



College van B&W

Postbus 4, 1180 BA Amstelveen

*Vermeld bij reactie ons kenmerk en datum
van deze brief*

AAN
de gemeenteraad Amstelveen

**Disclaimer: deze brief is ongetekend op persportal geplaatst.
Aan deze versie kunnen geen rechten worden ontleend. Alleen
de ondertekende schriftelijke versie is bindend.**

Datum 23 juni 2020

Betreft reactie op Ontwerp-Luchtvaartnota en Ontwerp Aanvullingsregeling geluid

Geachte raad,

Zoals wij reeds in onze brief van 2 juni jl. hebben aangegeven, geeft de Ontwerp-Luchtvaartnota ons aanleiding om te reageren. Inmiddels heeft de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) een duidelijke en krachtige zienswijze opgesteld. De zorgen die wij als college van Amstelveen hebben over deze Ontwerp-Luchtvaartnota staan in deze brief goed en helder verwoord. De betreffende zienswijze treft u als bijlage bij deze brief aan.

Ook de zienswijze en de brandbrieven die de BRS gelijktijdig heeft gestuurd aan minister Van Nieuwenhuizen en minister Ollongren, naar aanleiding van de publicatie van de Ontwerp Aanvullingsregeling geluid, sturen wij u ter informatie toe.

Als college hebben wij besloten actief te communiceren over het standpunt van de BRS in bovenstaande dossiers. Het persbericht dat wij om die reden hebben opgesteld is tot slot ook als bijlage bij deze brief gevoegd.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van de gemeente Amstelveen,
de secretaris, de burgemeester,

Bert Winthorst

Tjapko Poppens

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

Verzenddatum

Betreft: consequenties voor afspraken SMASH

Kenmerk

1439168/1441011

Excellentie,

Uw kenmerk

In 2016 hebben wij in het kader van wonen en vliegen bestuurlijke afspraken met elkaar gemaakt. Conform deze afspraken (zie de kamerbrief van 16 oktober 2017 in de bijlage) is het Luchthavenindelingbesluit Schiphol per 1 januari 2018 gewijzigd om binnen het zogenaamde planologische afwegingsgebied (LIB 5, de voormalige 20 Ke-contour) voldoende ruimte te laten, zowel voor de ontwikkeling van luchthaven Schiphol als voor woningbouwontwikkelingen. Het op 8 juni j.l. ter consultatie aangeboden Ontwerp-Aanvullingsregeling geluid geeft ons reden tot grote zorg. Wij verwachten dat woningbouw in de wijde omgeving van Schiphol in de knel komt door de hierin voorgestelde aanpassing van de rekenregels voor de cumulatie van geluid, in samenhang met de tabel met kwalificaties voor het akoestisch leefklimaat op basis van het gecumuleerde geluidniveau.

Het bevoegd gezag (veelal de gemeente) moet bij woningbouw een oordeel vellen over de aanvaardbaarheid van het gecumuleerde geluidniveau. De gecumuleerde waarde is niet genormeerd, maar kent wel kwalificaties. De kwalificaties variëren van “zeer goed” tot “zeer slecht” en zijn in een tabel in de toelichting van het Aanvullingsbesluit geluid opgenomen (zie tabel hieronder). Doordat tegelijk een correctie voor luchtvaartlawaai wordt ingevoerd, waarbij luchtvaartlawaai veel zwaarder meetelt dan voorheen, zijn deze kwalificaties veel strenger dan voorheen in de Wet geluidhinder. Met desastreuze gevolgen voor de woningbouwopgave in deze regio.

Toegepast op het gebied rondom Schiphol moet het akoestisch leefklimaat van de hele regio generiek als minimaal “tamelijk slecht” tot

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

“zeer slecht” beoordeeld worden. Door de correctie in combinatie met de tabel wordt daarmee de hele regio, ongeacht de lokale omstandigheden, bij voorbaat als onleefbaar weggezet. In ieder geval in gebieden met de kwalificaties “slecht” en “zeer slecht” (het oranje gebied in het kaartje hieronder) kunnen gemeenten niet motiveren dat de gecumuleerde geluidbelasting aanvaardbaar is, of dat er voldoende andere omgevingskwaliteiten zijn die een “slecht” tot “zeer slecht” akoestisch klimaat kunnen compenseren. Daarmee gaat dit gebied dan de facto op slot.

