

Aan Hare Excellentie
Mevrouw C. van Nieuwenhuizen
Minister van Infrastructuur en Waterstaat
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Betreft : Zienswijze Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) voor de PlanMER voor de Luchtvaartnota 2020-2050

Hoofddorp, 16 april 2019

Hooggeachte mevrouw Van Nieuwenhuizen,

Graag maken ondergetekenden namens GroenLinks Haarlemmermeer van de gelegenheid gebruik om een zienswijze te geven op de notitie reikwijdte en detailniveau (NRD) voor de planMER voor de luchtvaartnota 2020-2050. In deze zienswijze zullen wij voornamelijk ingaan op aspecten die te maken hebben met Schiphol. De reden daarvoor is dat Schiphol is gelegen binnen onze gemeente én omdat Schiphol het overgrote gedeelte van de vliegbewegingen in ons land op haar conto schrijft.

Inleiding: Schiphol en Haarlemmermeer

De nationale luchthaven Schiphol ligt binnen de gemeentegrenzen van onze gemeente, de gemeente Haarlemmermeer. De geschiedenis van Haarlemmermeer en van Schiphol zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Illustratief daarvoor is dat in het gemeentelogo van de nieuwe gemeente Haarlemmermeer, op 1 januari jl. ontstaan na de gemeentelijke herindeling van Haarlemmerliede & Spaarnwoude en Haarlemmermeer, de luchthaven duidelijk gemarkeerd is middels een vliegtuig en een verkeerstoren.

Veel inwoners hebben een relatie met Schiphol, bijvoorbeeld doordat zij hun inkomen direct of indirect te danken hebben aan de werkgelegenheid die Schiphol met zich mee brengt. Zij staan meestal welwillend tegenover de luchthaven, ook als het gaat om hinder die ervaren wordt. 'Niet zeuren als je hier gaat wonen', is een veelgehoorde opvatting. Ook politiek-bestuurlijk is de opstelling van Haarlemmermeer als het gaat om Schiphol van oudsher welwillend. Er is bovendien sprake van een gevoelde verantwoordelijkheid voor de 'BV Nederland', waarvoor men Schiphol van groot belang acht.

Inmiddels is die welwillendheid richting Schiphol bij een gedeelte van onze inwoners aan het afkalven. Daar zijn een aantal redenen voor aan te wijzen. Een reden is dat de luchthaven in de afgelopen decennia flink gegroeid is: sinds 1990 is het aantal vliegtuigbewegingen verdubbeld. Ook het aantal inwoners van onze gemeente is in die periode enorm gestegen. De bedrijfsvoering en de groeiwensen van Schiphol en haar partners staan steeds vaker op gespannen voet met de belangen van (inwoners van) Haarlemmermeer en omgeving. Daarbij gaat het om thema's als het klimaat, gezondheid, geluid(soverlast), veiligheid, biodiversiteit en het ruimtebeslag.

Wat wij vragen

GroenLinks Haarlemmermeer vraagt aan u als minister van Infrastructuur en Waterstaat om in de planMER de aspecten die we hieronder puntsgewijs introduceren mee te nemen.

We roepen u op om op gedegen wijze en zonder vooringenomenheid álle aspecten te onderzoeken die van belang zijn voor het formuleren van een duurzame visie op de luchtvaart in ons land.

Ruimtelijke ordening en Schiphol

Schiphol neemt in onze gemeente van oudsher een prominente plek in. Ook letterlijk, want het ruimtebeslag van de luchthaven is enorm. En dan gaat het niet alleen om de locatie van de luchthaven zelf, maar ook om bijvoorbeeld de reservering voor de tweede Kaagbaan en om de geluidscontouren ('LIB'). Zaken, waarmee altijd rekening gehouden moet worden als het gaat om andere grote opgaven die er in onze gemeente zijn, zoals de woningbouwopgave, de komst van datacenters en de bijbehorende energie-infrastructuur, de klimaatopgave en het mobiliteitsvraagstuk.

Zienswijze punt 1 en 2:

1. We verzoeken u in de planMER te onderzoeken op welke wijze het ruimtelijke beslag van Schiphol, zowel letterlijk als ook qua reservering voor de tweede Kaagbaan en geluidscontouren, effect heeft op de ruimtelijke ontwikkeling binnen de Metropoolregio Amsterdam, ook in relatie tot bovengenoemde opgaven.
2. We verzoeken u binnen de planMER te onderzoeken of, en zo ja waarom, de reservering voor de tweede Kaagbaan nog langer gehandhaafd moet worden.

