillere startprocedure.
- Wij vragen u regels te stellen omtrent het vervroegd uitfasen van lawaaige (vracht)toestellen, specifiek ook voor de nachtperiode, wat gezien de crisis een logische stap is.
- Wij verzoeken u om regels in het LVB in te brengen die de sector stimuleren tot duurzame innovaties. Te denken valt aan financiële of operationele voordelen voor duurzaamheidsacties van airlines, of het gebruik van de trein stimuleren, en het vliegen over korte afstanden ontmoedigen.
- In de Luchtruimherziening bent u voornemens om het strikter volgen van de startroutes te verhogen van 3.000 naar 6.000 voet. Ons inziens zijn er geen technische of operationele belemmeringen om deze maatregel *nu al* in het LVB vast te leggen, dus bij dezen verzoeken wij hiertoe.

Knelpunten m.b.t. de woningbouwopgave

- Wij constateren dat de geluidhinder van Schiphol momenteel een flinke belemmering vormt voor de woningbouwopgave in onze regio. De wetgever is bovendien voornemens (met de Aanvullingsregeling Geluid) om de toetsing van vliegtuiglawaai te koppelen aan de 48 dB Lden contour. Die contour is flink groter dan de huidige LIB-5 contour, en zal dus tot *meer knelpunten* gaan leiden.
- Het LVB en de bijbehorende MER geven informatie over vliegroutes en geluidcontouren. Zoals gezegd zijn die geluidcontouren van belang bij onze ruimtelijke ordeningskwesties. Het wordt echter steeds lastiger om vast te stellen wat de uitgangssituatie is bij toetsing van geluidniveau's in ruimtelijke plannen. De huidige LIB-5 contour (20 Ke) wijkt steeds meer af van de reële geluidscontouren zoals gebaseerd op de werkelijk gevlogen routes.
Onduidelijk is bovendien welke contour dan de juiste is uit de vele kaartjes van de MER. Wij willen een centraal vastgelegde en door iedereen geaccepteerde contour, dus feitelijk een heldere normstelling en een eenduidige lijn op de kaart. Wij roepen u ook op om in dat kader de lang verwachte wijziging van het LuchthavenindelingBesluit nu snel te realiseren.

Herziening normenstelsel noodzakelijk

- Het valt ons op dat u in dit nieuwe LVB dezelfde gelijkwaardigheidscriteria als norm hanteert als in het LVB van 2003 en dat die norm zeer ruim gesteld is. Zowel voor geluid als voor veiligheid en luchtkwaliteit wordt geen enkele norm aangescherpt, terwijl in de loop der jaren de stand der techniek flink verbeterd is, zowel in motortechniek als in navigatie.
Uw beleid in dezen wijkt af van het beleid dat de overheid bij *alle* andere bedrijven in Nederland toepast: bij elke revisievergunning wordt de normstelling zodanig aangescherpt dat voor het betreffende bedrijf een stimulans ontstaat om gebruik te maken van de Beste Beschikbare Technieken. Op deze manier zou er een duidelijke prikkel uitgaan naar de luchtvaartsector om te investeren in schonere en stillere vliegtuigen.
- In het LVB zijn de normen voor het maximum aantal vliegtuigbewegingen (4.1.2.) voor de jaren 2022 t/m 2024 als 'PM' aangegeven. Uit een mondelinge toelichting van uw ministerie begrijpen wij dat u hier wellicht een lager aantal dan 500.000 wilt vastleggen. Wij verzoeken u de wettekst te verhelderen: zoals het nu is geformuleerd zou het plafond in die jaren ook *hoger* kunnen zijn dan 500.000. Zou dat het geval zijn dan tekenen wij daar bezwaar tegen aan.
Ook de normen voor het aantal ernstig gehinderden binnen 48 Lden (4.3.1.) stelt u als enige norm jaarsafhankelijk. Dit wekt de schijn dat u dit criterium als enige criterium voor toetsing van hinder wilt gaan hanteren. Als dit zo zou zijn is dit criterium wat ons betreft een te beperkte toetsingsmaat voor hinder.
- Tot slot vragen wij u om voor alle normen en regels een strikte handhaving te laten uitvoeren door de ILT, niet alleen na afloop van een gebruiksjaar, maar ook op tussentijdse ijkmomenten, bijvoorbeeld per kwartaal, zodat er indien nodig tijdig en adequaat kan worden bijgestuurd.

Met deze zienswijze hopen wij een bijdrage te leveren aan een betere tekst van het LVB en het verminderen van de hinder van het vliegverkeer.

Hopgachtend, mede namens mijn collega-bestuurders van cluster Zuidwest*

Mr. K.M. van der Velde-Menting,

Burgemeester Kaag en Braassem,

In casu Voorzitter Bestuurlijk Vooroverleg Schiphol cluster Zuidwest,
Postbus 1, 2370 AA Roelofarendsveen

* Het Bestuurlijk Vooroverleg Schiphol cluster ZW bestaat uit de gemeenten Hillegom, Kaag en Braassem, Katwijk, Leiden, Leiderdorp, Lisse, Noordwijk, Oegstgeest en Teylingen.

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Classificatie

Uw referentie

Uw datum

Telefoon

Onze referentie

Onze datum 29 maart 2021

Fax

Zienswijze van KLM op het ontwerpbesluit tot wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol

Geachte heer, mevrouw,

KLM maakt graag gebruik van de mogelijkheid een zienswijze in te dienen op het ontwerpbesluit van het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol (hierna: het ontwerpbesluit).

Met het ontwerpbesluit wordt een einde gemaakt aan het anticiperend handhaven van de gebruiksregels van het nieuwe normen- en handhavingstelsel Schiphol. Het ontwerpbesluit geeft duidelijkheid en zekerheid voor alle partijen, bewoners en luchtvaartsector. KLM is daar een groot voorstander van.

Het ontwerpbesluit geeft in een tabel (artikel 4.1.2) weer wat het plafond is van het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol per gebruiksjaar. Het plafond ziet op een drietal gebruiksjaarten te weten 2022, 2023 en 2024. KLM is van mening dat het begrensde aantal vliegtuigbewegingen per gebruiksjaar minimaal dient te voldoen aan het aantal opgebouwde en behouden historische rechten in lijn met de EU-slotverordening. KLM verwacht dat de vraag in termen van vliegtuigbewegingen in 2023/2024 weer terug zal zijn op het niveau van voor COVID-19 en dat per 1 november 2023 het Luchthaven Verkeerbesluit Schiphol 2 (LVB2) van kracht zal zijn. De gebruiksjaarten in de tabel zijn derhalve niet zorgvuldig gekozen gelet op het te verwachten korte termijn herstel (2023/2024) en houdt onvoldoende rekening met de belangen van de luchtvaartmaatschappijen. KLM wordt beperkt in haar herstel en daarmee het herstelvermogen van de economie. Dit bemoeilijkt ook het verdienvermogen van de KLM, evenals de mogelijkheid te voldoen aan de verplichtingen voortvloeiend uit de brief 'Steunmaatregelen KLM' van 26 juni 2020. Gebruiksjaar 2024 in de tabel is dan ook niet opportuun.

Naast de 'gecontroleerd herstel' tabel is er een tabel (4.1.3) opgenomen voor streefwaarden van het aantal ernstig gehinderden die jaarlijks worden vastgesteld. Met deze tabel loopt het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat vooruit op de afspraken voortvloeiend uit de Luchtvaartnota 2020-2050 en de brief betreffende de Schiphol ontwikkeling van 5 juli 2019 aan de Tweede Kamer. Hierin is afgesproken dat de waarden voor het verminderen van het ernstig gehinderden pas zal plaatsvinden nadat de luchtvaartsector de grens van 500.000

de brief van de ministers Hoekstra en Van Nieuwenhuizen van 26 juni 2020, bevestigt dat KLM pas bij ingaan van het LVB2 hieraan dient te voldoen.

KLM verwijst voor gedetailleerder commentaar op het ontwerpbesluit naar de bijlage waarin artikelsgewijs nader wordt ingegaan op onze bezwaren. Wij verzoeken u tenslotte de onderhavige reactie van KLM, zoals opgenomen in deze zienswijze, te betrekken in het definitieve Luchthavenverkeerbesluit Schiphol. Indien er nog vragen zijn dan zijn wij graag bereid nadere toelichting te geven.

Vice President Mainport Strategy

BIJLAGE: KLM commentaar op LVB per artikel

BIJLAGE: KLM commentaar op LVB per artikel**3.1.3. D**

Graag deze beperking eruit laten. De hoogtebeperking van vliegniveau 70 leidt tot sub optimalisatie van de dalprofielen en verhoogt zowel geluid emissies als CO2-emissies bij het uitvoeren van CDO's.

3.1.5. lid 7

'...voor zover baan 22 niet beschikbaar'. Graag deze bijzin eruit laten. Als baan 22 in gebruik is in geval van een stormbaan kan het grote operationele consequenties hebben zoals meer holden (en dus meer CO2-uitstoot) als naast het hub-verkeer ook het VFR-verkeer ertussen geplaatst moet worden.

3.1.6

De huidige werkwijze met betrekking tot de procedure van onderhoud graag in standhouden. De voorgestelde wijziging op onderhoud is niet werkbaar. Het leidt tot onnodige regeldruk bij zowel de luchtvaartsector als de overheid (er komen te veel aanvragen voor ontheffingen).

3.1.7

Bij dit artikel zal opgenomen moeten worden dat LVNL, indien dit naar haar oordeel noodzakelijk is, in verband met een veilige en doelmatige afwikkeling van het luchthavenverkeer, luchtverkeersleiding kan geven welke leidt tot afwijking van artikel 3.1.6.

3.2.2 lid 3

De term kwaliteit zal, net als bij onderdeel 1, naast 'beschikbaar' ook genoemd moeten worden. Het enkel beschikbaar zijn is niet voldoende. Graag aanvulling met de volgende tekst:

*'... voorzieningen beschikbaar zijn **en van voldoende kwaliteit ter beoordeling van gezagvoerder**'*

4.1.1

Er ontbreekt de mogelijkheid voor de minister om vanwege het maatschappelijk belang of openbare orde extra capaciteit toe te staan.

4.1.2

Het ontwerpbesluit geeft in de tabel weer wat het plafond is van het aantal vliegtuigbewegingen per gebruiksjaar. Het plafond ziet op een drietal gebruiksjaaren te weten 2022, 2023 en 2024. KLM is van mening dat het begrensde aantal vliegtuigbewegingen per gebruiksjaar minimaal dient te voldoen aan het aantal opgebouwde en behouden historische rechten in lijn met de EU-slotverordening. KLM verwacht dat de vraag in termen van vliegtuigbewegingen in 2023/2024 weer terug zal zijn op het niveau van voor COVID-19 en dat per 1 november 2023 Luchthaven Verkeerbesluit Schiphol 2 (LVB 2) van kracht zal zijn. De gebruiksjaaren in de tabel zijn derhalve niet zorgvuldig gekozen gelet op het te verwachten korte termijn herstel (2023/2024) en houdt onvoldoende rekening met de belangen van de luchtvaartmaatschappijen. KLM wordt beperkt in haar herstel en daarmee het herstelvermogen van de economie. Dit bemoeilijkt ook het verdienvermogen van de KLM evenals de mogelijkheid om te voldoen aan de verplichtingen voortvloeiend uit de staatslening. Gebruiksjaar 2024 in de tabel is dan ook niet opportuun.

4.1.3.

Hierbij dient aangevuld te worden dat de daadwerkelijke nachtcapaciteitsgrens van 29.000 vliegtuigbewegingen ingaat vanaf het eerstvolgende volledige gebruiksjaar na het overgangsgebruiksjaar volgend op de inwerkingtreding van het ontwerpbesluit. Daarnaast zal er, conform de afspraken voor de staatslening, in het ontwerpbesluit opgenomen moeten worden dat het om een evenredige bijdrage in de reductie van vliegtuigbewegingen per luchtvaartmaatschappij gaat en dat een positieve prikkel wordt geïntroduceerd voor luchtvaartmaatschappijen om het omzetten van nachtslots in dagslots te bevorderen om daarmee het aantal nachtbewegingen te reduceren.

Artikel 4.3.1 lid 3

Met deze tabel loopt het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat vooruit op de afspraken voortvloeiend uit de Luchtvaartnota 2020-2050 en de brief betreffende de ontwikkeling van Schiphol van 5 juli 2019 aan de Tweede Kamer. Hierin is afgesproken dat de waarden voor het verminderen van het ernstig gehinderden pas zal plaats vinden nadat de luchtvaartsector de grens van 500.000 vliegtuigbewegingen weer heeft gepasseerd (LVB2).

In het kader van de staatslening is bovendien overeengekomen dat KLM de hinder reduceert als voorwaarde voor verdere ontwikkeling van Schiphol in termen van vliegtuigbewegingen. Deze afspraak, vastgelegd in de brief van de ministers Hoekstra en Van Nieuwenhuizen van 26 juni 2020, bevestigt dat KLM pas bij het ingaan van het LVB2 hieraan dient te voldoen.

Voorts stellen we in het kader van de verdere ontwikkeling van Schiphol als voorwaarde dat KLM meewerkt aan het jaarlijks verminderen met 2% van het aantal ernstig gehinderden in de omgeving van Schiphol, waarbij ook rustmomenten worden onderzocht.

De minister heeft ook in de Tweede Kamerbrief van 5 juli 2019 aangegeven dat de hinderreductie gekoppeld is aan groeistappen.

In plaats daarvan moet het aantal mensen dat op basis van de huidige systematiek als ernstig gehinderd wordt aangemerkt ieder jaar aantoonbaar omlaag. De sector kan groei verdienen door aantoonbare reductie van de hinder.

Memorie van toelichting

Pag. 27 In de genoemde afweging (groot baanonderhoud) zullen naast de overlast voor omwonenden ook de aspecten veiligheid, kosten, impact op operatie en capaciteit meegenomen moeten worden.

Pag. 31 Bij de beperking van het aantal nachtvluchten graag aanvullen dat;

- het om een evenredige bijdrage gaat,
- de aangekondigde stapsgewijze vermindering naar 27.000 en 25.000 mede afhankelijk is van voorwaarden zoals de opening van Lelystad Airport en substitutie door treinverkeer op bestemmingen zoals Brussel en Düsseldorf (bron: brief 26 juni 2020 Tweede Kamer).

Rijksdienst voor Ondernemend Nederland
T.a.v. de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
Afdeling Vergunningen en Handhaving
Postbus 40225
8004 DE ZWOLLE

Betreft: zienswijze ontwerpbesluit Wnb-vergunning project Lelystad Airport.

Uw kenmerk: DGNVLG/20307842

Dronten, 29 maart 2021

Excellentie,

De naamloze vennootschap Luchthaven Lelystad heeft een vergunning aangevraagd op grond van de Wet natuurbescherming voor de exploitatie van Lelystad Airport voor onder meer jaarlijks maximaal 10.000 vliegtuigbewegingen van groot luchtverkeer. U bent voornemens om die natuurvergunning te verlenen. Het ontwerpbesluit ligt in de periode van 16 februari tot en met 29 maart 2021 voor een ieder ter inzage. Gedurende deze termijn kunnen zienswijze omtrent het ontwerpbesluit kenbaar worden gemaakt. 1*

Hierbij brengen wij namens Camping de Ruimte en de hierna vermelde natuurlijke en rechtspersonen tijdig een zienswijze naar voren omtrent het ontwerpbesluit.

De zienswijze treft u hierna aan.

Op grond van de zienswijze verzoeken wij u om de natuurvergunning niet te verlenen.

Hoogachtend,

Camping de Ruimte

V.o.f. De Ruimte

1* Staatscourant, nr. 7266 van 15 februari 2021

Hierbij dienen wij onze zienswijze in op Wnb-vergunning van Lelystad Airport (kenmerk: DGNVLG/20307842). Als omwonenden en als ondernemers van de luchthaven willen wij graag de volgende punten inbrengen:

- 1) ongeoorloofde tactiek
- 2) aannames in het wegverkeer kloppen niet
- 3) Lelystad Airport doet een enorm beroep op de beschikbare stikstofruimte en maakt hierdoor allerlei andere zeer wenselijke maatschappelijke ontwikkelingen zoals woningbouw onmogelijk

Hieronder worden deze punten uitgewerkt.

1) ongeoorloofde tactiek

Het luchthavenbesluit van Lelystad Airport voorziet in 45.000 vluchten. Er wordt nu een vergunning aangevraagd voor slechts 10.000 vluchten. In het luchthavenbesluit is weliswaar een soort evaluatiemoment voorzien na 10.000 vluchten, maar dit heeft verder geen enkele wettelijke status. Er is geen formele besluitvorming op het punt dat 10.000 vluchten worden bereikt. Ook is het niet mogelijk om bezwaar en beroep aan te tekenen als Lelystad Airport meer dan 10.000 vluchten wil uitvoeren.

Het lijkt ons daarom ongeoorloofd om een vergunning af te geven voor slechts 10.000 vluchten. Het lijkt alsof je een stal bouwt voor 500 varkens en, maar voor 100 varkens een vergunning aanvraagt. Dit is volgens ons niet toegestaan. De vergunning zou betrekking moeten hebben op de gehele 45.000 vluchten van het luchthavenbesluit en het daarbij behorende wegverkeer. Als daarvoor geen stikstofruimte is, dan zou de vergunning in zijn geheel geweigerd moeten worden.

2) Aannames in het wegverkeer kloppen niet

In de Kamerbrief 'achtergrond informatieverkeersberekeningen passende beoordeling Lelystad Airport' is de bijlage 'Air 2020 Hi Ley' opgenomen. Hieruit blijkt dat alleen het verkeer op de A27 en de A6 in zuidelijke richting als gevolg van de komst van Lelystad Airport significant toeneemt.

Het verkeer op de A6 in de noordelijke richting en het oost-west verkeer in Flevoland neemt nauwelijks toe volgens de gegevens die zijn gebruikt bij de berekening in de stikstofuitstoot. We hebben het dan over de N309 (Lelystad-Dronten-Elburg), N302 (Lelystad-Harderwijk) en N307 (Lelystad-Dronten-Kampen).

We hebben de afgelopen 20 jaar namelijk een sterke toename gezien van het oost-west verkeer in Flevoland. De provincie heeft de afgelopen jaren vele miljoenen geïnvesteerd in onder andere de passage bij Dronten (N307), de verdubbeling van de N302, aanleg van het aquaduct (N302) en vervanging van de brug bij Elburg (N309).

Op korte termijn staat de aanleg van een nieuwe brug met een complete aanpak van het onderliggende wegennet en aanleg van ongelijkvloerse kruising gepland voor Roggebot bij Kampen (N307). Het kan volgens ons gewoon niet kloppen dat

de komst van Lelystad Airport (6,8 miljoen passagiers op jaarbasis) niet leidt tot een toename van verkeer op de hierboven genoemde wegen.

De trend van de afgelopen 20 jaar laat namelijk een forse groei van het wegverkeer zien. Wij lezen geen enkele verklaring waarom dit bij de opening van Lelystad Airport niet het geval zou zijn.