Dit gebied is zeer veel groter dan de huidige beperkingengebieden waar op grond van het LIB terughoudendheid met woningbouw dient te worden betracht. Zelfs in gebieden waar in de sectorale wet- en regelgeving voor luchtvaart het geluid van luchtvaart niet meer relevant wordt geacht, en waar de verstedelijkingsopgave moet neerslaan, wordt via cumulatie in combinatie met de tabel luchtvaart ineens de allesbepalende factor in elke ruimtelijke ontwikkeling. Zonder hinder van vliegtuiggeluid te bagatelliseren lijkt dit geen recht te doen aan de werkelijkheid. Het strookt bovendien niet met de wijze waarop in de Ontwerp-Luchtvaartnota vliegtuiggeluid wordt beoordeeld.

Om een paar voorbeelden te geven:

- Binnen LIB5 is de afspraak dat er binnenstedelijk ruimte wordt geboden aan de woningbouwopgave. Maar op de 53 Lden contour (voorheen 20 Ke) komt het gecumuleerde geluidniveau enkel door de bijdrage van luchtvaartgeluid al uit boven de grenswaarde voor wegverkeer. Met andere woorden: als het inderdaad wegverkeer was kon geen hogere grenswaarde meer worden verleend.
- Binnen de 48 Lden contour zijn er vanuit luchtvaartregelgeving geen beperkingen. Maar op de buitengrens van dit gebied komt het gecumuleerde niveau alleen al door luchtvaart om te rekenen uit op 64 dB, bovenin in de klasse tamelijk slecht.
- Zelfs in het gebied waar luchtvaartgeluid niet meer relevant wordt geacht, blijkt luchtvaartgeluid in de cumulatie de dominante factor te zijn. Bij 41 Lden Luchtvaart (NB: contouren worden slechts berekend tot 46 Lden!) komt de gecumuleerde waarde uit onder 56 dB, de ondergrens van matig. Zou er een geluidbelasting vanwege wegverkeer zijn van 50 dB, in een normale stedelijke omgeving heel gewoon, is het gecumuleerde niveau door de bijdrage van luchtvaartgeluid toch 56 dB gecumuleerd en wordt het akoestisch leefklimaat wat anders als “goed” zou zijn beoordeeld, ineen als “matig” geclassificeerd (twee klassen lager).

Wij vragen ons af hoe de keuze in de Ontwerp–Luchtvaartnota van groei in balans met de omgeving nog kan worden onderbouwd, als kennelijk het akoestisch leefklimaat voor de hele regio nu op zijn best als “tamelijk slecht” is te kwalificeren, maar voor grote delen “slecht” en “zeer slecht” is? En het akoestisch klimaat vanuit de Aanvullingsregeling geluid dus eigenlijk onleefbaar wordt geacht? Wat wordt daar dan tegenover gesteld? En omgekeerd, wat is de tabel voor de kwalificatie van gecumuleerd geluid nog waard als deze in de besluitvorming over luchtvaart kennelijk geen rol speelt?

Vanzelfsprekend moet het gecumuleerde geluidniveau onderdeel zijn van een zorgvuldige afweging in de ruimtelijke ordening, maar dat zou het dan ook moeten zijn bij de besluitvorming op basis van de luchtvaartwetgeving. Ons inziens dient er een wederkerigheid en consistentie te zijn in de consequenties die worden verbonden aan het gecumuleerde geluidniveau. Dat is nu niet het geval. In de ruimtelijke ontwikkeling wordt immers direct gestuurd op geluid, maar in de besluitvorming over Schiphol wordt gestuurd op de gelijkwaardigheidscriteria. De gelijkwaardigheidscriteria bieden géén bescherming aan de omgeving.