Gezondheid en geluid

Veel van onze inwoners ervaren ernstige overlast door het (grond)geluid dat de continue¹ stroom vliegtuigbewegingen én de grondgebonden activiteiten op Schiphol met zich meebrengen. In 2017 waren er bijna 500.000 vluchten op Schiphol, waarvan 32.700 nachtvluchten.

In 2016 deed [GGD Kennemerland onderzoek naar de geluidhinder en de slaapverstoring door vliegverkeer](#). Uit dit onderzoek bleek dat in de voormalige gemeente Haarlemmerliede & Spaarnwoude maar liefst 27 procent van de inwoners ernstige geluidshinder ondervindt door het vliegverkeer, in de voormalige gemeente Haarlemmermeer was dat 15 procent. Van ernstige slaapverstoring was sprake bij 15 procent van de inwoners van Haarlemmerliede en Spaarnwoude en bij 8 procent van de inwoners van de voormalige gemeente Haarlemmermeer. Dit is beduidend hoger dan wat er gemiddeld in deze regio wordt gerapporteerd: voor ernstige geluidhinder is dat 8 procent, voor ernstige slaapverstoring 4 procent. Van de deelnemers aan het onderzoek geeft gemiddeld 13% aan bezorgd te zijn om de gezondheid vanwege het wonen in de nabijheid van een vliegveld.

Volgens onderzoek van de Wereldgezondheidsorganisatie WHO is een verstoorde slaap slecht voor de gezondheid. Zelfs bij matige hinder in de nacht zijn er gezondheidseffecten meetbaar. Daarbij gaat het om een verhoogd risico op hoge bloeddruk, hart- en vaatziekten, overgewicht en diabetes. In oktober 2018 wees de WHO er om die reden op dat de [geluidsnormen](#) zoals die bij Schiphol worden gehanteerd veel te hoog zijn.

Deze onderzoeken zijn buitengewoon actueel omdat er (ook) in onze gemeente een enorme woningbouwopgave is. Er zijn plannen om in Haarlemmermeer voor 2040 circa 20.000 nieuwe woningen te bouwen. De vraag is of dit mogelijk is wanneer de gezondheidsrisico's, die gepaard gaan met de geluidsbelasting gerelateerd aan Schiphol, worden meegewogen in de besluitvorming.

Een voorbeeld: aan de Schipholzijde van Badhoevedorp is de wijk Schuilhoeve gepland. Een locatie waar er naar verwachting sprake zal zijn van veel geluidsoverlast, zowel van vliegtuigbewegingen als van grondgebonden activiteiten. Om deze wijk mogelijk te maken heeft de gemeente

¹ een simpele rekensom leert dat 500.000 vliegtuigbewegingen per jaar betekent dat er iedere minuut een vliegtuigbeweging, start of landing, is op Schiphol.

Haarlemmermeer in het kader van de Wet geluidhinder (Wgh) hogere grenswaarden voor de geluidsbronnen wegverkeer en industrielawaai moeten vaststellen.²

In de plannen voor Schuilhoeve wordt een grondgeluidniveau geaccepteerd dat 5dB hoger ligt dan wat acceptabel werd geacht in de [afspraken met betrekking tot het niveau van het grondgeluid zoals dat tien jaar geleden voor Hoofddorp Noord](#) is afgesproken. Ter informatie: een toename van 5 dB betekent ongeveer vier keer zoveel geluid. De gemeente onderzoekt momenteel op deze locatie wat de mogelijke effecten zijn van 'geluidadaptief bouwen'.

Geluid en grondgeluid gerelateerd aan de luchthaven en de effecten daarvan op de leefomgeving, op het welzijn en de gezondheid van onze inwoners zijn in onze gemeente naar de overtuiging van GroenLinks Haarlemmermeer volstrekt onvoldoende serieus genomen in de afgelopen jaren.

Sterker nog, ook in Haarlemmermeer is de beleidsregel 'Wonen en vliegen' vastgesteld. Hiermee wordt wonen mogelijk gemaakt in gebieden waar de leefbaarheid vanwege het geluid onder druk staat. Naar de overtuiging van GroenLinks Haarlemmermeer is deze beleidsregel in strijd met de grondwettelijke zorgplicht van de overheid voor de burger. Van toekomstige bewoners kan bovendien niet verwacht worden dat zij kunnen inschatten in welke mate vlieghinder hun persoonlijke leven zal raken.