Wij verzoeken u daarom om de berekeningen van stikstofuitstoot opnieuw uit te voeren met realistische voorspellingen ten aanzien van het wegverkeer.

3. Lelystad Airport eet alle stikstofruimte op

Volgens de Passende Beoordeling 2021 Lelystad Airport is de jaarlijkse emissie van Lelystad Airport 334000 kg NO_x.

Uit het stikstofplan van Flevoland blijkt er nu al niet voldoende stikstofruimte is voor de realisatie van reeds geplande infra-projecten. Projecten als de maritieme servicehaven Urk en het testcircuit bij Marknesse komen daadwerkelijk in de knel als het niet lukt om de huidige stikstofuitstoot (dus nog zonder Lelystad Airport) terug te dringen.

En dan hebben we nog niet eens over de plannen voor tienduizenden nieuwe woningen in Flevoland en de directe omgeving (de invloedssfeer van deze Wnb-vergunning) om het woningtekort op te vangen in Nederland.

Ter vergelijking: realisatie van 150 woningen zou 718 kg NO_x kosten ¹⁾. De uitstoot van Lelystad Airport is dus het equivalent van de nieuwbouw van 70.000 woningen (per jaar). Zoals Johan Remkes al zo goed aangaf in de titel van zijn stikstofrapport: 'niet alles kan'.

De stikstofaankoop vraagt dus om het maken van de scherpe keuzes; willen we de stikstofruimte besteden aan een luchthaven die voor 10 euro pretvluchten aanbiedt voor een weekendje Barcelona? Of besteden we deze ruimte liever voor de bouw van woningen (met bijbehorende infra) of bijvoorbeeld landbouw? Wij zouden zeggen dat een dak boven je hoofd toch écht belangrijker is dan een luchthaven voor pretvluchten tegen afbraakprijzen.

Lopende deze discussie verzoeken wij u de vergunning van Lelystad Airport aan te houden of af te wijzen zodat hiermee geen andere zeer wenselijke maatschappelijke ontwikkelingen zoals woningbouw worden geblokkeerd.

Tenslotte, wij verkeren momenteel al ruim een jaar in de Corona-crisis. Deze heeft duidelijk gemaakt dat de wereldgemeenschap en haar economie compleet op de kop is komen te staan door een zoönose. Er is een aantoonbaar verband tussen het ontstaan van zoönosen enerzijds en hoe wij omgaan met onze natuur/biodiversiteit anderzijds.

De nu door het Rijk te vergunnen activiteiten zullen aantoonbaar van invloed zijn op de natuur, maar ook op ons klimaat. Het is in die zin onverantwoord om met die wetenschap een Wnb vergunning af te geven voor de eerste 10.000 vliegtuigbewegingen op Lelystad Airport.

Een vergunning die bovendien gebaseerd is op onjuiste uitgangspunten en in beroep ook zeer waarschijnlijk vernietigd zal worden. In tijden dat overheid en maatschappij spreken over verbetering van vertrouwen in die overheid is het kwalijk tegen beter weten in deze procedure toch door te zetten.

Het door demissionair ministers laten opnemen van inmiddels controversieel verklaarde Lelystad Airport in de besluitvorming rond de stikstofwetgeving is een voorbeeld van dit soort onbehoorlijk bestuur.

Daarnaast vragen onder andere klimaatcrisis, stikstofcrisis, geluidshinder, fijnstofproblematiek en de belangen van natuur, rust, stilte en recreatie eerder om krimp van de luchtvaart dan om uitbreiding van Schiphol via Lelystad Airport.

Bron:

1) AERIUS berekening Herontwikkeling Wantveld Noordwijk, voortoets, 407359, Anteagroup

Hopende dat u door mijn bezwaren tot een andere besluitvorming komt.

Met vriendelijke groet,

Naam: Camping de Ruimte
 V.o.f. De Ruimte

Adres:

Woonplaats: Dronten

Telefoonnummer:

Emailadres:



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
T.a.v. Minister mw. Drs. C. van Nieuwenhuizen - Wijbenga
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG



datum 25 maart 2021
uw brief/kenmerk
registratienummer
behandeld door
betreft zienswijze op concept Luchthavenverkeerbesluit Schiphol
bijlage(n) geen

Geachte minister,

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

Wij ondersteunen de zienswijzen van de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) en het Cluster Groene Hart. Wij hebben nog enkele punten waar wij dieper op willen ingaan en extra willen benadrukken. Deze treft u hieronder aan.

Verslechtering vliegtuiggeluidssituatie Nieuwkoop

De geluidscontour 48dB Lden staat op een aantal kaarten van het MER. Wij constateren op de kaarten een verslechtering van de geluidssituatie voor de gemeente Nieuwkoop tussen de referentiesituatie en de voorgenomen activiteit in 2020. Meest in het oog springende is de kaart N.5 van de MER. De 48dB Lden contour van het ontwerp LVB gaat u opnemen als nieuw beperkingengebied voor onder andere de woningbouw (Aanvullingsregeling geluid). Wij onderschrijven de vragen die hierbij gesteld zijn door het Cluster Groene Hart:

- Hoe wijzigt deze contour na de Luchtruimherziening en de 4^e Fix?
- En hoe gaat u zorgen dat Schiphol deze contour niet overschrijdt? Immers, door de gemeenten en in de Ruimtelijke Ordening wordt ervan uitgegaan dat Schiphol deze contour niet overschrijdt.

Ook hebben de BRS en het Cluster Groene Hart aangegeven dat het LVB feitelijk bepalend is voor de geluidcontouren 'op de grond'. Deze staan in een ander document; het LIB. Daarbij geven zij ook aan dat de geluidcontouren in het huidige verouderde LIB niet meer passen bij het NNHS en de huidige systematiek van het afhandelen van het vliegverkeer.

Het is van groot belang voor onze gemeente dat er snel duidelijkheid komt over de ligging van de geluidcontouren en de juridische- en financiële consequenties daarvan. Ons grondgebied krijgt voor een groot deel te maken met de 48dB Lden contour. Deze contour maakt geen onderdeel uit van het huidige LIB, terwijl deze onder de Omgevingswet wel de toetsingsgrens

De wettelijke publicaties vindt u op overheid.nl. Abonneer u via www.overbuurt.overheid.nl.

Gemeente Nieuwkoop

Telefoon:

14 0172 (geen netnummer nodig)

Bezoekadres:

Postadres:

Klant Contact Centrum, Teylersplein 1

Postbus 1

info@nieuwkoop.nl

2441 LE Nieuwveen

2460 AA Ter Aar

www.nieuwkoop.nl

Volg de gemeente op Facebook: <https://facebook.com/GemeenteNieuwkoop> of twitter: <https://twitter.com/gemnieuwkoop>

wordt voor 'cumulatie' conform de Aanvullingsregeling geluid bij de Omgevingswet en hieraan dus ruimtelijke consequenties kunnen worden verbonden.

Wij vinden dat het LIB snel aangepast moet worden aan het nieuwe LVB en dat daarbij rekening wordt gehouden met de continuïteit van ons woningbouwprogramma.

Daarnaast vragen wij u aandacht voor onze korte termijn nieuwbouwlocaties maar ook die voor in de lange termijn. Op de huidige MER- kaart (2018) missen wij onze geplande woningbouwlocaties.



Uitsnede uit pagina 66, bijlage 05 MER NNHS 2020 deel 4 aanduiden deel Nieuwkoop

Wij verzoeken u om onze bekende woningbouwlocaties op te nemen op deze kaarten. U kunt hierover met ons contact opnemen.

Behoud van leefbaarheid in relatie tot woningbouwopgave

Ook in onze gemeente is er een grote behoefte aan woningbouw om ons gebied vitaal en leefbaar te houden. Onze woningbouwopgave voor de komende jaren vergt veel aandacht en creativiteit om alle (negatieve) effecten hierin mee te kunnen nemen zoals stikstof in relatie tot natura-2000, geluid, etc.

Vanuit het rijk zien wij steeds nieuwe uitdagingen verschijnen die het bouwen steeds lastiger en duurder maken. En daarnaast wil het rijk ook dat er veel (betaalbaar) gebouwd wordt om aan de grote vraag aan woningen te kunnen voldoen. De nieuwe beoogde LVB geeft een nieuwe uitdaging met bouwen, zoals nu de 48dB Lden (Aanvullingsregeling). De extra kosten die hierdoor gemaakt moeten worden voor rapporten, motiveren en maatregelen maken het er niet eenvoudiger op om betaalbare woningen te realiseren.

Onze aanvullende vraag is wat u gaat doen voor de bestaande woningen van bewoners die te maken krijgen met de verslechtering van de geluidssituatie? Komt er bijvoorbeeld een nieuwe woningisolatie-ronde?

Ons verzoek is rekening te houden met onze woningbouwlocaties zodat de vitaliteit en leefbaarheid van ons gebied behouden blijft en toekomst heeft.

Stikstof

Zoals u weet valt het Natura-2000 gebied Nieuwkoopse Plassen en de Haeck in onze gemeente. De stikstofuitstoot op het Natura-2000 gebied is daarom ook voor ons een grote uitdaging. Voor onder andere onze (woning)bouwplannen is stikstof een relevant onderwerp, gezien de beperkingen die dit oplegt. In de Nota van toelichting bij het LVB wordt beschreven dat de stikstofemissie thans lager is dan de stikstofuitstoot in de referentieperiode (2008), waardoor er stikstofruimte zou zijn. In onze zienswijze naar aanleiding van de ontwerpbeschikking voor de aan Schiphol te verlenen natuurvergunning zullen wij motiveren dat die ruimte er niet is. Indien de ruimte er al is, merken wij op dat in de Nota van toelichting bij het LVB niet duidelijk wordt gemaakt waarom de stikstofruimte geheel ten goede zou moeten komen aan verdere groei van het aantal handelsvluchten op Schipholvluchtvaart. De groei van het aantal handelsvluchten is maar één van de nationale belangen. Het kunnen realiseren van bijvoorbeeld woningbouwprojecten is evenzeer een nationaal belang, te meer nu de productie van nieuwbouwwoningen al jarenlang achter ligt op schema, onder meer door de stikstofproblematiek. De toelichting bij het LVB geeft geen inzicht in de gemaakte afweging.

Secundair baangebruik

Zoals de BRS en het Cluster Groene Hart aangeven is een belangrijk aspect van het nieuwe LVB 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. Dit effect is door alle ORS-partijen onderkend maar helaas niet door u opgelost.

De geluidhinder in Nieuwkoop is groot vanwege het feit dat er zowel startroutes als landingsroutes lopen van 3 banen, nl.: de Kaagbaan, de Aalsmeerbaan en de Zwanenburgbaan. Vanaf 2015 is bovendien het gebruik van de Aalsmeerbaan met circa 50% gestegen en van de Zwanenburgbaan zelfs met 150%. Doordat Nieuwkoop dichtbij de banen ligt wordt er laag gevlogen met hoge geluidniveaus als gevolg.

Wij verzoeken u in de LVB-systematiek een mechanisme in te bouwen om het toenemend gebruik van de secundaire banen te compenseren, zodat de bewoners in onze gemeente minder hinder ondervinden.

Gebruik combinatie Kaagbaan – Aalsmeerbaan

In de ontwerpwijziging van het LVB wordt het preferent baangebruik geregeld via een aantal preferentietabellen. Zie met name tabel 1 op blz. 13. Volgens deze tabel wordt bij goed zicht buiten UDP bij landen vanuit het zuiden de combinatie Aalsmeerbaan – Zwanenburgbaan gebruikt. Dus niet de combinatie Kaagbaan – Aalsmeerbaan, die bij goed zicht binnen UDP wordt gebruikt. UDP is de uniforme daglichtperiode: 15 minuten voor zonsopgang tot 15 minuten na zonsondergang. Dit betekent dat in de wintermaanden er zowel in de vroege morgen als aan het begin van de avond sprake zal zijn van parallel landen (naar de Kaagbaan en Aalsmeerbaan) van uit het zuiden wat voor ons gebied gunstig is. In de periode 2010-2012 is er een experiment geweest met het NNHS. Dit was succesvol, waardoor bij goed zicht buiten UDP toch de combinatie Kaagbaan – Aalsmeerbaan werd gebruikt. Met de wijziging van het LVB zal dit niet meer mogelijk zijn. Wij hebben hier de afgelopen jaren met regelmaat in diverse zienswijzen naar verwezen maar nooit antwoord op gekregen. Wij brengen daarom opnieuw het gebruik van de combinatie Kaagbaan – Aalsmeerbaan bij goed zicht buiten UDP naar voren.

Wij vragen u om deze combinatie in de tabellen van het LVB op te nemen.

Gezonde leefomgeving

Onze gemeenteraad heeft op 18 maart 2021 nieuw beleid vastgesteld voor een gezonde leefomgeving. Zoals alle gemeenten bereiden ook wij ons voor op de nieuwe Omgevingswet. Het beleid voorziet in een gezonde leefomgeving, een fijn woonklimaat met veel groen en natuur, een schone lucht en zo min mogelijk geluidhinder.

De impact van Schiphol op onze omgeving heeft nadelige gevolgen op het gebied van geluid maar ook (ultra)fijnstof, stikstof en CO₂. Ten aanzien van de door u aangehaalde streefwaarden roepen wij u op om hinderreductie niet alleen te koppelen aan geluid maar ook naar hinder in de volle breedte te kijken en andere emissies hierin af te wegen. Ten aanzien van CO₂ wordt in de Nota van toelichting bij het LVB opgemerkt dat de uitstoot van CO₂ als gevolg van de groei van het aantal handelsvluchten met 45 kiloton stijgt tot 757 kiloton. In de toelichting ontbreekt een motivering hoe zich dit verhoudt tot de in de toelichting bij het LVB vermelde internationale afspraken, die juist verplichten tot een afname van CO₂ als gevolg van het vliegverkeer.

Daarnaast vragen wij u ook extra aandacht voor een individuele beschermingsniveau voor geluidhinder van luchtvaart zoals dit er wel is voor wegverkeerlawaai, industrielawaai en spoorweglawaai. De Handhavingspunten uit het nu nog vigerende LVB bieden daar concrete aanknopingspunten voor. Wij vragen u een eenduidige rechtsbescherming te concipiëren 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 lichten. Wij gaan ervan uit dat u goede notie neemt van deze zienswijze en waar mogelijk in onze bezwaren tegemoet komt. Tenslotte zien wij uw schriftelijke reactie op onze zienswijze tegemoet.

Met vriendelijke groet,

burgemeester en wethouders van Nieuwkoop

Govard Slooters
secretaris

Robbert-Jan van Duijn
burgemeester

CC: gemeenteraad Nieuwkoop

Zienswijze ontwerpwijziging LVB Schiphol.

Stichting Schiphol Werkgroep Amstelveen Buitenveldert (SWAB)

Gefaseerde terugkeer naar 500.000 vluchten is ongewenst en onnodig

Het LVB gaat uit van een gefaseerde terugkeer naar 500.000 vluchten. Dit is echter ongewenst. Zoals uit het MER blijkt heeft de stap van 450.000 naar 500.000 vluchten een grote negatieve impact op de hinder en dan met name bij de secundaire banen met veel omwonenden dicht bij de kop van de baan. Groei 'verdienen' door minder hinder zoals opgenomen in het Aldersakkoord blijkt in de praktijk dan ook niet te werken. Terugkeer naar de aantallen voor Corona is ook niet nodig. Op Schiphol is een wildgroei ontstaan van allerlei vluchten die niet bijdragen aan de verbinding van Nederland en de daarbij gewenste netwerkqualiteit. Het afgesproken selectiviteitsbeleid is niet uitgevoerd. Daarnaast zijn er veel vluchten naar (intercontinentale) toeristische bestemmingen die in hoofdzaak worden gevuld met overstappers vanuit onnodige Europese vluchten. Voor het publieke belang verbinding zijn tot en met 2050 hooguit 350.000 vluchten op Schiphol nodig zoals blijkt uit bijgaande studie.

Het LVB biedt onvoldoende bescherming voor omwonenden

Met het LVB wordt het Nieuwe Normen en Handavingsstelsel (NNHS) in regelgeving vastgelegd. Dit stelsel gaat uit van het principe van strikt preferent baangebruik en zou daarmee bescherming moeten bieden aan de omwonenden in Amstelveen en Buitenveldert. In de praktijk is daarvan geen sprake door de ruime uitwerking van de regels en de vele uitzonderingen. Ook ontbreekt er een resultaat norm voor de lokale overlast. In de volksmond wordt het zogenaamde VVA-stelsel (vliegen volgens afspraak) dan ook Vogelvrij Voor Altijd genoemd. De streefwaarde voor het aantal ernstig gehinderden in de 48db(a) contour die in de LVB is toegevoegd biedt daarbij geen oplossing. Lokaal kan de situatie immers verder verslechteren.

Verwachtingen zijn niet waargemaakt, NNHS niet goed onderbouwd in het MER

Bij het AldersAkkoord zijn berekeningen gepresenteerd van het toekomstige baangebruik. Voor de Buitenveldertbaan zou dit minder dan 30.000 vluchten betekenen bij gemiddeld weer en 510.000 vluchten. In de praktijk bij rond de 500.000 vluchten en het nu gepresenteerde MER blijkt het aantal fors hoger te zijn. Dit terwijl de Buitenveldertbaan de minst preferente baan betreft. Dit toont aan dat het NNHS met strikt preferentieel baangebruik niet aan de uitgangspunten voldoet. De berekening in het MER dat het NNHS tot minder gehinderden leidt vergeleken met het stelsel met handavingspunten is gebaseerd op een onjuiste veronderstelling. Er zou alleen een verschil zijn aan het einde van het gebruiksjaar doordat bij het NNHS geen stuurmaatregelen nodig zijn. Bij het

systeem met handhavingspunten is er echter een prikkel gedurende het jaar om meer preferent te vliegen om potentiële overschrijdingen te voorkomen. Deze prikkel heeft een groter effect dan stuurmaatregelen aan het einde van het jaar. Daarmee is de onderbouwing in het MER voor het NNHS onvoldoende. In de praktijk zijn bij de uitvoering van het NNHS er ook herhaaldelijk overschrijdingen geweest van de handhavingspunten hetgeen niet de verwachting was van het NNHS.

Regels binnen het NNHS zijn te ruim en aangepast aan het niet uitvoeren van afspraken

Bij de uitwerking van het NNHS zijn ruime regels gehanteerd voor de dwars- en staartwind limieten. Het Britse bureau Helios zegt hierover in een second opinion: "Vrijheid in het systeem is begrijpelijk omdat dit noodzakelijk is voor LVNL om te allen tijde een veilige en efficiënte operatie te kunnen behouden. Aan de andere kant moet er niet zoveel vrijheid in het systeem zitten dat het niet de gewenste bescherming tegen geluidsoverlast biedt. Hierin moet een balans worden gecreëerd." Het gevolg van de staart windlimiet van 0 knopen is bijvoorbeeld dat bij windstil weer licht variërend rondom Oost of West er al vanwege de windcondities afgeweken mag worden van de preferenties (geen geldige combinatie aanwezig in de preferentietabel). Uit het onderzoek van Helios blijkt dat voor 60% van de inzet van de Buitenveldertbaan er geen geldige combinatie binnen de preferentietabel aanwezig is. Volgens de regels is deze inzet verklaard ongeacht of de inzet al dan niet in overeenstemming is met het principe van strikt preferentieel baangebruik.