Dit gebrek aan consistentie tussen afwegingscriteria in het ruimtelijke spoor en in het sectorale spoor van de luchtvaart, wringt. Voor ons bewijst dit opnieuw dat er grote urgentie is om de wet- en regelgeving voor luchtvaart af te stemmen op het systeem van het omgevingsrecht. Consequenties van keuzes in de verschillende sporen dienen in beeld te worden gebracht en in hun onderlinge samenhang te worden doordacht, vóórdat in afzonderlijke trajecten separate wijzigingen worden aangebracht.

Wij gaan hierover graag met u in gesprek.

Hoogachtend, namens alle leden van de BRS,

Jeroen Olthof
Voorzitter Bestuurlijke Regie Schiphol

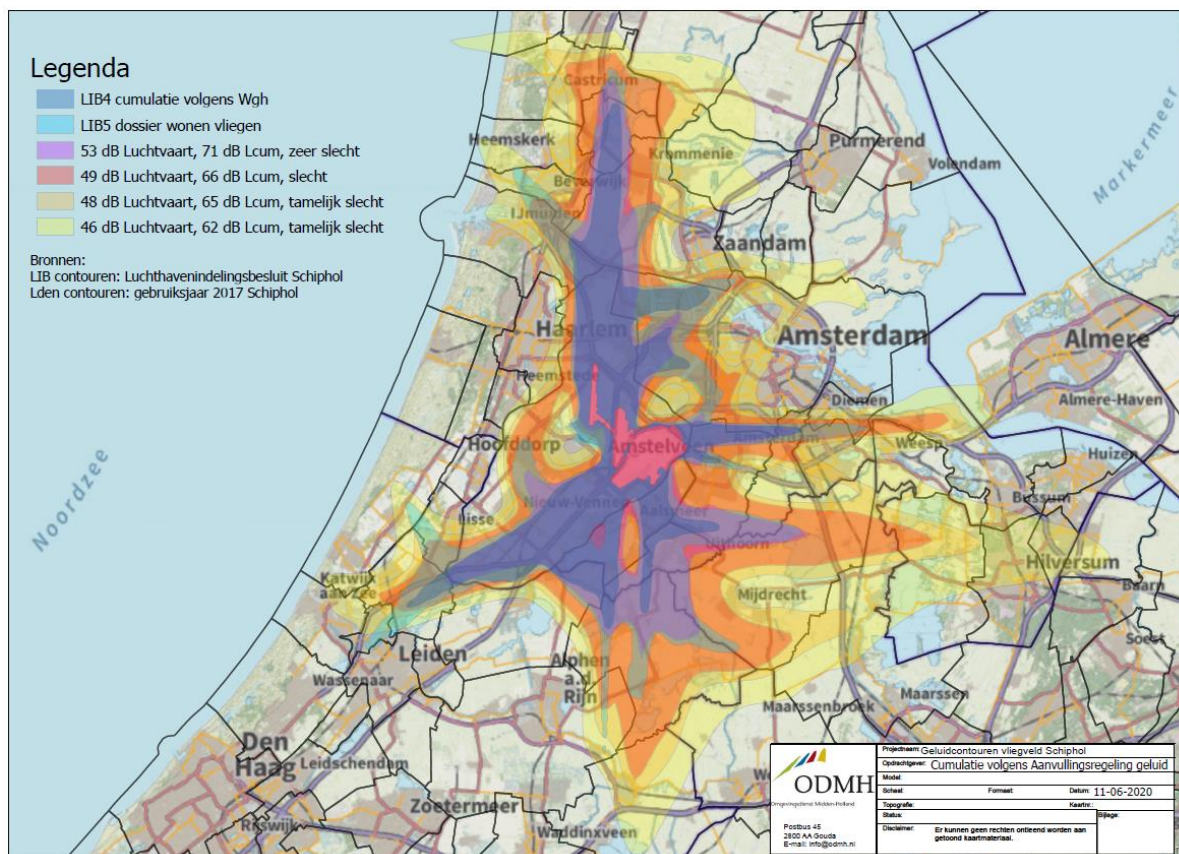
Bijlage 1

Kamerbrief 16 oktober 2017

Tabel classificaties gecumuleerd geluidniveau

Gecumuleerd geluid in L _{cum}	Kwalificatie
45 of minder	Zeer goed
46-50	Goed
51-55	Redelijk
56-60	Matig
61-65	Tamelijk slecht
66-70	Slecht
71 of meer	Zeer slecht