Zienswijze punten 3, 4, 5 en 6:

3. We verzoeken u om in de planMER nadrukkelijk aandacht te schenken aan geluid, en aan geluid in relatie tot gezondheid en daarbij ook in te gaan op (gezondheidsnormen voor) grondgeluid en daarbij de richtlijnen van de WHO te betrekken.
4. Ook verzoeken wij u te onderzoeken op welke wijze de geluidsbelasting, ook van grondgeluid, momenteel berekend dan wel gemonitord wordt en of dit recht doet aan de werkelijke geluidsbelasting.
5. We verzoeken u om in de planMER te onderzoeken of en zo ja, welke bijdrage 'geluidadaptief bouwen' kan leveren als het gaat om het (grond)geluid in relatie tot wonen, gezondheid en leefbaarheid.
6. We verzoeken u om in de planMER te onderzoeken of, en zo ja, (grond)geluid de kwaliteit van de openbare buitenruimte en de recreatiegebieden in de omgeving van Schiphol beïnvloedt en of, en zo ja in welke mate, hinderbeperkende maatregelen een geluidreducerende invloed hebben als het gaat om de openbare buitenruimte en recreatiegebieden.

Gezondheid en de uitstoot van fijnstof en ultrafijnstof

De World Health Organisation wijst erop dat de uitstoot [van fijnstof en ultrafijnstof ernstige gezondheidsrisico's](#) oplevert. Een belangrijke [bron van fijnstof en ultrafijnstof](#) is de luchtvaart. Momenteel doet het [RIVM onderzoek naar de gezondheidseffecten van ultrafijnstof rond de luchthaven Schiphol](#). De uitkomsten daarvan worden verwacht medio 2021.

Zorgelijk is dat de normen die in Nederland gelden voor fijnstof en ultrafijnstof geen gezondheidsnormen zijn. De Wereldgezondheidsorganisatie raadt voor fijnstof en ultrafijnstof

² Besluit hogere waarden voor bestemmingsplan Schuilhoeve – Badhoevedorp, Nota van B&W, 2018.0064824

[gezondheidsnormen aan die twee keer zo laag zijn als de normen die in Nederland en Europa](#) worden gehanteerd.

Zienswijze punt 7 en 8:

7. We verzoeken u de uitkomsten van het bovengenoemde RIVM-onderzoek te betrekken in de planMER, en eventueel aanvullend onderzoek te doen.
8. We verzoeken u in om de planMER de uitstoot van fijnstof en ultrafijnstof te monitoren en de uitkomsten daarvan te relateren aan de gezondheidsnormen van de WHO.

Veiligheid

In april 2017 rapporteerde de [Onderzoeksraad voor Veiligheid](#) dat op Schiphol 'verdere groei niet veilig kan worden opgevangen met marginale aanpassingen. Er is een fundamentele discussie nodig over de toekomst van de luchtvaart in Nederland en de mogelijkheden en beperkingen van groei van Schiphol. Hierbij moet de staat nadrukkelijker de eindverantwoordelijkheid nemen.'

Een jaar later voelde de onderzoeksraad zich nogmaals geroepen om te reageren. In het [persbericht dat de onderzoeksraad uitbracht](#) staat de volgende alarmerende zin te lezen: 'Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het Veiligheidsplatform Schiphol (VpS) grijpen het rapport juist aan om te benadrukken dat de Onderzoeksraad geen signalen heeft dat de veiligheid van het vliegverkeer op en rond Schiphol op het moment van onderzoek onvoldoende was.' Nogmaals benadrukt de Onderzoeksraad de conclusie die hierboven is vermeld.

Zienswijze punt 9:

9. We verzoeken u in de planMER nadrukkelijk in te gaan op de veiligheid op Schiphol, ook in relatie tot diverse groei- en krimpsenario's.

Klimaatdoelstellingen en vestigingsklimaat in de Schipholregio

In deze zienswijze kan onze overtuiging dat de luchtvaart in ons land niet kan groeien vanwege de klimaatdoelstellingen niet ontbreken. Ook ons land ondertekende in Parijs immers het klimaatakkoord: dat is niet vrijblijvend. Dat de luchtvaart in eerste instantie 'buiten schot' bleef in dit akkoord is niet langer houdbaar. Ook de luchtvaart zal haar bijdrage aan het behalen van de klimaatdoelstellingen moeten leveren.

Vaak wordt gezegd dat de luchtvaart, Schiphol voorop, cruciaal is voor de economie van Nederland. Sinds het verschijnen van het [rapport 'De mainports voorbij'](#) weten we dat Schiphol weliswaar belangrijk is voor het vestigingsklimaat in ons land, maar dat er veel meer factoren daaraan een bijdrage leveren.