Verder is parallel baangebruik in Noordelijke richting bij verminderd zicht zoals verondersteld in het Aldersakkoord is niet gerealiseerd. In plaats van een compenserende maatregel is vervolgens de preferentietabel aangepast aan het niet uitvoeren van de afspraken.

Het gevolg is dat de Buitenveldertbaan veel vaker ingezet mag worden dan in het Aldersakkoord verondersteld waarbij de ruime uitwerking van de regels dit alles 'legitimeren'.

Aanvullende resultaatafspraken noodzakelijk die lokale bescherming bieden

Zoals bovenstaand beschreven voldoet het NNHS aantoonbaar niet aan de uitgangspunten. De voor de Buitenveldertbaan belangrijke aanscherping van de dwars- en staartwind limieten is binnen de ORS besproken maar niet door het ministerie gehonoreerd. Om te voorkomen dat de luchtverkeersleiding in mogelijk onveilige situaties terecht zou komen wil het ministerie de 'speelruimte' niet verkleinen. Uiteraard staat ook voor omwonenden veiligheid voorop maar door de ruime regels ontstaat de situatie dat efficiency en gemak voor de luchtverkeersleiding boven preferent baangebruik gaat. Dit volgens de prioriteitsvolgorde veiligheid, efficiency, milieu die de luchtverkeersleiding in de praktijk hanteert. De enige manier om vervolgens bescherming aan de omgeving te bieden is het maken van aanvullende resultaatafspraken met betrekking tot de overlast. Voor de

Buitenveldertbaan onder meer een maximum aan het aantal uren inzet en het aantal vluchten per jaar. Deze aanvullende normen kunnen gelden bij gemiddeld weer. In een jaar met veel harde westenwind kan de baan bijvoorbeeld vaker worden ingezet, in andere jaren minder.

Wij missen een adequate bescherming voor wat betreft de veiligheid van omwonenden

Binnen het MER wordt aangegeven dat de veiligheid van omwonenden (de externe veiligheid) verslechtert bij de groei van 450.000 naar 500.000 vluchten maar binnen de normen blijft. Echter er is nog geen vervolg gegeven aan de aanbeveling van de OvV om de normen met betrekking tot de externe veiligheid te verbeteren. De toetsing in het MER heeft dan ook weinig betekenis bij het ontbreken van goede normen. De veiligheid van omwonenden bij de Buitenveldertbaan is nog steeds, zoals aangegeven door de OvV, tot een factor 10 slechter dan toegestaan voor andere industriële activiteiten. Gegeven het niet opvolgen van de aanbeveling van de OvV tot betere normen achten wij een terugkeer naar 500.000 vluchten uit een oogpunt van externe veiligheid onverantwoord. Gezien het hoge externe veiligheidsrisico bij de Buitenveldertbaan is een beperking van het aantal vluchten op Schiphol en de Buitenveldertbaan dringend noodzakelijk.



RYANAIR

Ryanair Dublin Office
Airside Business Park
Swords
County Dublin
Ireland

Website: www.ryanair.com

*Strictly Private & Confidential
Subject to Board Approval*

29th March 2021

Minister Cora van Nieuwenhuizen
Ministry of Infrastructure & Water Management
The Netherlands

By online submission

Dear Minister,

I write to you in my capacity as Airport Economic Manager for Ryanair, Europe's largest airline, in respect of the proposed amendment to the Amsterdam Schiphol Airport Traffic Decree and the environmental impact report.

Ryanair is already Europe's cleanest and greenest airline with outstanding environmental achievements to-date including an industry leading 66 grams of CO₂ per passenger kilometre. Passengers switching to Ryanair can halve their CO₂ emissions compared to other major EU airlines. Ryanair seeks to be transparent in reporting on our environmental record and targets with all information published monthly on our website.

Ryanair is committed to further enhancing our industry leading environmental credentials and will reduce CO₂ per passenger to below 60grams by 2030 (up to 50% lower than other major EU airlines). Ryanair has committed to investing in 210 new Boeing 737-8200 aircraft (c.\$25bn value). This new fleet will reduce noise by up to 40% and emissions/fuel burn by 16%, while also providing additional seating capacity of 4% versus our current fleet.

In this regard, any noise or environmental legislation regarding Schiphol Airport must differentiate between efficient airlines like Ryanair who prioritise high load factors, as well as fleet investment to improve efficiency and reduce noise emissions and pollution, and inefficient carriers who fail to invest in new aircraft and are operating at low-load factors.

The proposed capacity cap of 500,000 annual movements by the Ministry fails to differentiate between low and high polluting airlines. As per the *ICAO Balanced Approach*, any movement restrictions must be based on the noise and emission performance of the aircraft. As such, any future capacity restrictions at Schiphol must be based on aircraft emissions.

Direct short-haul flights are among the most efficient forms of transport, due to the high seating density and high load factors on efficient aircraft. European airlines focused on long-term sustainability are investing heavily in new environmentally friendly aircraft. As referenced above, Ryanair will take delivery of 210 additional aircraft over the next 5 years which as well as increased seating capacity, will also burn 16% less fuel and deliver 40% lower noise emissions.

Heavy polluters, such as your national flag carrier, should not be rewarded for inefficiency, as they already are through the Dutch Aviation Tax, which is purportedly "*to make aviation more sustainable*". It is in fact designed to support your national flag carrier since the tax exempts the environmentally reckless transfer and transit traffic, the vast majority of which is carried by KLM at Amsterdam Schiphol.

Board of Directors:

We stand ready to assist you and your government colleagues should you require any information in relation to the above matters.

Your sincerely,

Hierbij verwijs ik u naar dit artikel:

<https://www.floriandetegengeluid.nl/alle-berichten/134-u-bestaat-niet> .

Onder kopje *Inhoud ontwerpwijziging LBB*:

"De basis van het NNHS is dat zoveel mogelijk geluidpreferente baancombinaties gebruikt worden en dat daarbinnen het verkeer op de meest preferente baan wordt afgehandeld die het minste overlast veroorzaakt"...

Zienswijze:

Dit was al eerder toegezegd en niet nagekomen, dus hoe kan ik als burger vertrouwen hebben, dat dit zal worden uitgevoerd en gehandhaafd, waar de eerdere toezeggingen, om deze manier te vliegen aan alle kanten geschonden worden?

Gaat er nu wel gehandhaafd worden met repercussies voor Schiphol? Tot nu toe was handhaven een wassen neus, zie <https://floriandetegengeluid.nl/alle-berichten/94-uit-de-media/154-het-tandeloze-toezicht-rond-schiphol> .

Schiphol komt nu telkens weg met onterechte redenen, waarom er van niet preferente banen gebruik wordt gemaakt. Dit hoort dus vastgelegd te worden in een handhavingstelsel, waar burgers een beroep op moeten kunnen maken. Het handhavingstelsel dient het mogelijk te maken, om passende maatregelen op te leggen, opdat overtreder beter zijn best gaat doen, om dergelijke overtredingen niet meer te maken. Het afnemen van slots bijvoorbeeld.

Onder het kopje "*Overige elementen ontwerpwijziging LVB*"

"Door de jaarlijkse hinder af te zetten tegen deze streefwaarde wordt inzichtelijk of en in hoeverre de luchtvaartsector er blijvend in slaagt om de hinder in de omgeving van Schiphol te laten afnemen."

Zienswijze:

Hoe wordt dit gemeten? Als dit wordt berekend, geef ik hierbij aan dit zwaar onvoldoende te vinden. De afgelopen tien+ jaren is er veel berekend en daarbij is gebleken, dat dit onvoldoende is.

Regelmatig tonen metingen door omwonenden zelf gemaakt, dat de geluidshinder aanmerkelijk hoger is, dan in de rekenmethodes wordt aangegeven.

In het Schiphol dossier is destijds het meten verlaten voor berekenen, omdat via de meetmethode regelmatig een startbaan niet meer mocht worden gebruikt, want de gemeten geluids"emmertjes" waren volgeraakt. Dit verlaten van een meetmethode door berekenen is voor de omwonenden slecht en als gesjoemel ervaren. Er wás een meetmethode, maar de vliegsector gesteund door de overheid wilde zich daar niet aan houden. Meten is dus van groot belang. Echter voor de SPY24 uitvliegroute is er geen passend handhavingspunt. Handhavingspunt 4 ligt te ver van de woonwijk Floriande af, om een goede en realistische meting te kunnen verzorgen. Bovendien is dit meetpunt niet specifiek ingericht voor de SPY24 uitvliegroute alleen, dus worden de belangen van de bewoners van Floriande op de grote hoop gegooid met andere belangen.

Onder het kopje Milieu- en natuureffecten

Milieueffecten

“Voor het doorlopen van de MER-procedure ter voorbereiding op de wijziging van het LVB is binnen het ministerie een ambtelijke functiescheiding aangebracht. Dit is een functiescheiding in een adviserende rol richting de initiatiefnemer voor het MER (ingevuld door DG Luchtvaart en Maritiem) en de rol van bevoegd gezag voor het MER (ingevuld door DG Milieu en Internationaal).”

Zienswijze:

Met alle respect – hoe kan een burger in deze manier van werken vertrouwen hebben? Dit is als een slager, die zijn eigen vlees keurt. Immers dit zijn twee taken met tegenstrijdige belangen onder één dak! Mijn suggestie is, om de milieu- en natuureffecten te laten uitwerken en verifiëren door een meer onafhankelijk orgaan. Dit is eerder ook gedaan inzake het beoordelen van het anticiperend handhaven NNHS door de Universiteit Groningen.

Stikstofruimte voor Lelystad

Zienswijze:

Toepassen van extern salderen van luchtverontreiniging is naar mijn mening een onoorbare manier van werken. Vervuilen dient te worden beperkt in een zo'n sterk mogelijke mate. Het overhevelen van vervuilings"rechten" van locatie Schiphol naar locatie Lelystad is niet ethisch verantwoord. De stikstofruimte van vliegveld Lelystad dient volgens mij apart vergund te worden. Daarbij zou Schiphol de overtollige stikstofruimte moeten inleveren, om zodoende een bijdrage te leveren in een beter milieu.

ANTICIPEREND HANDHAVEN VAN HET NIEUWE NORMEN- EN HANDHAVINGSSTELSEL SCHIPHOL

Mijn zienswijze is, dat anticiperend handhaven als methode gebleken is, ondeugdelijk te zijn. In de praktijk wordt nagenoeg op geen enkele wijze gehandhaafd, ook al zijn er wel degelijk overtredingen geweest. Dit is mijns inziens onacceptabel.

Dat in dit stuk wordt aangevoerd, dat omdat de NNHS status van beleid heeft, daardoor geen handhaaf maatregelen gemaakt kunnen worden, is helemaal fout. Met deze handelwijze wordt de vliegsector zwaar bevoordeeld en worden de omwonenden te sterk benadeeld.

De status van beleid dient dan zo spoedig mogelijk te worden omgezet naar ontwerp, totdat er een volledig geaccepteerd handhaving stelsel beschikbaar is gekomen.

Het kan niet zo zijn, dat de vliegsector maar ruimschoots haar vrijheden kan nemen en ver buiten haar boekje kan gaan! Er is al teveel hinder momenteel.

Als er een wettelijk voorschrift ontbreekt, moet die er snel komen!

Dat NNHS gunstiger in het algemeen zou kunnen zijn voor omwonenden, mag niet leiden tot resultaten, dat kleine groepen omwonenden dan maar extra worden belast met zware geluidshinder. Dit gevaar zit in vele onderdelen van de ontwerpen, die momenteel rondom de luchtvaart gehanteerd worden. Door toepassing van z.g. "luchtbuizen" zou er geconcentreerder gevlogen kunnen worden, lees frequenter. De omwonenden die onder zo'n "luchtbuis" wonen worden wel extra zwaar belast met geluidsoverlast. De wijk Floriande heeft dat als eerste in Nederland ervaren (nog steeds) met de experimenten CROSPILOT 3b en CROSPILOT 3b+, die later op onjuiste gronden als "normale" uitvliegroute is blijven bestaan.

1. Welke betekenis heeft anticiperend handhaven voor de rechtspositie van burgers?

Zienswijze:

In dit stuk is duidelijk te zien, dat de burgers onvoldoende beschermd worden door passende wetgeving over maximale waarden van hinder die ervaren mag worden. Dit moet zo snel mogelijk worden veranderd.

Met terugwerkende kracht handhaven is niet geoorloofd – de vliegsector kan maar doen wat ze willen. De omwonenden zijn te weinig beschermd.

Groot vraagstuk is, hoe kan worden aangetoond, hoe een grenswaarde wordt overschreden. Dat vraagstuk is door de vliegsector met goedvinden van de overheid zelf in de hand gewerkt door geen fijnmazig netwerk van meetpunten in te stellen, waarop gehandhaafd wordt. In het verleden bestond een dergelijke methode wel, maar het kwam regelmatig voor, dat de maximale hinderquota waren overschreden en moest de betreffende startrichting worden gestopt, totdat de meetperiode was afgelopen. Die hinderquota waren er niet voor niets.

Zienswijze: Stel weer een degelijke maximale hinderquota meetmethode in, anders blijft de vliegsector tomeloos meer hinder geven. Plaats meetpunten bij de woonwijken, die in 2019 zware hinder ondervonden. Ervaringscijfers van 2020 en 2021 geven geen reëel beeld weer.

2. Op welke wijze kan worden voorkomen dat (langdurig) anticiperend wordt gehandhaafd?

...anticiperend gedogen... Het vooraf toestaan, dat de wet / het beleid overtreden mag worden. Hoe pervers is dat?

Zienswijze: Er wordt al nauwelijks gehandhaafd en het is daarom volledig onacceptabel, dat er een mogelijkheid is van anticiperend gedogen.

2.1 Normen bij amvb vastgesteld; geen afwijkingsbevoegdheden

"In het Algemeen Overleg van 6 februari 2006 is daarom verzocht om te komen tot een nieuw normen- en handhavingssysteem, hetgeen is opgepakt in de vorm van een advies, experiment en eindadvies (van 8 oktober 2013) van de Alders-tafel"

Zienswijze:

Hetgeen is voortgekomen uit de Alderstafel is fout wat betreft de situatie boven de woonwijk Floriande te Haarlemmermeer. In de rekenmethode voor het aantal gehinderden werd gebruik gemaakt van een inwoner aantal van het jaar 2005, toen deze wijk pas half volgebouwd was. In 2008 was de wijk af met ruim 18.000 inwoners. Toen de experimenten CROSPILOT 3b en CROSPILOT 3b+ werden uitgevoerd, werden de resultaten bekeken met een onjuist inwoneraantal van de wijk Floriande. Latere adviezen van de Alderstafel zijn mede op deze foute situatie gebaseerd.

<https://www.floriandetegeluid.nl/alle-berichten/134-u-bestaat-niet> geeft meer informatie hierover.

De wijziging Wet Luchtvaart waar dit toe geleid heeft, is FOUT en dient opnieuw te worden ontworpen met de JUISTE hindergegevens als bron.

2.2 Experimenteerregeling

Een experiment kan slechts worden toegestaan voor een bepaalde in de ministeriële regeling vast te stellen termijn van ten hoogste een jaar. Deze termijn kan eenmaal met maximaal een jaar worden verlengd.

Zienswijze:

CROS PILOT3, CROS PILOT 3B en CROS PILOT 3B+ zijn geruime tijd langer uitgevoerd geweest.

Bovendien zijn de resultaten daarvan op verkeerde gegevens gebaseerd. Dit moet worden hersteld door deze route zodanig te verplaatsen, dat deze niet meer over de wijk Floriande gaat.

3.2 Wettelijke normering

De nadere wettelijke invulling is vervat in met name het genoemde LVB (een amvb).

Zienswijze:

Door het toepassen van amvb is de verankering van de normeringswaarden onvoldoende beschermd. Immers een amvb heeft geen of beperkte toetsing door de Tweede Kamer of ander controlerend orgaan. Daarmee verkrijgt de minister teveel vrijheid van handelen, om de wettelijke normering te wijzigen. De constructie van het toepassen amvb dient daarom hier te worden verlaten.

6.1 Beginselplicht tot handhaving

In dit stuk wordt het in deze materie zo vaak gebezigde term "per saldo" gebruikt.

Zienswijze:

De term per saldo wordt onterecht gebruikt, om een bepaalde maatregel te kunnen doordrukken, waarbij een voordeel behaald wordt voor een grote groep – in dit kader omwonenden, wat ten koste gaat van een beperkter groep. Eerder in artikel 5.2 wordt genoemd, dat NNHS normen voor ALLE OMWONENDEN OP INDIVIDUEEL NIVEAU gunstiger moet zijn.

Het in 6.1 genoemde per saldo is onterecht toegepast en dient in de toekomst in dit kader niet toegepast te worden. Per saldo duidt op een gunstiger resultaat, ten koste van een kleinere groep die grotere overlast te verduren krijgt.

7.2 Tussenconclusie

Zienswijze: dit betekent dat burgers in dit kader nagenoeg geen rechtsbescherming hebben tegen geluidshinder overtredingen. Luchtvaart kan dus haar gang gaan. Dit is onacceptabel en dient zo spoedig mogelijk te worden aangepast.

8.2 Tussenconclusie

Zienswijze:

Deze conclusie is het meest belangrijke deel van dit document. Het bevestigt de zwakke positie van de burger in het kader van het invoeren van de NNHS. Ogenschojnlijk lijkt invoering van NNHS voor de burger in het algemeen positief uit te pakken, maar als het er echt op aan komt bij een verzoek tot handhaving, zal de burger veel zwakker staan dan onder de huidige LVB. NNHS kan alleen dan wettelijk worden ingevoerd, als die zwakke positie van de burger als bedoeld in dit artikel is weggenomen en de burger zich kan beroepen op een goede rechtsbescherming.

ONTWERP WIJZIGING LVB 2021

Artikel 4.1.1

Zienswijze: het aantal van 500.000 is volgens mij veel te hoog. Corona periode heeft laten zien, dat er een kanteling is in diverse markten, dat het aantal vliegbewegingen minder zal worden. De zakelijke markt heeft video vergaderen in internationale vorm omarmd en beperkt het zakelijke vliegen aanmerkelijk. Bovendien is in 2019 gebleken, dat 500.000 vliegbewegingen bij Schiphol leiden tot onacceptabel hoge geluidshinder voor omwonenden en vonden er in 2019 en zelfs in 2020 teveel bijna vliegongevallen plaats, waarbij toestellen te dicht bij elkaar kwamen. Het luchtruim bij Schiphol is te vol gebleken.

Ook vindt er momenteel een kanteling plaats, waarbij van de luchtvaart een sterke bijdrage gevraagd wordt, om een serieuze bijdrage te bewerkstelligen aan de CO2 reductie.