Afbeelding: kwalificatie van gecumuleerd geluidniveau als gevolg van bijdrage luchtvaart
(op basis van gerealiseerde vliegoperatie 2017)



Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
Mw. K.H. Ollongren
Postbus 20011
2500 EA Den Haag

1 | 4

Verzenddatum

Kenmerk

1439168/1441012

Uw kenmerk

Betreft: Zienswijze BRS Aanvullingsregeling geluid Omgevingswet

Excellentie,

Op 8 juni jl. is de Ontwerp-Aanvullingsregeling geluid Omgevingswet ter consultatie gegaan. De daarin voorgestelde aanpassing van de rekenregels voor de cumulatie van geluid voor luchtvaart, in samenhang met de tabel met kwalificaties voor het akoestisch leefklimaat op basis van het gecumuleerde geluidniveau, geven ons reden tot grote zorg.

Op grond van de voorgestelde aanpassing zal de gehele Schipholregio generiek als “tamelijk slecht” tot “zeer slecht” moeten worden beoordeeld. Wij verwachten dat hierdoor in de wijde omgeving van luchthaven Schiphol ruimtelijke ontwikkelingen in de knel komen.

Het bevoegd gezag (veelal de gemeente) moet een oordeel vellen over de aanvaardbaarheid van het gecumuleerde geluidniveau. De gecumuleerde waarde is niet genormeerd, maar kent wel kwalificaties. De kwalificaties zijn in een tabel in de toelichting van het Aanvullingsbesluit geluid opgenomen (zie bijlage) en variëren van “zeer goed” tot “zeer slecht”.

Grote gebieden op slot

Doordat u tegelijk een correctie voor luchtvaartlawaai invoert zijn deze kwalificaties veel strenger dan voorheen in de Wet geluidhinder. Toegepast op het gebied rondom Schiphol moet het akoestisch leefklimaat van de hele regio generiek als minimaal “tamelijk slecht” tot “zeer slecht” beoordeeld worden. In gebieden met de kwalificaties “slecht” en “zeer slecht” (het oranje gebied in het kaartje in de bijlage) kunnen gemeenten niet motiveren dat de gecumuleerde geluidbelasting aanvaardbaar is, of dat er voldoende andere omgevingskwaliteiten zijn

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

die een “slecht” tot “zeer slecht” akoestisch klimaat kunnen compenseren. Daarmee gaat het oranje gebied dan de facto op slot.

Dit gebied ligt ruim buiten de huidige beperkingen- en afwegingsgebieden vanwege het Luchthavenindelingbesluit Schiphol. Zelfs in gebieden waar het geluid van luchtvaart niet meer relevant wordt geacht, wordt luchtvaartgeluid via de cumulatieregels alsnog de allesbepalende factor in elke ruimtelijke ontwikkeling en, ongeacht de lokale omstandigheden, altijd veruit de dominante geluidbron. Dit heeft tal van onbedoelde en wat ons betreft onwenselijke effecten.

Gebrek aan consistentie in afwegingscriteria

Vanzelfsprekend moet ook luchtvaartgeluid betrokken worden in de afweging van het gecumuleerde geluidniveau. Er dient echter wel een wederkerigheid en consistentie te zijn in de consequenties die aan het (gecumuleerde) geluidniveau worden verbonden. Dat is nu niet het geval. In de ruimtelijke ontwikkeling wordt direct gestuurd op geluid, maar in de besluitvorming over Schiphol wordt gestuurd op de gelijkwaardigheidscriteria. De gelijkwaardigheidscriteria bieden géén bescherming aan de omgeving.

