



**gemeente
Haarlemmermeer**

De leden van de gemeenteraad van Haarlemmermeer

Postbus 250
2130 AG Hoofddorp

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

Cluster Ruimte, Economie en Duurzaamheid
Contactpersoon mevrouw N. van Paasschen
Doorkiesnummer +31235674894
Uw brief
Ons kenmerk X.2021.02274
Bijlage(n) - Zienswijze gemeente Haarlemmermeer op LVB1
- Zienswijze BRS op LVB1
Onderwerp Informatie over Zienswijze op de Ontwerpwijziging
Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB1)

Verzenddatum
29 maart 2021

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij informeren wij u over onze zienswijze op de Ontwerpwijziging Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB1). Van 2 maart jongstleden tot en met 29 maart aanstaande kan een zienswijze worden ingediend op de ontwerpwijziging Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB1) en het daarvoor opgestelde milieueffectrapport (MER). De minister van Infrastructuur en Waterstaat wil het Luchthavenverkeerbesluit voor Schiphol wijzigen om daarin het Nieuwe Normen- en Handavingsstelsel voor Schiphol (NNHS) juridisch vast te leggen, inclusief het maximumaantal vliegbewegingen van 500.000 per jaar en 29.000 in de nacht. Het NNHS zorgt ervoor dat zoveel mogelijk gebruik wordt gemaakt van de start- en landingsbanen die de minste hinder veroorzaken. In de praktijk wordt inmiddels 10 jaar volgens het NNHS gevolgen maar dit was nog niet juridisch verankerd. Daarnaast zijn mogelijkheden in het LVB1 opgenomen die een gecontroleerd herstel van het vliegverkeer op Schiphol na de coronacrisis mogelijk maken.

Wij hebben gezamenlijk met de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS), een samenwerkingsverband van 56 gemeenten en vier provincies, een zienswijze opgesteld. Aanvullend hierop hebben wij een eigen zienswijze opgesteld waar we nadrukkelijk ingaan op specifieke punten die voor ons van belang zijn. U treft beide reacties als bijlagen aan.

Wij verwachten u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

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

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



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	mevrouw N. van Paasschen	
Doorkiesnummer	+31235674894	29 maart 2021
Uw brief		
Ons kenmerk	X.2021.02017	
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 gelijkluidende 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

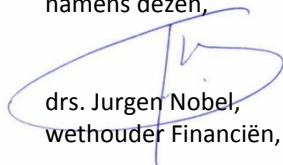
In het LVB1 wordt het aantal nachtvluchten op Schiphol van 32.000 naar 29.000 teruggebracht. Wat ons betreft is deze afname te klein. Bovendien is het een van de voorwaarden voor het

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

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

mw. S. Willemsen

BEL/RO

Telefoonnummer +31235143654

willemsens@noord-holland.nl

1 | 6

Betreft: BRS zienswijze Luchthavenverkeerbesluit (LVB-1)

Verzenddatum

26 maart 2021

Kenmerk

1598889/1598911

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
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

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 Handavingsstelsel, 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 handavingstelsel (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 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 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.

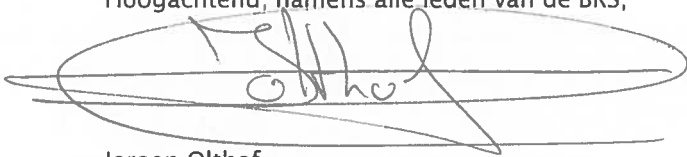
Laat een selectiviteitsinstrumentarium onderdeel zijn van een besluit over de ontwikkeling van Schiphol

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.

Hoogachtend, namens alle leden van de BRS,

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'J. Olthof', is written over a horizontal line. The signature is enclosed within a large, hand-drawn oval.

Jeroen Olthof
Voorzitter Bestuurlijke Regie Schiphol

* BRS: samenwerkingsverband van vier provincies en 56 gemeenten.