In dat kader dient Schiphol gemotiveerd te worden, om met een sterk gereduceerd aantal vliegbewegingen haar functie te gaan uitoefenen. Dit kan o.a. door het verlaten van het huidige hub model, waarbij de korte vluchten worden vervangen door treinverbindingen.

500.000 is dus een te hoog getal en dient te worden bijgesteld naar 400.000 aflopend in cadans met toepassing van het invoeren van een hybride hub model trein voor korte afstand en vliegtuig voor lang afstand.

Artikel 4.1.2

Tabel bevat geen getallen – hier moeten getallen in komen passend bij mijn gegeven getallen in zienswijze op artikel 4.1.1 staan.

Artikel 4.1.3

Zienswijze: Luchtvaart dient in het geheel geen nachtvluchten uit te voeren. Dit fenomeen is te hinderlijk geworden voor de omwonenden.

Artikel 4.2.1

Zienswijze:

Aan dit artikel dient te worden toegevoegd een maximum waarde aan piekgeluid, dat een omwonende mag ervaren. De meetmethoden Lden en Lnight smeren de geluidsoverlast meetwaarden uit over een bepaalde periode. Dit kan leiden tot een situatie, waarbij luchtvaart zeer ernstige hinder kan veroorzaken, die weliswaar voldoen aan gestelde maxima Lden en Lnight, maar als die hinder wordt veroorzaakt door een beperkt aantal vluchten, kan er per vlucht zeer hoge geluidspieken worden geproduceerd, terwijl toch wordt voldaan aan de Lden en Lnight waarden.

Artikel 4.3.1

Zienswijze;

...aantal personen dat ernstig wordt gehinderd met een geluidbelasting van 48 dB(A) Lden of hoger 186.000...

Dit getal is veel te hoog en leidt tot schade aan opgroeiende kinderen en geeft te vaak aanleiding tot aantasting van de geestelijke gesteldheid van de betreffende omwonenden.

120.000 is een veel beter getal. Dit is te bereiken door aanzienlijk minder over woonwijken te vliegen.

De WHO stelt bovendien 46 dB als maximale waarde vast. Dit dient dus ook voor de woonomgeving van Schiphol toegepast te worden.

De tabel verder in dit artikel moet reflecteren naar mijn hierboven aangegeven 120.000 of lager in cadans met door mij aanbevolen hybride hub model met trein.

Artikel 4.3.2

Zienswijze:

Verwijzend naar artikel 2.1 *Normen bij amvb vastgesteld; geen afwijkingsbevoegdheden in document*
"ANTICIPEREND HANDHAVEN VAN
HET NIEUWE NORMEN- EN HANDHAVINGSSTELSEL SCHIPHOL"

In dat artikel 2.1 wordt verwezen naar de resultaten van de Alderstafel in oktober 2013. Echter de Alderstafel heeft voor die resultaten verkeerde uitgangspunten gehanteerd – zie mijn zienswijze daarop onder "Onder kopje *Inhoud ontwerpwijziging LBB:*"

In artikel 4.3.2 wordt verwezen naar een woningbestand per 2018, wat voor mijn woonsituatie passend is.

Zienswijze:

Ik wil erop wijzen, dat de uitkomsten van de Alderstafel NIET integraal mogen worden toegepast, omdat daarin onjuiste woningbestanden zijn toegepast. Daarom moet de huidige SPY24 uitvliegroute worden omgelegd buiten de woonwijk Floriande.

Artikel 4.A1

Zienswijze:

Het toelaten van verouderde vliegtuigen, welke marginaal functioneren qua geluidsbeperking dient te allen tijde te worden gemeden. Het Nederlandse luchtruim is te vol, om geluidsruijme te bieden voor zwaar overlast gevende vliegtuigen. Bovendien is met een dergelijke maatregel de mogelijkheid geschapen, dat er ongewenste valse concurrentie ontstaat ten opzichte van lokale luchtvaartmaatschappijen.

Als er wegens Europese richtlijnen toch enige toegang gegeven moet worden, dan op basis van verhoogde vlieghavenbelastingen en zeker geen vliegbewegingen tijdens de Night periode.

Artikel 4.A2 bladzijde 8

Zienswijze:

Lid a: in dit artikel worden geen concrete maximale vliegbewegingen per jaar genoemd. Aangezien dit dan komt op een rekbare situatie, is dat ongewenst.

Voorstel, om het maximaal aantal vliegbewegingen per toestel tot maximaal 10 per jaar beperkt wordt.

2. Aanleiding en noodzaak

In dit stuk wordt gerefereerd naar de Alderstafel en het uitvoeren van een experiment.

Zienswijze:

Bij dit experiment zijn een aantal grove fouten gemaakt:

Er werd en wordt nog steeds geconcentreerd gevlogen BOVEN EEN WOONWIJK = Floriande Hoofddorp.

Wie zadelt een complete woonwijk op met een dergelijke overlast? Kan dit niet anders?

Bovendien heeft de Alderstafel een totaal verkeerd uitgangspunt gebruikt bij dit experiment en dit is nooit gecorrigeerd! Het foute uitgangspunt is geweest, dat het experiment CROS PILOT 3, 3B en 3B+ zijn uitgegaan van de helft van het aantal woningen, dus ook de helft van het aantal gehinderden onder deze route.

Zie <https://www.floriandetegengeluid.nl/alle-berichten/134-u-bestaat-niet> .

Het toepassen van 500.000 vliegbewegingen mede op basis van dit experiment is naar mijn inzichten een onjuist getal. Dit moet aanzienlijk lager, 350.000 is een meer aanvaardbaar getal.

Bovendien moet de betreffende uitvliegroute worden omgelegd, zodat deze niet meer boven de woonwijk Floriande heen dendert met veelvuldig geluidshinder van 83 dB of meer.

Pagina 25:

Grenswaarden in de vorm van criteria voor gelijkwaardige bescherming en in de vorm van een maximale hoeveelheid geluid per jaar.

Zienswijze:

Aan deze grenswaarden dient een extra waarde aan toegevoegd te worden = maximale piekwaarde.

Deze moet met een uitvliegroute boven bewoond gebied lager zijn dan 60 dB.

Pagina 28

In het onderste tekstdeel wordt aangegeven, dat boven de 470.000 vliegbewegingen de overtredingen voor de hand liggen.

Zienswijze:

Dit toont temeer aan, dat het 500.000 maximum aantal vliegbewegingen veel te hoog gesteld is.

Het Nederlandse luchtruim rondom Schiphol is te vol.

De luchtvaartsector samen met Ministerie I&W blijven aan dit te hoge getal hangen, wat ongewenste gevolgen heeft voor de omwonenden. Er is slechts minimale marge ruimte gereserveerd voor slecht weer situaties, welke toch regelmatig als excuus worden aangevoerd door LVNL, om van de geijkte vliegroutes af te wijken.

Daarom is 470.000 het technische maximum plafond, waarbij een grotere weersinvloeden marge toegepast moet worden, om niet telkens weer af te moeten wijken van de bedoelde vliegroutes.

Daarom eis ik een maximum plafond van 350.000, wat ruimte heeft voor eventuele uitloop omhoog voor slecht weer situaties.

Bovendien heeft de minister van I&W in deze stukken nauwelijks laten zien, dat de luchtvaartsector zich veel minder snel ontwikkelt naar een groter aantal vliegbewegingen per jaar.

Het zou bovendien de minister sieren, als zij zou streven met de corona crisis en de milieu omslag in acht nemende, het huidige hub model om te laten vormen naar een hybride hub model met de trein voor de kortere afstanden binnen Europa tot rond de 1500 kilometer.

Pagina 37:

Volgens de evenwichtige aanpak moeten ook alternatieve geluidsgelateerde acties worden doorgerekend met Doc29 en worden meegewogen.

Zienswijze:

Binnen deze alternatieve acties is het verminderen van het aantal vliegbewegingen dus niet bespreekbaar.

Ik ben het daar niet mee eens. Waar er geen alternatieve mogelijkheden passen, moet door reductie van het aantal vliegbewegingen de beoogde doelen behaald kunnen worden.

6.1

Zienswijze:

Ook hier wordt uitgegaan van de verkeerde meetresultaten en uitgangspunten van de Alderstafel.

Mijn zienswijze hierover kunt u vinden als vermeld in mijn zienswijze onder 2. Aanleiding en noodzaak

7.1

Zienswijze:

In de opsomming ontbreekt een maximaal te ervaren piekgeluidsbelasting, die een woongebied maar ervaren. Dit is essentieel, want de Lden is een meetwaarden van gemiddelden. Als er maar tien hinderingen per jaar optreden in een 48 dB Lden gebied, zullen deze 10 hinderingen van een extreme waarde kunnen zijn. Zoiets is onacceptabel en er dient een maximum piekwaarde te worden vastgesteld, zodat de omwonenden beter beschermd kunnen worden.

Pagina 44

Zienswijze:

Het is voor mij onacceptabel, dat er in de nieuwe situatie nog meer gehinderden dan nu bijkomen. Er dienen juist minder gehinderden te komen. Dat kan uitstekend door het huidige hub model te verlaten en een hybride hub model toe te gaan passen met treinverbindingen voor de korte afstanden. Dit spaart geluidshinder en uitstoot. Bovendien heeft de zakelijke markt van de luchtvaart zelf al alternatieven gevonden, om veel minder te hoeven reizen per vliegtuig door gebruik van Teams & Zoom te intensiveren.

Pagina 45

Zienswijze:

Het is ongepast, om de winst door gebruik van schonere vliegtuigen ten volle te benutten van meer vliegen. De omgeving van Schiphol is al te zwaar belast met uitstoot. Daarom moet er MINDER gevlogen worden, zodat er daadwerkelijk schonere lucht kan worden bereikt. Het hierboven beschreven hybride hub model kan daarbij uitstekend helpen.

Groei is bovendien ongepast, daar er onvoldoende duidelijk is, wat de effecten zijn van de door de luchtvaart uitgestoten ultra fijnstof. Beter doet de luchtvaart een stap terug, totdat de effecten van de ultra fijnstof uitstoot duidelijk zijn.

Pagina 46

Onder het kopje Klimaat

Zienswijze:

Uitstoot van CO2 wordt alleen berekend tot 3.000 voet. Dat is onjuist. Na 3.000 voet stopt een vliegtuig niet met CO2 uitstoot. Dit rekenmodel is daarom fout en er moet berekend worden voor alle vliegbewegingen boven geheel Nederland.

Pagina 53

Zienswijze:

Het is onacceptabel, dat een TGV waarde wordt afgeschaft en dat dit onderhavig wordt gemaakt van een maximum aantal vliegbewegingen per jaar. Dat gaat als gevolg hebben, dat vliegtuigen per stuk dus meer geluid kunnen produceren, ongeacht het aantal vliegbewegingen.

Ook is het in deze regeling m.i. verkeerd, dat een maximum hoeveelheid geluid per jaar afhankelijk wordt gemaakt van de gebruiksprognose.

Een maximum hoeveelheid geluid hoort eenmaal vastgelegd te worden en daarna dient de luchtvaart zich daaraan te houden. Als de prognose van het aantal vliegbewegingen hoger is voor een opvolgend jaar, dan dient de luchtvaartsector zelf te zorgen voor minder herrie per vliegbeweging.

Net als met uitstoot zal ook voor de herrie de luchtvaartsector verplichtingen opgelegd moeten worden, dat er elk jaar minder herrie geproduceerd mag worden.

BIJLAGE 3 MER NNHS

Tekststuk Impact van corona

Zienswijze:

In dit stuk toont de minister geen wil te hebben, om de impact van corona te gebruiken, om nieuwe realistische inzichten te ontwikkelen. Het zakelijke luchtvaart segment zal blijvend sterk lager zijn. Dit betekent blijvend aanzienlijk minder zakelijke reizigers. De minister had dit moeten verwerken in haar vliegbewegingsramingen.

Bovendien had de minister de corona impact mede kunnen gebruiken, om de luchtvaartsector te moderniseren. Motivatie voor een hybride hub met trein voor de korte afstand zou hier een prima ontwikkeling kunnen zijn.

2.2 Aldersadvies voor een nieuw stelsel

Zienswijze:

Het Aldersadvies d.d. 1 oktober 2008 is ontwikkeld op verkeerde gegevens.

Ook het advies van Alders in augustus 2010 was op deze verkeerde gegevens gebaseerd.

Slechts de helft (9.000) van het aantal inwoners van de woonwijk Floriande in Hoofddorp werden meegeteld. Met dat gegeven werd een geconcentreerde vliegroute boven deze woonwijk gesitueerd, welke regelmatig tot grote geluidshinder leidt; dit alles gelegaliseerd op verkeerde gegevens.

Zie ook <https://www.floriandetegengeluid.nl/alle-berichten/134-u-bestaat-niet>

Deze verkeerde basis dient in de gehele MER te worden herzien.

In deze wordt de 50-50 regel genoemd. Deze kunnen alleen acceptabel zijn, als de reductie naast uitstoot ook een reductie in geluidshinder bevat.

Besluitvorming over toekomst van Schiphol en afronding MER o.b.v. inzichten 2019 blz. 16 & 17

Zienswijze:

In dit stuk is weergegeven, dat de minister ondanks dat het duidelijk was, dat besluitvorming slecht te maken is vanwege tegenstrijdige belangen, toch een besluit is doorgedrukt ten voordele van de luchtvaart.

Dit is onacceptabel nadelig voor de omwonenden en dient te worden teruggedraaid.

Bladzijde 26

Zienswijze:

Het is onacceptabel, dat het overschrijden van maximale geluidswaarden op handhavingspunt 33 leidt tot het verplaatsen van de geluidshinder naar een andere omgeving, in dit geval de Spykerboorroute. Bovendien wordt in dit stuk genoemd, dat deze route tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep ligt. Dat is deels waar. Deze route ligt BOVEN de woonwijk Floriande van Hoofddorp. Deze route dient dus zodanig te worden omgelegd, dat deze NIET meer boven Floriande gesitueerd is. De gemeten geluidshinder loopt daar per vliegtuig tot geluidswaarden tot soms boven de 85 dB en regelmatig rond de 83 dB!

Daarnaast is er bij de wijk Floriande geen handhavingspunt gesitueerd, zodat deze wijk onvoldoende bescherming tegen geluidsoverlast geboden wordt. Handhavingspunt 4 is te ver verwijderd van deze woonwijk.

Zienswijze:

De in dit stuk aangeprezen NADP2 startmethode levert GEEN lagere geluidshinder op.

In onderstaande tekening is in het rood omkaderde deel duidelijk, dat deze methode juist in het eerste deel van de start lager gevlogen wordt dan voorheen. Het is logisch, dat daarbij dan ook meer geluidshinder wordt gemaakt. NADP2 dient daarom alleen toegepast te worden, als vlieghoogte gelijk of hoger is als voorheen bij het overvliegen van bewoond gebied.

NADP2 wordt nu al toegepast en uit ervaring kan ik aangeven dat in de wijk Floriande de geluidshinder is toegenomen qua geluidsdruk per vliegtuig.



7.1 Baangebruik

Zienswijze:

Het gebruik van de Kaagbaan is lang niet altijd over weinig bewoond gebied.

De Spykerboorroute gaat met veel geluidshinder over de woonwijk Floriande.

Als het MER stelt dat routes vanaf de Kaagbaan over minst bewoond gebied gevlogen worden, dient de Spykerboorroute te worden omgelegd, om aan dat criterium te kunnen voldoen.

7.2.1 blz 45

Effecten voorgenomen activiteit:

In punt 3 wordt aangegeven, dat NADP2 tot geluidsreductie zou leiden.

Zienswijze:

NADP2 leidt voor het gebied waar veel geluidshinder wordt gegeven (in het begin van de start) tot juist extra geluidshinder.

In onderstaande tekening geeft in het rood omrande deel aan, dat in de NADP2 juist lager wordt gevlogen met extra geluidshinder tot gevolg.

NADP2 dient daarom alleen toegepast te worden, als die lagere vlieghoogte niet boven bewoond gebied gebeurt.



7.2.2

Effecten strikt geluidpreferent baangebruik

Zienswijze:

De stuurmaatregel leidt tot hoger gebruik van de Spykerboorroute. Die route wordt omschreven als liggend tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep. Dit is deels waar. De route gaat recht over de woonwijk Floriande in Hoofddorp. De maatregel leidt dus ook tot grotere geluidshinder voor 18.000 inwoners van Floriande!

Deze stuurmaatregel dient daarom niet meer toegepast te worden, maar vervangen door andere maatregelen.

7.2.9 Grondgeluid

Zienswijze:

De meetwaarden gebruikt in dit stuk zijn twintig (!) jaar oud. Dit is een slechte manier van onderzoek plegen en grondgeluid wordt door mij bij noorden en noord-oosten wind nog steeds ervaren. En dat aan de meest zuidelijk kant van Hoofddorp.

Een recente meting is in dit kader noodzakelijk, waarbij herhaling om de 5 jaren van toepassing moet zijn.

10.2 Milieueffecten in de referentiesituatie

Zienswijze:

In de tabel op bladzijde 130 wordt aangegeven, dat lagere geluidshinder door vlootvernieuwing het mogelijk maakt, om die geluidsreductie winst in te zetten voor meer vliegen.

Ik ben daar tegen. Niet altijd geeft een nieuwer toestel een lagere geluidsproductie. Voorbeeld is de Embreair 175, die de Fokker 70 heeft vervangen. De Fokker maakte minder geluid.

Bovendien is de hoeveelheid geluidshinder die nu al wordt geproduceerd wel genoeg.

De luchtvaart moet minder vliegen en meer samenwerken met de trein, om zodoende het aantal korte vluchten te reduceren.

MER Deelrapporten bijlage 4

Bijlage 1 Overzicht hinderbeperkende maatregelen

Zienswijze:

Vaste Bochtstraal CROS Pilot 3b+ geeft in de woonwijk Floriande ongewenst veel hinder. Bovendien zijn deze experimenten uitgevoerd op basis van verkeerde inwoner aantallen.

Deze route MOET daarom snel worden omgelegd naar een route BUITEN de woonwijk Floriande met 18.000 inwoners. Het experiment was uitgegaan van de helft van de inwoners (gehinderden), wat een foute rekenmethode is geweest. Peiljaar was 2005. Bij de uitvoering van de experimenten medio 2008 – 2011 was de woonwijk Floriande volgebouwd en woonden daar 18.000 inwoners.

NADP2 startmethode verlaagt in mijn situatie (Floriande Zuid Hoofddorp) juist niet de geluidshinder, maar verhoogt deze. Onderstaande tekening toont dat aan. In gebieden relatief dichtbij Schiphol geeft NADP2 juist meer hinder, doordat in het begin van de start LAGER wordt gevlogen.

Bij deze het dringende verzoek, om de NADP2 methode alleen toe te passen, indien deze leidt tot hoger vliegen boven bewoond gebied.