Dit gebrek aan consistentie tussen afwegingscriteria in het ruimtelijke spoor en in het sectorale spoor van de luchtvaart, wringt. De gevolgen van het gecumuleerde geluidniveau worden nu eenzijdig bij de decentrale overheden neergelegd. Consequenties van keuzes in de verschillende sporen dienen in hun onderlinge samenhang te worden doordacht, vóórdat in afzonderlijke trajecten separate wijzigingen worden aangebracht.

Voorstel

Wij stellen u dan ook voor de cumulatieregels voor luchtvaart beleidsneutraal in de Aanvullingsregeling geluid op te nemen. Een correctie van de hinderlijkheidsfactor, en de effecten daarvan, zal moeten worden afgewogen in samenhang met de besluitvorming over de geluidsnormen voor de luchtvaart in het sectorale spoor. Wij gaan hierover graag met u in gesprek.

Hoogachtend, namens alle leden van de BRS,

Jeroen Olthof
Voorzitter Bestuurlijke Regie Schiphol

2 bijlagen

Bijlage 1 Tabel

Bijlage 2 Afbeelding

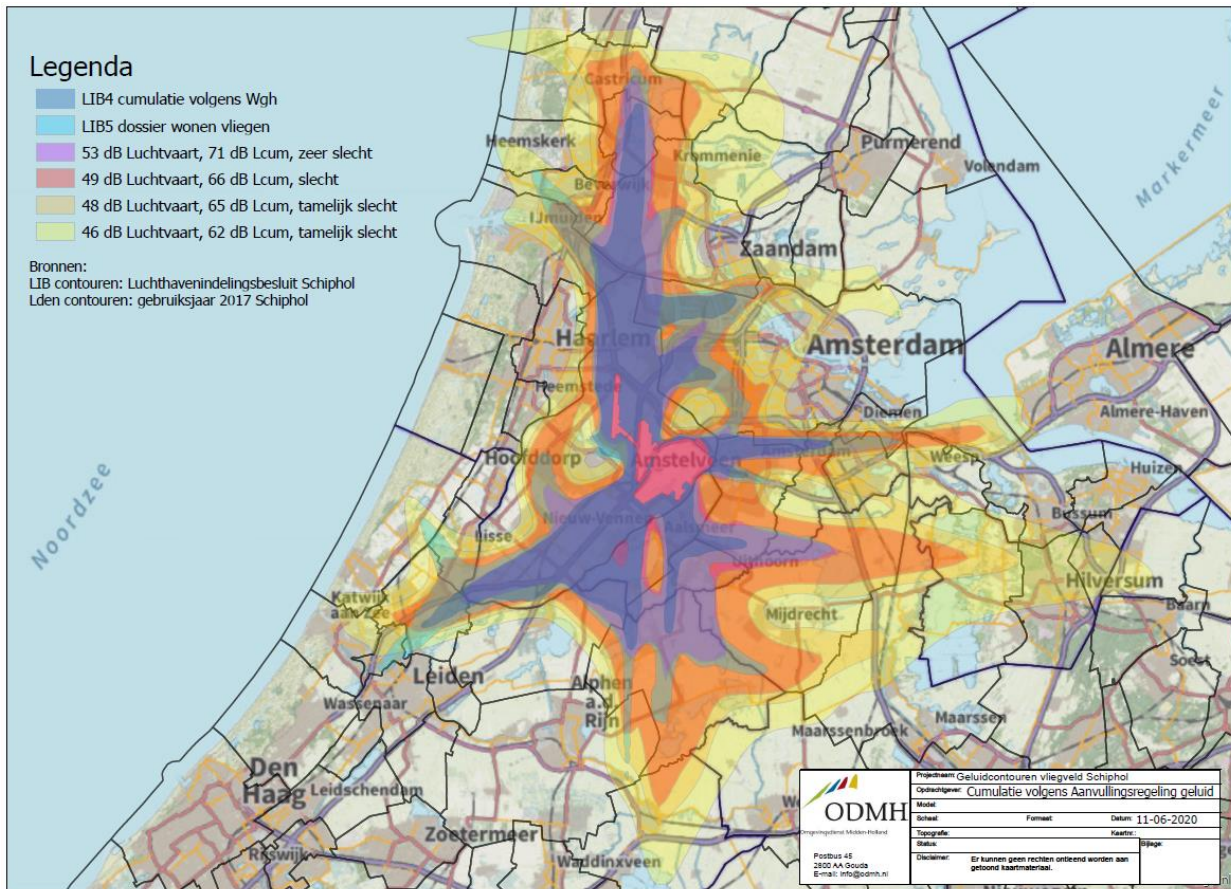
Bijlage 1

Tabel classificaties gecumuleerd geluidniveau

<i>Gecumuleerd geluid in Lcum</i>	<i>Kwalificatie</i>
<i>45 of minder</i>	<i>Zeer goed</i>
<i>46-50</i>	<i>Goed</i>
<i>51-55</i>	<i>Redelijk</i>
<i>56-60</i>	<i>Matig</i>
<i>61-65</i>	<i>Tamelijk slecht</i>
<i>66-70</i>	<i>Slecht</i>
<i>71 of meer</i>	<i>Zeer slecht</i>

Bijlage 2

*Afbeelding: kwalificatie van gecumuleerd geluidniveau als gevolg van
bijdrage luchtvaart
(op basis van gerealiseerde vliegoperatie 2018)*



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

1 | 9

Verzenddatum

Kenmerk

1439168/1439176

Uw kenmerk

Betreft: zienswijze BRS op de luchtvaartnota

Excellentie,

Met veel belangstelling hebben de leden van de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) kennis genomen van de ontwerp-luchtvaartnota 2020–2050, Verantwoord vliegen naar 2050. De formele kaderstelling door het Rijk als bevoegd gezag voor Schiphol raakt één op één aan onze rollen, taken en bevoegdheden als decentrale overheden. Vanuit de BRS, het samenwerkingsverband van de vier provincies en 56 gemeenten in de Schipholregio, hebben wij vanuit die gedeelde verantwoordelijkheid een gezamenlijke zienswijze opgesteld.