Een ander belangrijk onderzoek dat zeer recent (april 2019) werd gepresenteerd is het [onderzoek dat gedaan is bij Eindhoven Airport](#). In dit onderzoek werd ingegaan op de vraag wat voor luchthaven past bij de economische structuur en het profiel van de regio Eindhoven. Onderzoeker Manshanden hierover: 'De kernconclusie luidt dat we geen relatie hebben kunnen vinden tussen de economische structuur en de relatief hoge groei in de regio enerzijds en de vraag naar luchtverkeer in de regio en de rol die de luchthaven daarin speelt anderzijds.'

De raad voor de leefomgeving (RLI) zegt in haar aanbevelingen in het rapport 'De mainports voorbij' het volgende: 'Een integrale visie op de betekenis van economische kerngebieden voor het vestigingsklimaat leidt tot bredere afweging van overheidsinvesteringen, waardoor betere beleidskeuzes gemaakt kunnen worden. De raad adviseert om in de Strategie Vestigingsklimaat 2040 verschillende investeringen af te wegen op hun effect op het vestigingsklimaat en te kiezen voor de investeringen met het grootste effect. Het gaat daarbij niet alleen om harde factoren zoals infrastructuur, maar ook om zachtere factoren zoals kunst, groene leefomgeving en sociale inclusiviteit.'

Zienswijze punt 10 en 11:

10. We verzoeken u om in de planMER te onderzoeken of er een relatie is tussen de ontwikkeling van de regio en de groei van Schiphol, in analogie met het bovengenoemde onderzoek bij Eindhoven Airport.
11. We verzoeken u om in de planMER de klimaateffecten te onderzoeken van diverse groei- en krimpsenario's met betrekking tot de luchtvaart in Nederland, inclusief én exclusief de mogelijke effecten van mogelijke innovaties die de uitstoot van CO2 beperken.

'Verdozing' van het landschap

Ook in [Haarlemmermeer is sprake van een explosieve uitbreiding](#) van het aantal grote opslag- en distributiecentra (en datacentra). Deze hallen worden ogenschijnlijk zonder enige vorm van regie geplaatst en niet zelden op vruchtbare landbouwgrond. Deze ontwikkelingen zijn GroenLinks Haarlemmermeer een doorn in het oog.

Recent heeft het [College van Rijksadviseurs aangekondigd een breed onderzoek te gaan uitvoeren naar opslag- en distributiecentra en datacentra](#) in Nederland. Uit de toelichting op de website van het College: 'En dat landschap is juist zo belangrijk voor recreatie, natuur en als (internationale) vestigingsvoorwaarde. Bovendien is elke vierkante meter hard nodig voor de verduurzaming van de landbouw.' De uitkomsten van het onderzoek worden na de zomer van 2019 verwacht.

Zienswijze punt 12 en 13:

12. We verzoeken u in de planMER te onderzoeken in welke mate de luchtvaart en het bijbehorende vrachtverkeer bijdraagt aan de 'verdozing' van Nederland.
13. We verzoeken u om in de planMER de bevindingen uit het bovengenoemde onderzoek van het College van Rijksadviseurs mee te nemen.

Ecologie en biodiversiteit

De leefomgeving is natuurlijk niet alleen de leefomgeving van de mens. Wat ons opvalt in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau is dat er weinig tot geen aandacht is voor ecologische impact van het luchtverkeer. En waar u het wel benoemt, is het onduidelijk wat u gaat onderzoeken. Zo staat in bijlage C, toetskader bij biodiversiteit als indicator genoemd: *Biodiversiteit buiten Nederland*. En daarachter bij specificatie: *Verandering van de mondiale biodiversiteit*. Een zeer zuinige invulling van deze belangrijke indicator, zeker in het licht van het feit dat Nederland het qua biodiversiteit erg slecht doet: [in ons land is de biodiversiteit](#), afgemeten aan kwaliteit en kwantiteit van natuur, afgenomen tot ca. 15% van de oorspronkelijke situatie, voor Europa is dat gemiddeld iets minder van 50%.

Zienswijze punt 14 en 15:

14. We verzoeken u in de planMER biodiversiteit als indicator nadrukkelijk mee te nemen.
15. We verzoeken u in de planMER te onderzoeken welke effecten diverse groei- en krimpscenario's van de luchtvaart hebben op de biodiversiteit in ons land, en daarbij ook in te gaan op de biodiversiteit in de onmiddellijke omgeving van de luchthaven Schiphol.