Zienswijze ontwerpwijziging Luchthavenverkeersbesluit Schiphol en MER NNHS

De ontwerpwijziging Luchthavenverkeersbesluit is gebaseerd op keuzes die voor burgers niet te volgen zijn. Er wordt gewerkt met oude modellen (contouren) en met berekeningen die "laten zien" dat hinder niet zou zijn toegenomen. De werkelijke aantallen gehinderden blijven buiten beeld (zie Compendium van de Leefomgeving en onderzoeken van GGD Kennemerland). Ook is er voor gekozen de omvang van de feitelijke hinder buiten beschouwing te laten. Dat betekent systematische onderschatting van de gevolgen van de bedrijfsvoering van Schiphol voor (direct) omwonenden. Invoering van dit geheel betekent dat wettelijk wordt vastgelegd dat grote aantallen gehinderden feitelijk wel maar formeel niet gehinderd worden. Deze zienswijze concentreert zich dan ook op de MER. Het milieubelang volwaardig meewegen is met deze MER onmogelijk.

Het optreden van milieu-effecten is niet afhankelijk van wie bevoegd is, de lokale situatie dient integraal beoordeeld te worden

Schiphol is een bedrijf, als gevolg van de bedrijfslocatie geeft de bedrijfsvoering overlast voor de omgeving. Proefdraaien, grondgebonden activiteiten en taxiën (zie hieronder) horen er allemaal bij net zoals het aan-en afrijden van passagiers en vracht. "Daar gaat een andere afdeling over" doet voor de gezondheidseffecten van de uitstoot van geluid en (ultra)fijnstof niet terzake. Overal, dus ook bij de luchthaven, levert cumulatie van geluid waardevolle informatie op.

Grondgeluid (= laagfrequent geluid gemeten in dB (C)) geeft aanzienlijke hinder, in de MER wordt de hinder ten onrechte volledig weggeschreven. De hinder van grondgeluid strekt zich in een cirkel rondom Schiphol tot op grote afstand uit en kan niet buiten beschouwing worden gelaten.

Nota van Antwoord bij de ontwerp-Luchtvaarnota (p 53) : kabinet en sector onderkennen dat grondgeluid van startende en landende vliegtuigen aanzienlijke hinder kan geven. In Luchtvaarnota en Luchthavenindelingsbesluit ontbreekt dB(C)- hinder. Volgens de MER-NNHS is de hinder beperkt tot één baan en één locatie (Polderbaan/Hoofddorp Noord) en bovendien binnenkort verleden tijd. Dit is onjuist.

De hinder van grondgeluid zet zich voort vanuit meer banen in meer gebieden, over grote afstanden. Het Hinderbelevingsonderzoek van de GGD Kennemerland en klachten bij BAS

laten zien dat in een ruime cirkel rondom Schiphol waaronder Badhoevedorp, Hoofddorp en Amsterdam (maar ook verder ten westen en noorden) hinder van grondgeluid wordt ervaren. Dat gaat om “events” op de Aalsmeerbaan, Kaagbaan en Polderbaan.

De onderzoeken naar grondgeluid in Badhoevedorp en Amsterdam (NLR 2011,2013,2014) zijn in alle opzichten beperkt geweest. Metingen van geluidsoverdracht gedurende twee dagdelen op twee dagen overdag, metingen op twee of drie locaties, metingen met alleen registraties boven een bepaald geluidsniveau (Badhoevedorp 2014). Berekeningen op basis van aannames, zonder enige meting (Amsterdam Nieuw West 2011). Berekeningen zonder toetsing op representativiteit van de meetperiodes: de geluidsoverdracht van grondgeluid is sterk gevoelig voor weers- en andere omstandigheden (tussen zomer en winter bestaat in Badhoevedorp tot 10dB (C) verschil. Ook onderzoek dat uitwees dat in de nieuwe wijk Schuildehoeve bij Badhoevedorp een aanvaardbaar leefklimaat zou bestaan, bleek volgens de Raad van State meet-gebreken te hebben.

Een normering voor grondgeluid is er (nog) niet. Daarom wordt gebruik gemaakt van de niet-gevalideerde hindercurve van Wylie, waarbij de grenzen tussen de onderscheiden categorieën als harde afkappunten worden gehanteerd. Uitkomstmaat is “verstoring van de bezigheden overdag” , waarbij alleen ernstige verstoring als hinder geldt. Dit sluit op geen enkele wijze aan bij de gebruikelijke hindersystematiek, geeft geen zicht op frequentie en tijdstip van hinder, op slaapverstoring of op aantallen gehinderden.

Met deze niet-gevalideerde hindercurve wordt de werkelijk ervaren hinder, voor zover deze wordt weergegeven, aantoonbaar onderschat. Toch zijn op basis van deze niet-gevalideerde hindercurve absolute uitspraken gedaan over hinder door grondgeluid, zonder dat op de beperkingen.

Schiphol heeft grondgeluid – onder meer in Badhoevedorp - opgenomen in het Hinderreductieprogramma van Schiphol. Van de overheid mogen wij adequaat onderzoek verwachten om het voorkomen van hinder door grondgeluid in kaart te brengen. Daarnaast mag verwacht worden dat een “kwalitatieve beschrijving ” van hinder door laagfrequent geluid daadwerkelijk, volledig en zorgvuldig gebeurt. Dat is niet het geval.



Hinder door grondgeluid zal in de toekomst toenemen afhankelijk van het aantal starts en landingen. Van afname is geen sprake. Dat geldt ook als er door vlootvernieuwing kleinere en “stillere” vliegtuigen komen , als er elektrisch wordt gevlogen en als vliegtuigen rechtstandig op zouden stijgen.

Hinder door grondgeluid is afhankelijk van frequentie, intensiteit en aantal starts en landingen. Kleinere, “stillere” vliegtuigen geven niet minder hinder door grondgeluid. Dat heeft te maken met de grootte van de motoren. Voor Badhoevedorp, waar het vooral “kleinere “ vliegtuigen zijn die (forse) hinder veroorzaken, is dit berekend (NLR 2013). Voor andere locaties vloeit het logisch voort uit de tekortkomingen van de hindercurve van Wylie, waarbij alleen ernstige hinder wordt geregistreerd en tijdstippen (slaapstoornissen) er niet toe doen.

Hinder van grondgeluid van taxiënde vliegtuigen wordt als zeer beperkt beschouwd uitgaande van een korte afstand. Dit mag genuanceerd worden voor Badhoevedorp, dat op ultrakorte afstand ligt (800 m van de Aalsmeerbaan) – dichterbij dan de onderzochte afstand- en straks naaste buur is van de Tweede Terminal.

(Ultra)fijnstof: verlaat de principes van het Schone Luchtakkoord niet bij de grenzen van Schiphol. Als er ergens gezondheidswinst is te behalen is het hier wel, nu de uitstoot samenhangt met starten van vliegtuigen.

Ook de blootstelling aan ultrafijnstof strekt zich globaal uit in een cirkel rondom Schiphol. Er is een relatie met startende – en taxiënde – vliegtuigen. Direct omwonenden van de “terreingrenzen” van het bedrijf worden belast.

Berekening van de externe veiligheid dient realistisch te zijn zeker als het gaat om toekomstige woningen aan de kop van de Aalsmeerbaan.

Woningen die in 2013 zijn gepland worden vanaf meettijdstip 2015 meegerekend alsof ze gebouwd zijn. Dit levert een niet-realistische afbeelding op (vergelijk dit met de afbeelding in het Compendium voor de Leefomgeving voor externe veiligheid). Toename van plaatsgebonden- en groepsrisico is bij daadwerkelijke bouw zodoende niet meer te herleiden tot gebiedsontwikkeling op 800 meter van een startbaan. Aan de landzijde hoefde het externe risico van Schiphol voor deze wijk niet berekend te worden omdat Badhoevedorp zich buiten de contouren bevindt. Schiphol maakt niet langer bezwaar tegen deze bouwplannen in ruil voor vrijwaring van klachten van toekomstige bewoners. Het is de vraag of dit als maatschappelijk verantwoord ondernemen is te beschouwen.

Lokale situatie in Badhoevedorp: forse onderschatting van aantallen gehinderden en slaapgestoorden, overschatting van de luchtkwaliteit

Tabellen met cijfers wekken de schijn van nauwkeurigheid, maar geven geen realistisch beeld van de werkelijkheid als de uitgangspunten onjuist zijn. Aantallen gehinderden in Badhoevedorp liggen hoger door de blootstelling aan dB (C) hinder, al dan niet in combinatie met dB (A) hinder. Dat geldt voor gehinderden en voor slaapgestoorden, zie het rapport Hinderbeleving GGD Kennemerland. Ook is blootstelling aan ultrafijnstof niet vermeld.

Literatuur waarnaar wordt verwezen

Grondgeluid in Badhoevedorp, Amsterdam West, Zuideramstel. Een inventarisatie op basis van metingen

Rijksweg A9

met in achtneming van de verlegging van de
NLR-CR-2013-309

Grondgeluid Schuilhoeve een doorkijk naar jaarlijkse
NLR-CR-2014-457

TNO 2016

Berekening Grondgeluid Schuilhoeve

TNO 060 11496



STICHTING TUINSTAD BUITENVELDERT

Aan het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Participatie
o.o.v. Luchthavenverkeersbesluit Schiphol
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Amsterdam, 29-3-2021

Inzake: Ontwerpwijziging van het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol
Betreft: Zienswijze

Excelentie,

In vervolg op de diverse zienswijzen gedaan door de Stichting Tuinstad Buitenveldert, handhaven wij deze onverkort.

In uitbreiding daarop is de Stichting van mening:

1. Dat, gezien de ontwikkelingen mede in het kader van de economische ontwikkeling en de noodzaak daartoe, dat het aantal vliegbewegingen een starts en landingen op Schiphol, deze teruggebracht dienen te worden tot maximaal 300.000 stuks
2. Dat de Luchthaven Maastricht-Aken Airport dient te worden gesloten t.b.v. een milieuvriendelijker ontwikkeling van de omgeving.
3. Dat de overloopfunctie van Eindhoven en Lelystad aan starts en landingen dienen te worden gemaximaliseerd op 40.000 voor Eindhoven en 25.000 voor Lelystad.
4. Dat het NNHS consequenter wordt toegepast. Dat mede dit onderdeel wettelijk wordt ingebed met handhaafbare sanctieregels voor zien van boeten of andere strafmaatregelen.
5. Dat de 4^e baanregel geschrapt dient te worden uit veiligheidsoogpunt.
6. Dat, primaire banen te allen tijden dienen te worden gebruikt. De Buitenveldertbaan dient een specifiek aantal landingen en starts te worden toegekend. Deze vaststelling dient te worden bepaald door overleg met de omgeving en haar bewoners.
7. Dat het aantal nachtvluchten dient te worden teruggebracht tot zero bewegingen aan starts en landingen
8. Dat wettelijk een nachtregime wordt vastgesteld van 23:00 tot 7:00, waarin niet mag worden gevlogen, dan alleen in noodgevallen of met een onderbouwde ontheffing.
9. Dat vluchten over bewoonde wijken van Amsterdam niet meer worden toegestaan, zodat de routen anders en veiliger worden vastgesteld.
10. Dat in de nieuw aan te nemen Omgevingswet bovenstaande opties worden ingebed voorzien van strafmaatregelen en maximeringen van bebouwing.
11. Dat bij verdere ontwikkelingen geen kettingbedingen mogen worden opgenomen aan nieuwbouwprojecten in de woningbouw ten laste van de bewoners / eigenaren ten gunste van het vliegverkeer c.q. Schiphol.
12. Dat bij het vaststellen van vliegcontouren aan overlast niet meer wordt berekend, doch worden gemeten volgens standaard Europese normering. Voor keur is het invoeren van het Eans-netwerk.
13. Het ingevoerde begrip streefwaarde is een waarde die geen maat bevat. Het is een wens en een wens is rekbaar, omdat er geen maximum voor geldt. Het dient dus te worden een vaste waarde. Tenzij het de bedoeling is, dat de rechter straks de waarde zal vaststellen. Dan is het hek van de dam, omdat de wetgever in gebreke is gebleken.

14. Dat bij de vaststelling van het besluit de isolatie van woningen opnieuw zal worden vastgesteld en hierdoor de verplichting aan het vliegverkeer (lees Schiphol en de andere luchthavens) om dit te onderzoeken en in overleg met alle betrokkenen dit vast te leggen. Het gevolg is, dat ten last van het vliegverkeer een uitgebreidere vorm van een geluidsisolatie project dient te worden opgestart. De geluidsisolatiernorm dient ook in de nieuwe omgevingswet te worden vastgelegd. Slaapverstoring van bewoners is groter dan er wordt aangenomen. Ook slaapverstoring heeft een economische factor, dat een slaapgestoorde niet optimaal in de maatschappij kan functioneren
15. Dat duurzaamheid van het vliegverkeer een hoofddoel dient te zijn. Echter, rekenkundig is biobrandstof een leuk argument, doch niet steekhoudend, daar de productiemogelijkheden ervan zeer beperkt zijn. Het is een fakeargument. Iedere biochemicus kan voorrekenen, dat de productie ervan niet commercieel kan zijn.
16. Dat de KLM op Schiphol in het bijzonder zich moet gaan richten op het noodzakelijk vliegverkeer wat voor Nederland van economisch belang is in directe zin. Overstappers hebben slechts een geringe bijdrage aan de economie. Alleen de vluchthaven Schiphol heeft er geringe baat bij.
17. Dat, naast gezondheid van werknemers op luchthavens de gezondheid van omwonenden een leidraad dient te zijn en geen afweging van "het ken niet"!!! Dus regelingen en normen inzake CO2 uitstoot door niet alleen vliegtuigen, maar ook door de Luchthavens zelf, fijnstof, ultrafijnstof, benzeen, toluen, stikstofoxiden, SO2, NOx, en roet. Ook hiervoor zijn van diverse stoffen nog geen grenswaarden vastgesteld. Dit dient vooraf te worden vastgesteld en niet door een AMvB, omdat er dan geen objectieve controle door belanghebbenden mogelijk is.
Daarnaast dient de CO2-normering te vallen onder die heffingen, welk ieder bedrijf in Nederland krijgt.
18. Dat de rechten van bewoners en haar organisaties verankerd worden in de wetgeving. Een wetgeving, welke ook sancties kent. Ook, dat bestaansgrond van bewonersorganisaties feitelijk en organisatorisch op kosten van de overheid wordt ondersteund.

Wij verzoeken u ons een bevestiging van ontvangst te zenden.

Hoogachtend,

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

Datum
28 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.

Wij gaan het u hierna uitleggen.

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 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 handhavingpunten 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,



Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder

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

Datum
29 maart 2021

Kenmerk

Onderwerp
Zienswijze ontwerpwijziging LVB Schiphol

Geachte mevrouw Van Nieuwenhuizen,

Wij hebben kennis genomen van uw ontwerpbesluit en het bijbehorende MER. Beide documenten geven ons aanleiding tot de volgende opmerkingen.

Onze gezondheid en ons woongenot in gevaar

Vanaf de eerste maanden van 2020 ligt het vliegverkeer nagenoeg stil als gevolg van de corona-crisis. We ervaren nu wat echt woongenot betekent: een ongestoorde nachtrust, een helderblauwe hemel en een ongestoord gesprek in de tuin. Voor mensen die geen hinder ondervinden van het excessieve vliegverkeer de normaalste zaak van de wereld. Helaas niet voor de mensen die wonen onder de aan- en uitvliegroutes van Schiphol.

Als straks het vliegverkeer wordt hervat, is dat woongenot voorbij. We ondervinden weer dagelijks hinder van het vliegverkeer. Veel lawaai en uitstoot van vervuilende en gevaarlijke stoffen boven dicht bewoonde wijken. Tal van onderzoeken hebben aangetoond dat de voortdurende blootstelling aan (vliegtuig-) lawaai en (ultra) fijnstof leidt tot een verhoogde kans op hart- en vaatziekten en ademhalingsproblemen.

Onze gezondheid en ons woongenot zijn inmiddels ernstig in gevaar.

Een steeds weggijkende overheid

Aan de voortdurende en eenzijdige focus van de overheid op groei van de luchtvaart moet een einde komen. Een onaanvaardbare hoeveelheid lawaai, vervuiling, gevaar en stank is van dat jarenlange weggijken het gevolg.



Ingrijpen is noodzakelijk

In mei van het vorige jaar presenteerde minister Van Nieuwenhuizen de Luchtvaartnota 2020-2050. *'Er is alleen ruimte voor groei voor de Nederlandse luchthavens als de hinder voor mensen in de omgeving en de impact op het milieu aantoonbaar afneemt'*, beloofde zij toen.

Helaas. Het ontwerp-LVB én het daarin uitgewerkte Nieuw Normen- en Handhavingstelsel (NNHS) maken die belofte niet waar. Opnieuw wordt groei van het vliegverkeer toegestaan: met 50.000 vliegtuigbewegingen tot 500.000. Van een vermindering van lawaai, vervuiling en gevaar voor álle omwonenden is echter geen sprake.

De overheid, die het woongenot en de gezondheid van ál haar burgers zou moeten beschermen, kijkt opnieuw weg.

Individuele bewoners beschermen ter plekke van hun woning

Het ontwerp-LVB is ook om een andere reden een grote stap in de verkeerde richting. Tegelijk met de verankering van het NNHS schaft u zelfs de huidige (overigens gebrekkige) geluidsnormen in bewoond gebied (35 voor het etmaal, 25 voor de nacht) af. Daardoor is er geen enkele plaatselijke bescherming meer tegen de vliegtuigoverlast, blijven ernstige inbreuken op het woongenot onbestraft en zijn de bewoners de facto vogelvrij.

Dat móet anders, en dat kán anders. Voor álle inwoners van de Schipholregio moet helder zijn – lees: wettelijk vastgelegd - hoeveel lawaai er ter plekke van hun woning maximaal is toegestaan, bovenop de advieswaarden van de WHO. Idem voor de uitstoot van vervuilende en gevaarlijke stoffen, en idem voor neerstortgevaar. Zodat eenieder de naleving daarvan kan afdwingen, desnoods in rechte. Wij vragen u om het ontwerp-LVB dienovereenkomstig aan te passen,.

Wij danken u voor de bestede aandacht.

Hoogachtend,

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Participatie
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

**Zienswijze Ontwerpwijziging
Luchthavenverkeersbesluit
Schiphol**

DEFINITIEF
29 maart 2021

Geachte heer/mevrouw,

Met veel belangstelling hebben wij de ontwerpwijziging van het luchthavenverkeersbesluit Schiphol gelezen. Royal Schiphol Group maakt graag gebruik van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen.

De thans voorliggende ontwerpwijziging van het luchthavenverkeersbesluit (LVB) kent een lange historie. Het kent zijn oorsprong in het Aldersakkoord van 2008, waarin afspraken met het Rijk en de regio zijn gemaakt over de ontwikkeling van Schiphol en de luchtvaart in Nederland. Onderdeel van de afspraken was een maximum aantal vluchten op Schiphol en de realisatie van Lelystad Airport. Ook kende het akkoord afspraken over preferentieel baangebruik, dat middels dit LVB in de wet wordt vastgelegd. Wij zijn blij dat met deze stap de huidige situatie van anticiperend handhaven kan worden beëindigd. Dat geeft zekerheid voor omwonenden, lokale bestuurders en de luchtvaartsector.