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. Dat vraagt dat verschillende vraagstukken en thema's in onderlinge samenhang worden beschouwd. Dat ontbreekt in deze nota.

We herkennen veel van onze ideeën en eerdere suggesties maar deze zijn in de nota niet uitgewerkt. Ook is niet helder hoe de diverse onderdelen uit de nota zich tot elkaar verhouden. Er lijkt gekozen te worden voor groei zonder dat de randvoorwaarden zijn gedefinieerd. Daarmee lijkt de afweging tussen groei en leefbaarheid uit balans. Zo wordt gesproken over groei onder voorwaarden terwijl veel huidige knelpunten nog niet zijn opgelost. Zelfs de huidige operatie is nog steeds niet juridisch verankerd. Wat wordt dan als referentiepunt voor

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

groei gehanteerd?

Nut en noodzaak, de consequenties voor de omgeving, de keuzes die daarbij worden gemaakt tussen diverse publieke belangen en de gevolgen daarvan voor het ruimtegebruik, de gezondheid en het klimaat zijn niet in beeld gebracht. Ook inzicht in sturingsinstrumenten ontbreekt. Zelfs de grenswaarden waarop het kabinet wil gaan sturen zijn niet helder. Dit gebrek aan concrete uitwerking, samenhang en integraliteit vormt dan ook de kern van onze zorg. Het eerst zien en dan geloven motto van de BRS is daarmee nog onverminderd van toepassing.

Integrale mobiliteitsbenadering

De minister constateert dat er een grote behoefte is aan vliegen. Dat suggereert een schaarste waarvan het de vraag is in hoeverre dat in Nederland gefaciliteerd kan (en volgens sommige partijen moet) worden. De nota geeft daar geen antwoord op of richting aan. In de nota wordt wel een integrale mobiliteitsbenadering aangekondigd maar deze wordt niet als onderlegger gebruikt voor de keuzes die het kabinet ten aanzien van luchtvaart wil maken. Is de sky letterlijk de limit of zit daar vanuit andere publieke belangen een begrenzing aan? Dat is niet helder.