Draagvlak en transparantie

In onze samenleving is bij velen het beeld ontstaan dat de overheid selectief kijkt naar de belangen van de luchtvaartsector en naar de belangen van de overheid als aanjager van de economie en als aandeelhouder van de Schipholgroep en KLM, en minder of niet naar de andere grote maatschappelijke belangen die er ook zijn: veiligheid, gezondheid, klimaatdoelstellingen en milieuaspecten.

Het niet-nakomen van toezeggingen, bijvoorbeeld als het gaat om het maatregelen om het grondgeluid in Hoofddorp-Noord met 10 dB te beperken, het 'anticiperend handhaven' bij geluidsoverlast, en ervaringen als bij de 'belevingsvlucht' bij Lelystad, voeden dit gevoel.

De communicatie vanuit de overheid draagt niet altijd bij aan vertrouwen in diezelfde overheid. Ook in de notitie reikwijdte en detailniveau (NRD) voor de planMER is 'vaagtaal' te lezen. Omdat het een nogal cruciaal stuk van de notitie betreft, halen we het hier in zijn geheel aan:

'Adaptief

De Luchtvaartnota wordt uitgewerkt met een adaptieve aanpak, zowel voor wat betreft het opstellen van de nota als voor de periode daarna. Deze methode heeft als kenmerk dat onzekerheid een transparante plaats inneemt in de besluitvorming. Onzekerheid wordt vertaald in het zoeken naar en waarderen van flexibiliteit in beleidsmaatregelen, het werken met ontwikkelpaden en beslisvolgordes in plaats van vaste eindbeelden, het verbinden van korte termijn beslissingen met lange termijn opgaven en het verbinden van investeringsagenda's van verschillende publieke en private partijen.'

Transparantie is een kernwaarde voor betrouwbaar openbaar bestuur. Bovenstaande quote is volstrekt onleesbaar.

Zienswijze punt 16:

16. We roepen de minister op om in de communicatie met alle belanghebbenden te streven naar tijdige, volledige, correcte en begrijpelijke informatie. Dit geldt dus ook voor de planMER en de stappen die daar aan vooraf gaan en die daar op volgen.

Tot slot

In deze zienswijze hebben we u willen meenemen in het steeds complexere speelveld waar we in Haarlemmermeer mee te maken hebben vanwege de aanwezigheid van Schiphol in onze gemeente.

De grenzen aan de groei van Schiphol zijn wat ons betreft niet alleen bereikt als het gaat om het behalen van de klimaatdoelstellingen maar vooral ook als het gaat om leefbaarheid in onze gemeente, en om de veiligheid en gezondheid van onze inwoners.

Naar ons harde oordeel zijn de belangen van onze inwoners tot op heden volstrekt onvoldoende meegewogen in de besluitvorming rond de luchthaven. Dit staat op gespannen voet met de grondwettelijke zorgplicht die de overheid heeft voor haar burgers. Het is hoog tijd dat hierin verandering komt. Veel inwoners van ons land, en zeker de inwoners van Haarlemmermeer, betalen een hoge prijs als het gaat om de luchtvaart. Zij worden continu geconfronteerd met geluid, ook in de nacht, en staan bloot aan de uitstoot van (ultra)fijnstof, met mogelijk ernstige gevolgen voor hun gezondheid en welzijn.

Wat voor de omgeving van Schiphol geldt, geldt natuurlijk ook voor de rest van Nederland. Om die reden zijn wij ook geen voorstander van het verplaatsen van vluchten naar Lelystad, of van het verplaatsen van Schiphol naar zee.

Het lijkt wel of we in de discussie over de luchtvaart een belangrijk uitgangspunt over het hoofd zien. En dat is dat de luchtvaart geen doel is, maar een middel. De kunst is om in de gesprekken over de toekomst van de luchtvaart helder te krijgen wat we als samenleving willen bereiken, wat onze doelen zijn. Wellicht kunnen de zeventien [Sustainable Development Goals](#), of Duurzame Ontwikkelingsdoelen, van de Verenigde Naties hierin behulpzaam zijn.

Graag ontvangen wij een reactie op de punten die wij in deze zienswijze bij u onder de aandacht hebben gebracht.

Wij wensen u veel succes toe bij uw werkzaamheden.

Hoogachtend, namens bestuur en fractie GroenLinks Haarlemmermeer,



Stephan Elst, voorzitter GroenLinks Haarlemmermeer



Maaïke Ballieux-Hamel, fractievoorzitter GroenLinks Haarlemmermeer

Contactinformatie:

Maaïke Ballieux-Hamel

meballieux-gl@ziggo.nl