Royal Schiphol Group is betrokken geweest bij dit proces als initiatiefnemer van het milieueffectrapport (MER). Dit rapport ligt mede ten grondslag aan de ontwerpwijziging die door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is voorgesteld. Wij zien dit LVB als een wezenlijk onderdeel van het herstel van de balans met de omgeving. Desalniettemin zien wij in de ontwerpwijziging nog enkele mogelijkheden tot verbetering, die wij hieronder zullen behandelen.

Streefwaarde hinder

- Het opnemen van een streefwaarde voor het maximaal aantal ernstig gehinderde personen als gevolg van handelsverkeer zien wij als een positieve stap. Het past bij onze inzet om de hinder te willen doen afnemen en beantwoord aan het motto vanuit een deel van de omgeving: eerst zien, dan geloven.
- Van belang voor de invulling van de streefwaarde is dat deze zowel toetst op de prognose als op de realisatie. Het milieueffectrapport dat voor dit LVB is opgesteld biedt een solide basis voor de streefwaarde.
- Wij pleiten voor een eenvoudige, robuuste en transparante streefwaarde zonder complexe uitzonderingssituaties. We gaan uit van de eerder door u benoemde afname van de streefwaarde met 2% per jaar, die eindigt in het jaar dat het aantal van 500.000 toegestane vliegtuigbewegingen in het kader van het gefaseerde herstel weer wordt bereikt.

Royal Schiphol Group

Royal Schiphol Group N.V.

Gefaseerd herstel

- De impact van COVID-19 op de samenleving en maatschappij is enorm. Als gevolg hiervan is het aantal vluchten op Schiphol drastisch gedaald, en we verwachten dat het herstel naar het oude niveau van 500.000 vluchten enige jaren in beslag zal nemen.
- We willen deze periode zo goed mogelijk benutten om beter terug te komen. Beter in termen van kwaliteit van leven, service en netwerk. Het opnemen van gefaseerd herstel in het LVB helpt daarbij, en biedt een basis om de eventueel beschikbaar gekomen slots stapsgewijs terug in de markt te brengen.

Onderhoud

- Wij constateren dat de regels en procedures die worden voorgesteld bij afwijkend baangebruik als gevolg van werkzaamheden op het luchthaventerrein ertoe leiden dat de werkbaarheid onder druk staat en de administratieve lasten fors toenemen. Met name de verplichting om ontheffing aan te vragen, en de enge definitie van groot onderhoud maakt dat wij op deze manier enerzijds verwachten meerdere ontheffingen per jaar te zullen moeten aanvragen, en anderzijds verwachten bepaalde noodzakelijke werkzaamheden hierdoor niet uit te kunnen voeren.
- We stellen daarom een andere benadering voor waarbij, na onderbouwing en notificatie aan de omgeving, automatisch wordt teruggevallen op alternatieve preferentietabellen voor het baangebruik.
- Daarnaast wijzen wij erop dat de wettelijke nachtelijke sluiting van de Zwanenburgbaan voor starts naar het noorden (36C) ertoe leidt dat wij genooddaakt zijn om, bij het niet beschikbaar zijn van de Polderbaan, in de nacht te moeten starten vanaf de Kaagbaan naar het noordoosten (06). Omdat dit tot onnodige hinder leidt in dichtbevolkt gebied zijn wij vrijwel elk jaar genooddaakt een ontheffing voor het starten in de nacht van de Zwanenburgbaan naar het noorden (36C) aan te vragen. Dit zou eenvoudig opgelost kunnen worden door de regels over baansluiting in de nacht aan te passen.

Vluchten met maatschappelijk belang

- Het LVB kent een maximum van 500.000 vluchten per jaar. Er zijn situaties denkbaar dat er vanuit de overheid of vanuit de maatschappij een wens ontstaat tot eenmalige extra vluchten waar een speciaal belang vanuit gaat. Recente voorbeelden zijn vluchten van buitenlandse overheden ten behoeve van bijvoorbeeld een EU-Top, of vluchten met voetbalsupporters voor EK-wedstrijden of andere grote sportevenementen. Het kan, mede vanuit het oogpunt van openbare orde, van maatschappelijk belang zijn om dit soort vluchten op Schiphol te kunnen faciliteren. De slots die nodig zijn voor deze vluchten zijn echter niet beschikbaar als gevolg van het bereiken van het maximum aantal vluchten in het LVB. Het is op dit moment, met deze regelgeving, dan ook niet mogelijk om deze vluchten in de toekomst op Schiphol te faciliteren. Indien dat wel gewenst is zou hiertoe een bepaling in het LVB opgenomen kunnen worden waarin de minister van IenW de mogelijkheid heeft om tijdelijk extra capaciteit (op ad hoc basis) toe te kennen vanwege het maatschappelijk belang of de openbare orde.

Samenvattend is de ontwerpwijziging van het luchthavenverkeersbesluit Schiphol een belangrijke en lang geanticipeerde stap die de gemaakte afspraken met de regio wettelijk borgt. Wij zien uit naar de afronding van deze wijziging en blijven graag betrokken bij het vervolgproces.

Met vriendelijke groet,
ROYAL SCHIPHOL GROUP

President & CEO

Aan: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Datum: 29 maart 2021

Betreft: Zienswijze Transavia wijziging Luchthavenverkeersbesluit Schiphol

Transavia maakt graag gebruik van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen op het ontwerpbesluit tot wijziging van het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol (hierna: LVB).

In de eerste plaats wil Transavia opmerken dat de gebruikte tabel die inzicht moet geven in een gecontroleerd herstel te ver doorloopt – wetende dat met het LVB het maximum 500.000 vliegbewegingen is. Conform de tabel zou dat pas in 2024 weer mogelijk zijn, terwijl onderzoeken van het KiM en SEO aangeven dat vanaf 2023 weer groei mogelijk is. Transavia verzoekt om die reden de tabel te verkleinen en voor te stellen dat de tabel doorloopt tot 2023 (en niet 2024). Ten overvloede merkt Transavia op dat bij bepaling van de aantallen – ook bij een gecontroleerd herstel en/of het opnemen van een maximum aantal vliegbewegingen – te allen tijde de historische rechten op slots gerespecteerd dienen te worden.

In de tweede plaats wil Transavia kenbaar maken dat bij het bepalen van de inwerkingtredingsdatum voor de reductie van het aantal nachtvluchten naar 29.000 vliegbewegingen rekening moet houden met voldoende implementatietijd én vervolgens rekening moet houden met de internationale – IATA - kalenders voor slotallocatie. Het voorgaande verzoekt Transavia met klem omdat luchtvaartmaatschappijen reeds geruime tijd van te voren eerst intern hun vliegschema's moeten opmaken (inclusief de vele wijzigingen als gevolg van de reductie op zowel Schiphol als al haar buitenstations), om ze vervolgens te kunnen publiceren op hun websites en voldoende tijd over te hebben voor de verkoop van haar vluchten.

Als laatste punt wil Transavia benadrukken dat perspectief voor de luchtvaartsector en Transavia erg belangrijk is. Dat perspectief is tijdens het Alders advies bovendien ook beloofd onder andere door middel van het 50-50 benadering. Dat daar – zoals onder 2 in de nota van toelichting is opgenomen – geen overeenstemming in de ORS is gekomen – zou niet moeten betekenen dat het perspectief als gevolg van nieuwe te strenge grenswaarden de facto moet worden ontnomen. Met perspectief – de mogelijkheid om meer dan 500.000 vliegbewegingen op Schiphol toe te staan – zal Transavia haar inkomsten moeten genereren die nodig zijn voor het verduurzamen van haar vloot, het beperken van de hinder én haar bijdrage leveren aan het noodzakelijke herstel van de – Nederlandse en Europese - economie.

Uiteraard bereid tot een nadere toelichting.

Vriendelijke groet,
Transavia

Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met:

AANTEKENEN

Aan de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV)
p/a Rijksdienst voor Ondernemend Nederland
Afdeling Vergunning en Handhaving
Postbus 40225
8004 DE Zwolle

Alphen aan den Rijn, 23 maart 2021

Inzake : Gemeente Nieuwkoop/Nbw-vergunning Schiphol
Onze referentie :
Uw referentie :
Betreft : PRO FORMA ZIENSWIJZE
Behandeld door :
Telefoon :
E-mail :

Hooggeachte Mevrouw,

Op 15 februari 2021 is door u kennis gegeven van de terinzagelegging van het ontwerpbesluit tot verlening van een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming voor het project 'Exploitatie Luchthaven Schiphol' (hierna: '**het ontwerpbesluit**'; Stcrt. 2021, 7264). Het ontwerpbesluit ligt ter inzage van 16 februari 2021 tot en met 29 maart 2021.

Hierdoor wordt een zienswijze naar voren gebracht op het ontwerpbesluit namens:

- 1) **het openbaar lichaam Gemeente Nieuwkoop** (hierna: '**de Gemeente**'), in zijn hoedanigheid van eigenaar van gronden binnen een binnen haar grondgebied gelegen Natura 2000-gebied;
- 2) **de raad van de gemeente Nieuwkoop** (hierna: '**de raad**'), in haar hoedanigheid van orgaan aan wie belangen zijn toevertrouwd in het kader van natuurbescherming, bescherming van de leefomgeving van inwoners, en het belang van een goede ruimtelijke ordening; en
- 3) **het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Nieuwkoop** (hierna: '**het college**'), eveneens in zijn hoedanigheid van orgaan aan wie belangen zijn toevertrouwd in het kader van natuurbescherming, bescherming van de leefomgeving van inwoners, en het belang van een goede ruimtelijke ordening.

Inleiding

Volgens het ontwerpbesluit bent u voornemens om aan Royal Schiphol Group N.V. een vergunning op grond van artikel 2.7, tweede lid, van de Wet natuurbescherming te verlenen voor het exploiteren van de luchthaven Schiphol.

Zienswijze pro forma

1. De zienswijze van cliënten heeft onder meer, maar niet uitsluitend, betrekking op de volgende punten:
 - 1) referentiesituatie;
 - 2) geluid;
 - 3) optische verstoring;
 - 4) stikstofdepositie;
 - 5) verstoring van beschermde vogel- en diersoorten.

Ad 1) Referentiesituatie

2. Cliënten stellen zich op het standpunt dat nu luchthaven Schiphol nog niet beschikt over een toestemming op grond van de Wet natuurbescherming of daaraan voorafgaande wettelijke regimes ter implementatie van de Vogel- en Habitatrichtlijn, in het geval van de referentiesituatie moet worden uitgegaan van de milieutoestemming die gold ten tijde van de aanwijzing van betrokken Natura 2000-gebieden. Het gebied 'Nieuwkoopse Plassen & De Haeck' is op 14 februari 1997 aangewezen als Vogelrichtlijngebied. In het ontwerpbesluit wordt uitgegaan van de Europese referentiedatum van 10 juni 1994.
3. In het ontwerpbesluit wordt er vervolgens van uitgegaan dat als referentiesituatie heeft te gelden: het bij het Luchthavenverkeerbesluit 2008 (hierna: 'LVB 2008') vastgestelde maximaal aantal vliegtuigbewegingen van 480.000 per gebruiksjaar, omdat het LVB 2008 een inperking zou vormen van een voorafgaand aan de Europese referentiedatum verleende toestemming. Vervolgens is in de Passende Beoordeling de 'vergunde' stikstofdepositie gereconstrueerd door de maximaal mogelijke stikstofdepositie binnen de maximaal toelaatbare geluidsruimte in het LVB 2008 te bepalen met behulp van een mix van vliegtuig- en motortypecombinaties binnen een totaal van 480.000 vliegtuigbewegingen. Hoewel bij het bepalen van de referentiesituatie in specifieke gevallen mag worden uitgegaan van de feitelijke situatie, stellen cliënten zich op het standpunt dat in dit geval wordt uitgegaan van een onjuiste feitelijke situatie.
4. Verder is in ieder geval onvoldoende onderzocht of na de Europese referentiedatum van 10 juni 1994 een beperktere situatie milieutechnisch is toegestaan dan de situatie die is

gereconstrueerd op basis van het LVB 2008. In dit verband wijzen cliënten onder meer op het door het Adviescollege Stikstofproblematiek uitgebrachte 'Advies Luchtvaartsector' van 15 januari 2020. In dat advies wordt opgemerkt dat het aantal vliegbewegingen in 2004 circa 400.000 bedroeg en dat de toename naar 500.000 vliegbewegingen heeft geleid tot een aanzienlijke toename van de stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden sinds 2004.¹

Ad 2) Geluid

5. In de Passende Beoordeling wordt tot het oordeel gekomen dat boven het Natura 2000-gebied Nieuwkoopse plassen & De Haeck sprake is van verschuiving van de geluidsbelasting.² Deze leidt per saldo echter tot een toename van de totale geluidsbelasting. In de Passende Beoordeling wordt geconcludeerd dat is uitgesloten dat de instandhoudingsdoelstellingen voor de broedvogels purperreiger, zilverreiger, roerdomp, snor en rietzanger significant negatieve effecten zullen ondervinden als gevolg van de Activiteit.³ Deze conclusie is mede gebaseerd op de hoeveelheid vliegtuigbewegingen die in de referentiesituatie plaatsvinden boven het Natura 2000-gebied in combinatie met dat in het beheerplan nergens is geconstateerd dat het aantal vliegtuigbewegingen een knelpunt vormt voor het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen.
6. Cliënten stellen zich op het standpunt dat het niet zozeer gaat om het aantal vliegtuigbewegingen, maar juist om het met de vliegtuigbewegingen gepaard gaande hoeveelheid geluid. De genoemde vogelsoorten zijn aangewezen op grond van de Vogelrichtlijn en zijn tevens gevoelig voor verstoring door geluid. In de Passende Beoordeling is niet of in ieder geval onvoldoende beoordeeld of juist die verplaatsing c.q. toename van geluid leidt tot significante effecten. Daarbij dient tevens gelet te worden op de stabiele of zelfs negatieve trend voor de roerdomp en de rietzanger.

Ad 3) Optische verstoring

7. In de Passende Beoordeling is aangegeven dat de broedvogels roerdomp, purperreiger en zwarte stern gevoelig of zelfs zeer gevoelig zijn voor optische verstoring.⁴ In de Passende Beoordeling is echter niet beoordeeld of de wijziging in aanvliegroute leidt tot een wijziging in de optische verstoring van deze in het Natura 2000-gebied Nieuwkoopse Plassen & De Haeck aanwezige soorten.

¹ Adviescollege Stikstofproblematiek, 'Advies Luchtvaartsector', 15 januari 2020, p. 18.

² Passende Beoordeling 18 december 2020, p. 28-29.

³ Passende Beoordeling 18 december 2020, p. 41.

⁴ Passende Beoordeling 18 december 2020, p. 32.

Ad 4) Stikstofdepositie

8. Wat betreft het gebruik van AERIUS Scenario dient te worden opgemerkt dat in de Passende Beoordeling uitsluitend de effecten zijn beoordeeld van vliegtuigbewegingen tot een hoogte van 3.000 ft. Onmiskenbaar is een (groot) deel van de vliegtuigbewegingen boven de 3.000 ft te herleiden tot de luchthaven Schiphol. Zoals bekend dragen deze vliegtuigbewegingen, weliswaar op een andere wijze, wel bij in de totale hoeveelheid aan stikstofdepositie.⁵ Ten onrechte is niet onderzocht hoe dit moet worden betrokken in de berekening en is dit deel niet betrokken in de Passende Beoordeling.

Ad 5) Verstoring van beschermde vogel- en diersoorten

9. Naast een vergunning ingevolge artikel 2.7 van de Wet natuurbescherming voor het project 'Exploitatie Luchthaven Schiphol' is, naar het oordeel van cliënten, tevens een ontheffing vereist ingevolge de artikelen 3.1 en 3.5 van de Wnb.

Verzoek

Cliënten zijn thans niet in staat nu al de zienswijze volledig en gemotiveerd naar voren te brengen. We verzoeken u vriendelijk een termijn van ten minste zes weken te stellen voor het aanvullen van de zienswijze. Deze nadere termijn wordt verzocht in verband met de grote omvang van de ontwerpvergunning en de bijbehorende bijlagen.

Uw bericht zien we met belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet.

⁵ Adviescollege Stikstofproblematiek, 'Advies Luchtvaartsector', 15 januari 2020, p. 9-10.

AANTEKENEN

Aan de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV)
p/a Rijksdienst voor Ondernemend Nederland
Afdeling Vergunning en Handhaving
Postbus 40225
8004 DE Zwolle

Alphen aan den Rijn, 7 april 2021

Inzake : Gemeente Nieuwkoop/Nbw-vergunning Schiphol
Onze referentie :
Uw referentie :
Betreft : AANVULLENDE ZIENSWIJZE
Behandeld door
Telefoon
E-mail

Hooggeachte Mevrouw,

Bij brief van 23 maart 2021 is een zienswijze naar voren gebracht op het ontwerpbesluit tot verlening van een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming voor het project 'Exploitatie Luchthaven Schiphol' (hierna: 'het ontwerpbesluit'; *Stcrt.* 2021, 7264) namens:

- 1) **het openbaar lichaam Gemeente Nieuwkoop** (hierna: 'de Gemeente'), in zijn hoedanigheid van eigenaar van gronden binnen een binnen haar grondgebied gelegen Natura 2000-gebied;
- 2) **de raad van de gemeente Nieuwkoop** (hierna: 'de raad'), in haar hoedanigheid van orgaan aan wie belangen zijn toevertrouwd in het kader van natuurbescherming, bescherming van de leefomgeving van inwoners, en het belang van een goede ruimtelijke ordening; en
- 3) **het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Nieuwkoop** (hierna: 'het college'), eveneens in zijn hoedanigheid van orgaan aan wie belangen zijn toevertrouwd in het kader van natuurbescherming, bescherming van de leefomgeving van inwoners, en het belang van een goede ruimtelijke ordening.

Hierdoor worden de in de zienswijze weergegeven gronden (deels) aangevuld.

Cliënten sluiten zich allereerst aan bij de zienswijze op het ontwerpbesluit die bij brief van 25 maart 2021 is ingediend namens de Coöperatie Mobilisation for the Environment U.A, de Stichting Laagvliegen Nee en de Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen. Voornoemde zienswijze dient te worden beschouwd als herhaald en ingelast in deze zienswijze.

Leeswijzer

In deze aanvullende zienswijze wordt de zienswijze van cliënten toegelicht. In deze aanvullende zienswijze worden de volgende onderwerpen nader behandeld:

- 1) de referentiesituatie;
- 2) stikstofdepositie;
- 3) verstoring van beschermde vogel- en diersoorten; en
- 4) de vergunningvoorschriften.