In de nota is geen alternatief voor luchtvaart uitgewerkt om de behoefte aan internationale verbinding vorm te geven. We noemen in dit kader het doortrekken van de Noord-Zuid lijn van Amsterdam naar Schiphol en Hoofddorp om ruimte te maken voor internationale treinen op Schiphol zodat korte afstandsvluchten kunnen worden vervangen. We vragen het kabinet om dit op te nemen in de Luchtvaartnota.

Wij onderschrijven de inzet op de selectieve ontwikkeling van Schiphol als (multimodale) hub. Maar de luchtvaartnota maakt niet helder wat dat betekent voor de samenhang en functieverdeling tussen de Nederlandse (en in de toekomst wellicht ook andere Europese) luchthavens. Wat is gegeven het eigen profiel en de verdere ontwikkeling van Lelystad, Eindhoven en Rotterdam een passende rolverdeling binnen dat multimodale perspectief en hoe wordt dat perspectief in die context geplaatst?

Wij verwachten van dit kabinet een multimodale mobiliteitsbenadering over de wijze waarop zij de Nederlandse behoefte aan internationale connectiviteit vorm wil geven. Welke modaliteiten worden daarbij gewogen? Welke voor- en nadelen kleven daar aan (gezondheid, impact op de leefomgeving, ruimtegebruik, financiering, etc.)? Welke

locatiekeuzes spelen daarbij een rol? Op grond van welke parameters wordt dit uitgewerkt?

Integrale visie op veiligheid

Wij missen in het hoofdstuk over veiligheid de relatie met gezondheid. De huidige pandemie laat zien dat veiligheid veel breder zou moeten worden opgevat. Gezondheid maakt daar wat ons betreft onderdeel van uit, zowel i.r.t. veilig gebruik (gezondheidsvereisten aan passagiers, operationele aanpassingen, vliegverbod op landen) als i.r.t. een veilige en gezonde leefomgeving (welke normen stellen we vanuit gezondheid aan de sector).

Ook openbare veiligheid in relatie tot de bereikbaarheid van de luchthaven ontbreekt (paragraaf 6.2.1) in het hoofdstuk veiligheid terwijl dat randvoorwaardelijk moet zijn. We zagen al een autonome toename van het aantal passagiers bij een plafond van 500.000 vluchten, laat staan wat de druk gaat zijn bij 1,5% groei. En hoe ziet dit er uit in de door het kabinet gewenste 1,5 meter samenleving? Het kabinet geeft nergens aan hoe dat op een veilige manier kan en/of welke aanvullende maatregelen in de infrastructuur daar voor nodig zijn. Wat als er iets gebeurt? Hoe krijg je al die mensen daar weg? Dit staat nog los van de ambities ten aanzien van substitutie met internationale treinen die nog een aanvullende claim op de bestaande infrastructuur leggen. Wij verwachten een heldere visie op de benodigde investeringen in het onderliggende bereikbaarheidssysteem.

De Onderzoeksraad voor Veiligheid heeft een advies uitgebracht over veilig vliegen. Daarin stelt de raad dat de randvoorwaarden nog niet op orde zijn om te groeien naar de vaak genoemde 540.000 vliegbewegingen per jaar. Daarboven op wordt in de PlanMER dit aantal in drie varianten fors overschreden. Een uitleg hoe met de veiligheid rekening wordt gehouden ontbreekt in zowel de PlanMER als de nota. Daarmee lijken de drie groei scenario's niet realistisch. Pas in hoofdstuk 8 van de PlanMER 'Leemten in kennis en monitoring en evaluatie' wordt melding gemaakt van dit rapport en dat nader onderzoek nodig is.