Toelichting

Ad 1) Referentiesituatie

1. Cliënten stellen zich op het standpunt dat nu luchthaven Schiphol nog niet beschikt over een toestemming op grond van de Wet natuurbescherming of daaraan voorafgaande wettelijke regimes ter implementatie van de Vogel- en Habitatrichtlijn, in het geval van de referentiesituatie moet worden uitgegaan van de milieutoestemming die gold ten tijde van de aanwijzing van betrokken Natura 2000-gebieden. Het gebied 'Nieuwkoopse Plassen & De Haeck' is op 14 februari 1997 aangewezen als Vogelrichtlijngebied. In het ontwerpbesluit wordt uitgegaan van de Europese referentiedatum van 10 juni 1994.
2. In het ontwerpbesluit wordt er vervolgens van uitgegaan dat als referentiesituatie heeft te gelden: het bij het Luchthavenverkeerbesluit 2008 (hierna: 'LVB 2008') vastgestelde maximaal aantal vliegtuigbewegingen van 480.000 per gebruiksjaar, omdat het LVB 2008 een inperking zou vormen van een voorafgaand aan de Europese referentiedatum verleende toestemming. Vervolgens is in de Passende Beoordeling de 'vergunde' stikstofdepositie gereconstrueerd door de maximaal mogelijke stikstofdepositie binnen de maximaal toelaatbare geluidsruimte in het LVB 2008 te bepalen met behulp van een mix van vliegtuig- en motortype-combinaties binnen een totaal van 480.000 vliegtuigbewegingen. Hoewel bij het bepalen van de referentiesituatie in specifieke gevallen mag worden uitgegaan van de feitelijke situatie, stellen cliënten zich op het standpunt dat in dit geval wordt uitgegaan van een onjuiste feitelijke situatie.

Eerdere beperkende situatie

3. In het ontwerpbesluit wordt wat betreft de referentiesituatie verwezen naar het handhavingsbesluit van 2 april 2020 en het besluit op bezwaar van 29 september 2020 (hierna ook samen aangeduid als: **'handhavingstraject'**).¹ In dat besluit op bezwaar wordt uiteindelijk het volgende geconcludeerd:

'Gelet op het hier bovenstaande ga ik er vooralsnog - evenals in het bestreden besluit - van uit dat het LVB 2008 het meest beperkende besluit is dat de referentiesituatie begrenst tot 480.000 vliegtuigbewegingen. Als echter 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, dan dienen deze als meest beperkende besluiten te worden gezien en moet de referentiesituatie daarop worden gebaseerd.'

4. Bij de aanvraag om een natuurvergunning zijn, in afwijking van hetgeen in de beslissing op bezwaar van 29 september 2020 is overwogen, geen berekeningen overgelegd waarin is nagegaan of de in de Planologische Kernbeslissing Schiphol en omgeving² (hierna: **'de PKB'**) en het Aanwijzingsbesluit 1996³ neergelegde begrenzing voor geluidsbelasting destijds betekende dat minder vliegtuigbewegingen mogelijk waren. De aanvrager is kennelijk niet in de gelegenheid gesteld om de aanvraag op dit punt aan te vullen overeenkomstig artikel 4:5 van de Awb en u heeft geen gebruik gemaakt van de bevoegdheid om de aanvraag niet te behandelen. Omdat u in de beslissing op bezwaar zelf - en terecht - aangeeft dat die gegevens wel geproduceerd dienen te worden, moet worden vastgesteld dat het ontwerpbesluit niet is gebaseerd op een kennisneming van alle relevante feiten en belangen. Indien de bedoelde gegevens niet meer nodig worden geacht, dient in het te nemen besluit gemotiveerd te worden waarom bij nader inzien van deze gegevens kan worden afgezien. Indien de bedoelde gegevens wél van belang zijn, kan de vergunning gelet op artikel 4:2, tweede lid, van de Awb niet worden verleend indien de aanvrager deze niet alsnog overlegt.
5. Mede gelet op hetgeen u in uw beslissing op bezwaar van 29 september 2020 is overwogen, is gelet op het bovenstaande onvoldoende onderzocht of na de Europese referentiedatum van 10 juni 1994 een beperktere situatie milieutechnisch is toegestaan dan de situatie die is gereconstrueerd op basis van het LVB 2008. In dit verband wijzen cliënten onder meer op het door het Adviescollege Stikstofproblematiek uitgebrachte 'Advies Luchtvaartsector' van

¹ Te vinden via [Beslissing op bezwaar, Wnb handhavingsbesluit Schiphol - Natuurvergunningen \(overheid.nl\)](#).

² *Kamerstukken II*, 1994-95, 23 552, nr. 7-8.

³ Besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 31 oktober 1996 tot aanwijzing van het luchtvaartterrein Schiphol ex artikel 27 jo. artikel 24 Luchtvaartwet.

15 januari 2020. In dat advies wordt opgemerkt dat het aantal vliegbewegingen in 2004 circa 400.000 bedroeg en dat de toename naar 500.000 vliegbewegingen heeft geleid tot een aanzienlijke toename van de stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden sinds 2004.⁴

Geluidscontouren zijn niet bepalend

6. In het ontwerpbesluit is niet gemotiveerd waarom aan de hand van het aantal vliegtuigbewegingen de hoeveelheid stikstofemissie en daarmee de stikstofdepositie kan worden bepaald. Ter toelichting het volgende.
7. Het LVB 2008 vindt zijn grondslag in artikel 8.15 van de Wet luchtvaart.⁵ Het luchthavenverkeerbesluit dient op grond van artikel 8.16 van de Wet luchtvaart een beschrijving van de luchtverkeerswegen te bevatten. De inhoudelijke eisen aan het luchthavenverkeerbesluit zijn neergelegd in artikel 8.17 van de Wet luchtvaart. Het luchthavenverkeerbesluit bevat op grond van het eerste lid van deze bepaling alleen regels die noodzakelijk zijn met het oog op a) de veiligheid, b) de geluidbelasting, c) de lokale luchtverontreiniging en d) de geurbelasting.
8. Onder verwijzing naar het handhavingstraject stelt u zich op het standpunt dat het aantal vliegtuigbewegingen wordt beperkt door de geluidbelasting en dat het maximaal aantal kan worden vastgesteld aan de hand van de op grond van het LVB 2008 vastgestelde grenswaarden voor de geluidbelasting (artikel 5.17, vijfde lid, aanhef en onder b, van de Wet luchtvaart). Voor zover dat al juist zou zijn (zie echter hierna, onder 9), is niet of in ieder geval onvoldoende onderzocht of, naast a) het al genoemde aspect van de geluidbelasting, b) de grenswaarden voor de emissie van de stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken, of c) de grenswaarden voor het externe-veiligheidsrisico een nadere beperking vormen voor het aantal vliegtuigbewegingen.
9. Voor zover uitsluitend de op grond van het luchthavenverkeerbesluit maximaal toegestane geluidbelasting in ogenschouw wordt genomen, geldt dat deze in het kader van de Wet natuurbescherming niet zonder meer kan worden vertaald naar een vergund recht. Gezien de uitspraak van de Afdeling inzake Vliegbasis Woensdrecht⁶ is weliswaar toegestaan om de geluidscontouren als toegestane begrenzing voor het luchtgebonden gebruik van een luchthaven te hanteren; het mag niet uit het oog worden verloren dat de Afdeling daarbij betekenis heeft gehecht aan het feit dat in een tot de aanvraag behorend rapport de feitelijke vliegrepen boven ieder relevant Natura 2000-gebied zijn weergegeven en daarbij een onderscheid is gemaakt in de verschillende vliegtuigtypes.

⁴ Adviescollege Stikstofproblematiek, 'Advies Luchtvaartsector', 15 januari 2020, p. 18.

⁵ Stb. 2008, 390.

⁶ ABRvS 18 juli 2018, ECLI:NL:RVS:2018:2449, r.o. 8.5.

10. In het geval van Vliegbasis Woensdrecht is sprake van een militaire luchthaven waarbij is onderbouwd dat en welke specifieke luchtvaartuigen werden ingezet. Die informatie is ten aanzien van luchthaven Schiphol niet bij de aanvraag overgelegd. Om die reden is de situatie inzake Woensdrecht niet vergelijkbaar met luchthaven Schiphol. Zolang niet inzichtelijk kan worden gemaakt hoeveel vliegburen boven ieder relevant Natura 2000-gebied en met welke types luchtvaartuigen is gevlogen onder het LVB 2008, kan niet aan de hand van uitsluitend de geluidscontouren de toegestane begrenzing en daarmee de referentiesituatie worden bepaald. De methode van bepaling van de gekozen vliegtuig- en motortypecombinaties als beschreven in het ontwerpbesluit levert onvoldoende inzicht in welke hoeveelheid stikstofoxiden daadwerkelijk werd geëmitteerd. Dit omdat het per geluidscategorie kiezen van een vliegtuig- en motortypecombinatie met een hoge NO_x-uitstoot onvoldoende volledig en precies is. Gelet hierop stellen cliënten zich primair op het standpunt dat niet kan worden uitgegaan van het LVB 2008 als de vergunde situatie, omdat onvoldoende duidelijkheid bestaat waar deze toestemming op zag.
11. Het ontbreken van de hiervoor bedoelde gegevens staat er ook aan in de weg dat voor de referentiedatum wordt aangeknoopt bij eerdere luchthavenverkeersbesluiten of bij de PKB Schiphol 1995 en het Aanwijzingsbesluit 1996. Ook die besluiten stellen immers geluidszones vast (uitgedrukt in Ke en LAeq). Zoals in het handhavingstraject terecht is vastgesteld, betekent een toename van vliegtuigbewegingen - die weliswaar binnen de gelijkwaardigheidscriteria kunnen blijven - ook een toename van de stikstofdepositie. In de PKB Schiphol en de nadien vastgestelde aanwijzings- en luchthavenverkeersbesluiten blijft onvoldoende duidelijk in hoeverre op basis van de geluidszones kan worden vastgesteld hoeveel vliegburen, op welke hoogte en met welke type vliegtuigen boven Natura 2000-gebieden werd gevlogen.
12. De conclusie is dat dient te worden aangesloten bij de feitelijke uitvoering van de activiteiten of de feitelijk aanwezige voorzieningen ten tijde van de Europese referentiedatum.

Gevolgen General Aviation

13. In de Passende Beoordeling is niet kenbaar en afzonderlijk ingegaan op de gevolgen van het zogeheten General Aviation-verkeer. Deze vallen buiten het aantal aangevraagde vliegtuigbewegingen van 500.000. Verder zijn deze niet beoordeeld in de referentiesituatie, in de berekeningen van de stikstofdepositie en de gevolgen voor omliggende Natura 2000-gebieden. Daarbij moet rekening worden gehouden met het feit dat het General Aviation-verkeer bij uitstek op een lagere hoogte vliegt en het General Aviation-verkeer minder gebonden is aan vliegpaden. De vergunning kan niet worden verleend zonder dat deze informatie door de aanvrager is verstrekt en in de Passende Beoordeling is beoordeeld.

Ad 2) Stikstofdepositie

14. Wat betreft het gebruik van AERIUS Scenario wijzen cliënten erop dat dit een hulpmiddel is voor het maken van de passende beoordeling. Dit is alleen toegestaan als daarmee volledige, precieze en definitieve constatering en conclusies kunnen worden verkregen die elke redelijke wetenschappelijke twijfel over de gevolgen van de aangevraagde activiteiten voor de betrokken Natura 2000-gebieden kunnen wegnemen.⁷ In de Passende Beoordeling zijn uitsluitend de effecten beoordeeld van vliegtuigbewegingen tot een hoogte van 3.000 ft. Onmiskenbaar is een (groot) deel van de vliegtuigbewegingen boven de 3.000 ft te herleiden tot de luchthaven Schiphol. Zoals bekend dragen deze vliegtuigbewegingen, weliswaar op een andere wijze, wel bij aan de totale hoeveelheid aan stikstofdepositie.⁸ Ten onrechte is niet onderzocht hoe dit gegeven moet worden betrokken in de berekening van de stikstofdepositie en is dit deel niet betrokken in de Passende Beoordeling.
15. Verder brengen cliënten het volgende naar voren. AERIUS heeft als rekenkern OPS. Deze rekenkern beschouwt een lijnbron als een verzameling puntbronnen. In de Factsheet 'Lijnbron omzetten naar puntbronnen', nummer 273-3362, versie 17-03-2017, is toegelicht hoe AERIUS de lijnbron omzet naar puntbronnen. Er worden twee stappen onderscheiden, te weten 1) lijn opdelen in aantal segmenten met gelijke lengtes; en 2) puntbronnen lokaliseren. Daarin is het volgende opgenomen over het opdelen van de lijn in segmenten:
- AERIUS verdeelt een lijnbron met een specifieke lengte (L_i) in een aantal gelijke segmenten (N_i) met een maximale lengte per segment (L_{MAX}). Deze maximale lengte is 2 meter voor lijnbronnen die betrekking hebben op wegverkeer, en 25 meter voor overige lijnbronnen.
16. Onduidelijk is waarom er verschil wordt gemaakt tussen enerzijds wegverkeer en anderzijds overige lijnbronnen. Onder de overige lijnbronnen moet bijvoorbeeld het vaarverkeer en het luchtverkeer worden geschaard. Qua snelheid waarmee de verschillende vormen van verkeer zich verplaatsen bestaan grote verschillen. Echter, de gemiddelde snelheid van vaarverkeer ligt fors lager dan wegverkeer, terwijl de gemiddelde snelheid van luchtverkeer weer fors meer bedraagt dan wegverkeer. De snelheid van het verkeer vormt dus geen rechtvaardiging voor het onderscheid.
17. Onbekend is verder of met het opdelen in segmenten en/of het lokaliseren van de puntbronnen ook rekening wordt gehouden met de emissiehoogte die bij stijgend en dalend luchtverkeer een stijgende of dalende lijn vertoont.

⁷ Vgl. ABRvS 20 januari 2021, ECLI:NL:RVS:2021:105, r.o. 69.3.

⁸ Adviescollege Stikstofproblematiek, 'Advies Luchtvaartsector', 15 januari 2020, p. 9-10.

18. Daarnaast merken cliënten op dat niet of onvoldoende inzichtelijk is wat de combinatie is tussen het aggregeren van bronnen en het omzetten van een lijnbron naar puntbronnen. Onduidelijk is bijvoorbeeld waarom de aggregatie-methode wordt toegepast op alle bronnen met uitsluiting van de landbouw.⁹ Graag zien cliënten in het besluit een nadere toelichting hierop.
19. Ten slotte valt op dat in de berekeningen als opgenomen in bijlagen 9 tot en met 11 bij het ontwerpbesluit alle vliegbewegingen als 'stijgen' zijn ingevoerd. In bijlage 8 bij het ontwerpbesluit, die de berekening bevat voor luchthaven Lelystad, zijn ook vliegbewegingen 'landen' opgenomen. Graag zien cliënten een nadere onderbouwing of de bijlagen 9 tot en met 11 een volledige berekening bevatten van de vliegbewegingen die behoren tot luchthaven Schiphol.

Ad 3) Verstoring van beschermde vogel- en diersoorten

20. Wat betreft de verstoring van beschermde vogel- en diersoorten valt te wijzen op het recente arrest *Föreningen Skydda Skogen* van het Hof van Justitie van de Europese Unie.¹⁰ Uit dit arrest volgt dat ook bij een gunstige staat van instandhouding het verboden is om vogel- en diersoorten te doden of te storen. In de Passende Beoordeling dient dan ook te voor alle vogel- en diersoorten te worden nagegaan of er geen inbreuk wordt gemaakt op de in artikel 12, eerste lid, onder a tot en met c, van de Habitatrichtlijn neergelegde verboden. Dat is ten onrechte niet gebeurd.
21. In dat verband dient ook te worden nagegaan wat de versturende effecten zijn van vliegtuigbewegingen boven de 3.000 ft. Daarbij wordt in het bijzonder aandacht gevraagd voor a) de geluidniveaus, al dan niet gecumuleerd, zowel qua piekniveaus als qua langtijdgemiddelde niveaus, b) de vlieghoogte van de verschillende vogelsoorten, c) de mate van verstoring tijdens het broedseizoen dat grotendeels samenvalt met een grote hoeveelheid vakantievluchten en d) de verschillende meeteenheden (dB(A) en L_{den}) in relatie tot het gehoor van vogel- en diersoorten.

Ad 4) Vergunningvoorschriften

22. In de vergunningvoorschriften komt onvoldoende duidelijk naar voren hoeveel stikstofruimte exact wordt vergund voor de vliegtuigbewegingen handelsverkeer, General Aviation en de samenhangende grondgebonden activiteiten. Dit verdraagt zich in de eerste plaats niet met voorschrift 13, waarin een hoeveelheid stikstofruimte door middel van externe saldering ter beschikking wordt gesteld aan het project Exploitatie Lelystad Airport. In de tweede plaats is dit van invloed op het toezicht op de naleving van de vergunningvoorschriften. De aard en het doel van in de voorschriften opgenomen monitorings- en rapportageverplichting kan dan

⁹ Factsheet 'Berekening verspreiding en deposities met OPS', nummer 282-4363, versie 15-10-2020.
¹⁰ HvJ EU 4 maart 2021, Zaak C-473/19, ECLI:EU:C:2021:166 (*Föreningen Skydda Skogen*).

wille donker

a d v o c a t e n

immers niet goed worden afgestemd op de te vergunnen stikstofruimte (zie ook hierna, onder 25).

23. Voorts worden in voorschrift 11 ten onrechte geen beperkingen gesteld aan de omvang van General Aviation.
24. In het ontwerpbesluit is toegelicht dat het project niet volgens een vooraf vast te stellen wijze wordt uitgevoerd. Dat is voor risico van de aanvrager. De aan stikstofdepositie gerelateerde effecten van het project zijn daardoor immers niet vooraf volledig bekend. Als de effecten niet vooraf volledig bekend zijn, dan bestaat onvoldoende zekerheid dat de activiteit niet leidt tot een toename van de schadelijke gevolgen voor de natuurlijke kenmerken van het betrokken gebied.¹¹ Dit betekent dat het ontwerpbesluit reeds om die reden in strijd is met artikel 6 van de Habitatrichtlijn.
25. In het ontwerpbesluit is aangegeven dat, gezien het niet vooraf volledig bekend zijn van de effecten, een monitoringsverplichting is opgenomen. Ten onrechte zijn aan de monitoringsverplichting geen maatregelen verbonden die ertoe dienen dat mogelijke overtreding van de vergunde situatie wordt voorkomen en dat er de mogelijkheid is om met het principe 'hand aan de kraan' de gevolgen bij te sturen.¹²

Verzoek

Clënten verzoeken u om rekening te houden met hun zienswijzen in uw besluitvorming en het besluit niet vast te stellen overeenkomstig het ontwerpbesluit.

Met vriendelijke groet,

¹¹ HvJ EU 7 september 2004, Zaak C-127/02, ECLI:EU:C:2004:482 (Kokkelvisserij).

¹² Vgl. ABRvS 29 augustus 2007, ECLI:NL:RVS:2007:BB2499, r.o. 2.17 e.v.

Luchtwachters Holland Rijnland e/o

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

Betreft: Zienswijze Natuurvergunningen Schiphol en Lelystad Airport

Leiden 29 maart 2021

Excellentie,

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 met 500.000 vliegtuigbewegingen en het project Lelystad Airport met alvast 10.000 vliegtuigbewegingen.

De luchtwachters Holland Rijnland en Duurzaam Dorp Oegstgeest tekenen bezwaar aan tegen deze besluiten en sluiten zich daarbij aan bij de zienswijzen van de Coöperatie Mobilisation for the Environment U.A. (MOB) voor Schiphol en Lelystad Airport, waarvan gehele inhoud, inclusief het verzoek tot het treffen van passende maatregelen, hier als ingelast en herhaald dient te worden beschouwd.

Wij zijn in beginsel verheugd dat er nu werk wordt gemaakt van een natuurvergunning voor luchthaven Schiphol, omdat de luchthaven grote gevolgen heeft voor de natuur en daarom, natuurbescherming nodig is. De inhoud van de vergunning kunnen wij echter niet steunen, en tegelijkertijd zijn we geschokt dat u nu ingaat op een verzoek tot een tranche voor een natuurvergunning voor Lelystad Airport.

Ad Lelystad Airport: Het verlenen van een natuurvergunning aan Lelystad Airport ten behoeve van het groothandelsverkeer (commerciële vakantievluchten) is alleen mogelijk, als het project in zijn geheel wordt gezien. Dat is hier niet het geval, er wordt immers een voorstel gedaan tot een tranche van 10.000 vliegtuigbewegingen welke zouden kunnen worden gerealiseerd doordat luchthaven Schiphol stikstofrechten overdraagt aan Lelystad Airport. En ook voor dit laatste ontbreekt de grondslag: Schiphol heeft namelijk geen natuurvergunning of bestaande uitstootrechten, deze is immers nog onderwerp van de zienswijze en is derhalve nog "in procedure". Daarnaast wordt in de vergunningaanvraag gerept van een uitbreiding naar 45.000 vliegtuigbewegingen op basis van legalisatie van een eerder gedane melding uit 2019. Maar deze melding is niet op de juiste manier gedaan, doordat relevante emissiebronnen buiten beeld zijn gehouden. Ook voor de vernietiging van de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) door de Afdeling bestuursrechtsspraak van de Raad van State was voor de luchthaven een volledige Natuurvergunning nodig, en kon niet worden volstaan met een melding.

Naast de effecten van stikstofuitstoot hebben wij grote moeite met de opening van Lelystad Airport vanwege de impact op nabijgelegen de natuurgebieden die een belangrijke habitat voor vogels vormen. Voor ons is werkelijk onbegrijpelijk dat u een natuurvergunning wenst af te geven voor een vliegveld dat een enorme impact heeft op het nabij gelegen leefgebied van vogels.

De praktijk bij Schiphol laat zien, dat veel vogels nabij vliegvelden dikwijls om veiligheidsredenen moeten worden afgeschoten. Een vliegveld projecteren nabij een van de grootste beschermde leefgebieden voor vogels in ons land getuigt in onze ogen derhalve van onzorgvuldig bestuur.

Een natuurvergunning kan alleen al om die reden niet worden afgegeven.

Ad Schiphol: De impact van Luchthaven Schiphol is leidend op het aantal vliegbewegingen van 500.000 per jaar (stand 2019) onacceptabel groot en heeft een enorme impact op de natuur en de leefomgeving. Wij verzoeken u om het aantal vliegbewegingen drastisch te beperken. Relevant hierin is het bepalen van de juiste referentiesituatie, zoals is aangevoerd in de zienswijze van MOB. Daarnaast verzoeken wij u geen nachtvluchten meer toe te staan. Het laatste is met name van belang voor natuurgebieden en volgens ons is in de passende beoordeling onterecht geconcludeerd dat verstoringen in Natura 2000 gebieden gedurende de nacht voor natuurgebieden kunnen worden uitgesloten. Het simpele gegeven dat gedurende de nacht ook boven Natura2000 gebieden wordt gevlogen, draagt bij aan nachtelijke verstoring van soorten en habitattypen. Van uitsluiting van verstoring zoals is omschreven in de passende beoordeling kan derhalve geen sprake zijn.

Naast de reductie van geluidsoverlast dient de emissie van kankerverwekkende stoffen te worden geminimaliseerd conform wettelijke verplichtingen. Ook dient het afschieten van beschermde vogels te worden voorkomen. We lichten het voorgaande puntsgewijs toe.

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 minimumnorm 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 het geheel niet. 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. Verstoringen treden ook op in de natuur. Daarom is het voor deze natuurvergunning van belang om deze effecten zoals aangegeven volledig te bezien en voor de juiste scenario's te kwantificeren.

Fijnstof

Uit onderzoek van RIVM blijkt dat door Schiphol circa 32.000 kilogram fijnstof per jaar wordt uitgestoten. Hetzelfde instituut heeft aangetoond dat met name kinderen in de omgeving van het vliegveld acute negatieve gevolgen voor hun gezondheid ondervinden. Mogelijk zijn er ook chronische effecten. In de loop van het jaar 2021 wordt een vervolgrapport verwacht van het RIVM waarin ook de lange-termijn-effecten op de volksgezondheid gerapporteerd worden. Ten aanzien van deze lange-termijn effecten dient het voorzorgsbeginsel te worden gehanteerd.

Stikstof

De NOx-emissie (stikstofoxyden) vanaf Schiphol bedraagt circa 3.500 ton per jaar. Daarnaast is sprake van jaarlijkse uitstoot van 236 ton SO₂ (zwaveldioxide). Dat laatste is onnodig indien men werk zou maken van de aanscherping van de zwavelnormen voor kerosine. Deze emissies leiden tot gezond-

heidsschade en schade aan de natuur als gevolg van stikstof- en zwaveldeposities. In de aanvraag in het ontwerpbesluit wordt de invloed hiervan op de natuur gebagatelliseerd. Onbegrijpelijk is dat u meegaat in een redenatie waarin voor natuuraspecten een hogere referentie zou moeten gelden dan voor andere milieuaspecten. U accepteert kennelijk daarbij, dat er rechten zouden bestaan op een geconstrueerde extra hoge stikstofuitstoot, gerelateerd aan een vlootmix die nimmer op Schiphol heeft bestaan of zal bestaan en ook nimmer is of was toegestaan. Wij roepen u op om de aanvraag zorgvuldiger te bezien. Het woord 'Schiphollen' is immers niet voor niets een begrip geworden. De invloed op onze bedreigde 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 kankerverwekkend. De effecten van de emissies 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 en de natuur. In de passende beoordeling worden de effecten daarvan niet bezien.

Afschieten beschermde vogels

In de afgelopen vijf jaar heeft Schiphol 2.644 vogels afgeschoten die voor een deel internationaal een beschermde status genieten. 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. Wij zijn van mening dat eerst onderzocht dient te worden welke alternatieven zoals vangen en verjagen kunnen leiden tot betere bescherming van het vliegverkeer en betere bescherming van bedreigde soorten.

Samenvattend zijn wij van mening, dat de natuurvergunning voor Schiphol op belangrijke aspecten beter dient te worden onderbouwd en dat ook de natuureffecten bij een lager aantal vliegtuigbewegingen beter in beeld dienen te worden gebracht aan de hand van een juist gekozen referentiescenario. Daarbij sluiten wij aan bij hetgeen in zienswijze van MOB naar voren is gebracht. Wat betreft de voorgestelde natuurvergunning van Lelystad Airport geldt: lettend op de hele situatie daar kan deze niet verleend worden.

Hoogachtend,

Luchtwachters Holland Rijnland

Duurzaam Dorp Oegstgeest

Zienswijze bij Ontwerpbesluit vergunning Wet natuurbescherming project Exploitatie Luchthaven Schiphol.

Wij vinden dat deze vergunning niet verleend kan worden omdat de schade aan de natuur door Schiphol en het bijbehorende vliegverkeer veel te groot is. Deze natuurvergunning staat Schiphol toe meer stikstof uit te stoten dan in LVB2008. Van andere uitstoot dan stikstofoxiden worden geen maxima opgelegd, zonder dat wordt onderbouwd waarom de natuur daar geen schade van zou ondervinden.

- De vergunning gaat uit van een geconstrueerde “gebruiksruimte” van 3906,3 ton NO_x /jaar. De manier waarop deze gebruiksruimte wordt bepaald is in strijd met de bedoeling van de wet natuurbescherming.
- Bij deze constructie wordt alleen de toegestane gebruiksruimte voor geluid, zoals die in 2008 was, betrokken. Ten onrechte wordt geen rekening gehouden met andere wetgeving, zoals de luchtkwaliteitswet. Had men de beperkingen die deze wet in 2008 al gaf meegenomen, dan was een emissie van 3906,3 ton NO_x /jaar destijds niet mogelijk geweest door overschrijding van de NO_2 -concentratie op publieksgevoelige plekken, zoals Plaza. Onder de huidige voorschriften van de luchtkwaliteitswet is deze uitstoot zeker niet toegestaan, omdat de grenswaarde voor NO_2 lager is dan destijds.
- De stikstofafname door autonome verschoning van de vliegtuigen wordt ten onrechte hergebruikt voor meer vluchten. Deze moet echter aan de natuur worden teruggegeven.
- De overdracht van “stikstofruimte” via saldering naar vliegveld Lelystad is illegaal.

Geconstrueerde gebruiksruimte

Om te komen tot die geconstrueerde gebruiksruimte zijn veronderstellingen gedaan die erop gericht waren om zoveel mogelijk NO_x -uitstoot voor het jaar 2008 te berekenen. Binnen de bestaande regels werd steeds het vliegtuigtype gekozen en een aantal vluchten verondersteld, die niets met de werkelijkheid te maken hadden maar slechts tot een maximale uitstoot van NO_x leidden. Het deed er niet toe of de veronderstelde vluchten ook echt uitgevoerd werden of zelfs maar uitgevoerd konden worden, als zij maar veel NO_x opleverden.

Dit is op zichzelf al een verwerpelijke methode, wij begrijpen dat het ministerie het zo heeft voorgeschreven met het vooropgezette doel om een zodanig hoge gebruiksruimte te fabriceren dat een forse groei van het aantal vluchten op Schiphol en Lelystad, maar dan op een reële wijze berekend, daar nog binnen zouden passen.

Het is duidelijk dat de wet natuurbescherming hier in zijn bedoeling met voeten wordt getreden. De bedoeling is om de natuur in Nederland te beschermen tegen te grote verstoringen door menselijk ingrijpen. Hier wordt hij echter misbruikt om het bedrijf Schiphol een zo groot mogelijke ruimte te geven om die natuur te schaden.

Nog verwerpelijker is het, dat onmogelijke veronderstelling zijn gedaan om tot deze maximale gebruiksruimte te komen.

Ten bewijze hiervan zij naar het volgende verwezen:

In de MER deel 4, appendix A op blz 85 t/m 89 is aangegeven van welke vliegtuigbewegingen is uitgegaan.

In tabel Tabel A.1: 480k_LVB2008 scenario vinden we 203336 bewegingen van de A321. Dit geeft een enorme bijdrage van 1464019,2 kg NO_x. Dat is ongeveer eenderde van de hele berekende uitstoot voor LVB2008.

Echter, de A321 kan nooit 203336 vliegbewegingen hebben gemaakt in 2008. Er waren in dat jaar wereldwijd maar 575 exemplaren van dit toestel verkocht (bron:

https://en.wikipedia.org/wiki/Airbus_A321).

Per dag waren er in 2008 $480000/365=1315$ vliegbewegingen op Schiphol. Daarvan zouden er $203336/365=557$ met dit ene type vliegtuig gemaakt zijn. Gegeven dat er in dat jaar maar 575 van dit type wereldwijd aanwezig waren is dat natuurlijk onmogelijk. De veronderstelling is, dat dit het enige toestel in zijn geluidsgroep zou zijn dat in het hele jaar 2008 op Schiphol zou landen. Die veronderstelling is volstrekt irerel.

Voor de F70, waarvan er in totaal slechts 48 (bron: https://nl.wikipedia.org/wiki/Fokker_70) gebouwd zijn, worden 82788 vliegbewegingen verondersteld. Per dag zouden dat er $82788/365=226$ zijn. Het is een ondenkbare veronderstelling dat zo'n klein aantal wereldwijd opererende toestellen 226 landingen per dag op Schiphol zouden uitvoeren. Weliswaar wordt ditzelfde aantal vluchten met de F70 verondersteld in de MER 2007, maar daar ging het om een voorbeeld van een groep met dezelfde geluidsproductie. Nu gaat het om dit specifieke toestel, veronderstellend dat geen enkel ander toestel uit die geluidsgroep in het hele jaar 2008 op Schiphol geland zou zijn.

Met de MD11, waarvan er wereldwijd slechts 200 gebouwd zijn (bron:

https://nl.wikipedia.org/wiki/McDonnell_Douglas_MD-11) zouden 18669 vliegbewegingen gemaakt zijn, dat is 51 toestellen per dag. KLM had slechts 10 van deze toestellen.

De bovenstaande 3 voorbeelden van onmogelijke aannamen worden nog onmogelijker door te bedenken dat het niet alleen om een bepaald type vliegtuig gaat, maar om een combinatie met een bepaald type motor. De MD11 vloog met 2 verschillende motortypes, waardoor het om nog minder dan 200 toestellen gaat.

De A321 vloog ook met twee mototypes, waardoor er nog minder dan 575 toestellen in aanmerking kwamen.

Voor nog meer toestellen die in de "constructie" werden aangenomen geldt een dergelijke onmogelijkheid. Maar wat misschien nog belangrijker is: Er wordt verondersteld dat in 2008 met slechts 21 vliegtuigtypes gevlogen zou kunnen worden. Ook dat is natuurlijk volstrekt irerel. Het aanbod van verschillende types is elk jaar vele malen groter en als Schiphol andere dan de genoemde 21 types zou weigeren dan kwam men nooit aan 480000 bewegingen.

Hieruit volgt, dat de geconstrueerde gebruiksruimte niet alleen nooit daadwerkelijk is gebruikt, maar ook nooit gebruikt had kunnen worden.

Daarmee is getal van 3.906,3 ton NO_x/jaar dus geen legale basis om de onderhavige natuurvergunning op te baseren.

Luchtkwaliteitswet

In de MER 2007 is rekening gehouden met de voorschriften uit de Wet milieubeheer (titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen). Het bleek dat zonder aanvullende maatregelen alle alternatieven zouden leiden tot forse overschrijdingen van de maximale NO₂ concentratie op kritieke punten.

Ter compensatie daarvan, en met verwijzing naar het begrip NIBM werd voorgerekend dat het toepassen van walstroom voldoende afname van deze NO₂ concentratie zou opleveren. Die berekening is niet gedaan voor de geconstrueerde gebruiksruimte van 3906,3 NO_x (waar NO₂ een onderdeel van is), maar voor de reel veronderstelde uitstoot, die veel lager lag. Om die reden kan men niet zomaar aannemen dat destijds die waarde binnen de vergunning lag.

Wij vinden in de MER deel 3, blz 57, een opmerking hierover:

“In het MER 2007 is naast de NO_x-uitstoot ook specifiek gekeken naar de stikstofdioxide (NO₂)-concentratie op de luchthaven en in de omgeving. Uit het MER 2007 blijkt dat de jaargemiddelde stikstofdioxideconcentratie in de jaren 2007– 2009 op een aantal locaties op, of in de omgeving van, Schiphol boven de in de Wet milieubeheer (titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen) opgenomen plandrempel ligt. In het MER 2007 is daarom een tiental mitigerende maatregelen onderzocht voor de groei van het vliegverkeer. Daaruit blijkt dat met name het realiseren en gebruik maken van vaste stroomaansluitingen op de luchthaven voor het afhandelen van vliegtuigen effectief is om de lokale toename van de concentratie van stikstofdioxide teniet te doen. Deze maatregel is opgenomen in het luchthavenverkeerbesluit van 2008 en heeft inmiddels geresulteerd in 73 aansluitingen die zorgen voor voldoende reductie van de lokale NO₂-concentratie. De NO₂-concentratie is voor bepaling van de bestaande rechten daarom geen beperkende factor.”.

Dat “De NO₂-concentratie voor bepaling van de bestaande rechten geen beperkende factor” zou zijn is natuurlijk onzin. Zoals hierboven ook betoogd is deze berekening gemaakt voor de verwachte situatie in 2008. Met de vliegtuig-motor-mix die gebruikt is voor de “bestaande rechten” is opzettelijk gekozen voor een veel hogere NO_x, en dus ook veel hogere NO₂ uitstoot. Er is geen berekening gemaakt van de gevolgen voor de NO₂ concentraties voor dit “bestaande rechten”-scenario.

Bovendien is de luchtkwaliteitswet aangescherpt. Er is nu een maximum van 40 µg/m³ van kracht. Uit de MER 2007 blijkt dat op Schiphol Plaza bij het planalternatief al 54,3 0 µg/m³ optrad. Door de ophoging van de uitstoot die het gevolg is van de geconstrueerde gebruikruimte zal dit nog meer worden. Toepassing van walstroom zal dit niet voldoende compenseren, het levert slechts enkele microgrammen vermindering op.

De luchtkwaliteitswet staat overschrijding van het maximum van 40 µg/m³ nergens toe.

Verskil MER 2020 en PB.

Er is een merkwaardig verschil tussen de berekeningen in de MER2020 en de de gerapporteerde uitkomst in de passende beoordeling.

In de tabellen A1 en A3 van MER2020 deel 4 zijn vliegbewegingen en uitstoot per beweging opgenomen. Vermenigvuldiging van die twee geeft per vliegtuig/motorcombinatie de uitstoot. Opgeteld over alle regels krijgt men de totale uitstoot. Zo komt men voor tabel A1 op 4100803,7 kg en voor A3 op 3391590,7 kg. Dat verschilt nogal van de in de PB gerapporteerde waarden van 3906,3 ton, resp 3084,8 ton.

Het is niet duidelijk hoe dit verschil tussen de twee rapportages ontstaat. Het bevestigt de indruk van gekunsteldheid.

Autonome verschoning van de vliegtuigen

Vermindering van NO_x- uitstoot door autonome verschoning van vliegtuigmotoren wordt ten onrechte hergebruikt voor meer vluchten. Deze moet echter aan de natuur worden teruggegeven. De invoerinstructies van het Aerius model zijn hierover duidelijk.

Er is echter bij de bepaling van de stikstofuitstoot voor de toekomstige situatie gerekend met de schonere vliegtuigen anno 2020. Niet is onderzocht wat het effect is van de milieutechnische verbeteringen aan de vliegtuigen, zodat ten onrechte deze autonome verschoning wel wordt hergebruikt.

Saldering

Het extern salderen is alleen toegestaan bij bedrijven die (deels) stoppen. Daar is geen sprake van bij Schiphol.

Bovendien gaat het bij Schiphol en Lelystad om heel verschillende natuurgebieden die de depositie ontvangen. Men kan die niet tegen elkaar wegstrepen.

Er is helemaal geen vermindering van stikstofdepositie in 2020 tov 2008, zoals in de concept vergunning wordt beweerd. Maar als hij er al zou zijn zou overdracht van stikstofrechten aan Lelystad niet toegestaan zijn.

Namens Milieudefensie afd Haarlem