Wij verwachten dat zowel de luchtvaart als de luchthaven gehouden worden aan juridisch houdbare vergunningen op grond van de wet natuurbescherming (Europese HR art 6 lid 1, 2 en 3). Specifiek ten aanzien van stikstof gaan wij er van uit dat de luchtvaartsector een eventuele toename van stikstof uitstoot voor eigen rekening neemt. Wij willen dat er zo spoedig mogelijk een Luchthavenverkeersbesluit (LVB) komt om de rechtszekerheid van de omwonenden te borgen. Stikstof lijkt nu het argument om de besluitvorming uit te stellen. We pleiten er

daarom voor dat het (LVB1) binnen de reeds bestaande stikstofrechten van Schiphol wordt vastgesteld.

Hinder

Het kabinet hanteert de simplistische benadering dat hinder één op één kan worden opgelost met stillere en schonere vliegtuigen. De ervaring in de afgelopen jaren laat juist zien dat die redenering niet klopt als er tegelijkertijd een toename is van het aantal vluchten. Juist deze toename in intensiteit en het gebrek aan rustmomenten bleek het grote zorgpunt in de omgeving. Hier gaat de nota niet op in.

Ook ten aanzien van de nachtvluchten lijkt de nota te kort door de bocht. Er lijkt alleen gestuurd te worden op het verminderen van het aantal nachtvluchten. Maar als de resterende vluchten worden uitgevoerd met grotere en zwaardere vliegtuigen is het maar zeer de vraag of het doel, meer rust in de nacht, daadwerkelijk wordt gerealiseerd. Ook is niet helder wat de gevolgen zijn voor de belasting gedurende de dag. Er zijn ook andere opties zoals een nachtsluiting. Waarom wordt dat niet onderzocht?

In de nota wordt groei gekoppeld aan “minder hinder”. Maar wat wordt daarmee bedoeld? Gaat iedereen er op vooruit of moet er per saldo minder hinder zijn? Binnen het huidige kader wordt de per saldo benadering gehanteerd. In de praktijk betekent dat verplaatsing van hinder van het ene naar het andere gebied, het zogenaamde waterbed effect. Deze effecten brengt de Minister niet in beeld. Voor de toekomst willen wij af van deze salderingsbenadering, wij willen dat niemand er op achteruit gaat. Sterker nog, er zijn gebieden die al jaren substantieel hindervermindering is toegezegd. Om het vertrouwen te herwinnen moet dat worden opgelost voordat over groei kan worden gesproken.

Het is niet duidelijk welk gebied in beschouwing wordt genomen bij de beoordeling van minder hinder. Wat de BRS betreft moeten de effecten voor een groter gebied in beeld worden gebracht dan de 48Lden contour. Daarbij gaat het wat de BRS betreft om hinder in brede zin (geluid, gezondheid, uitstoot).

In de PlanMER wordt wel een groeimodel beschreven. In dat model wordt aangenomen dat vliegtuigen jaarlijks 1% stiller worden. Vervolgens wordt een één op één relatie gelegd, 1% geluidsreductie geeft ruimte voor een groei van 1%. Deze stelling is onjuist want de decibellen schaal is logaritmisch. Eén procent reductie is minder dan één dB afname van een overvliegend vliegtuig. Een verschil van 1 dB is niet hoorbaar en zegt ook niets over het piekniveau. De hinder neemt voor de bewoners dus niet per sé af. Als daar een groei van 1% bij komt,

neemt de hinder voor de bewoners alleen maar toe. Daarnaast zorgt het overvliegen van meer vliegtuigen voor minder rustmomenten.

Bovendien zal door groei nog meer gebruikt worden gemaakt van secundaire banen, omdat de primaire banen op een gegeven moment aan de maximale capaciteit zitten. Het gebied waar veel overheen wordt gevlogen wordt dus ook groter. Hier wordt geen oplossing voor geboden.

Hinder is een veel complexer probleem dan in de nota wordt geschetst. Ook niet-akoestische factoren spelen een rol. Een optimale inrichting van de leefomgeving hoeft bovendien niet altijd aan te sluiten bij andere publieke belangen die we in het gebied willen realiseren. Dat maakt ruimtelijke ordening nou juist zo complex. Een sectorale zwart/wit benadering past daar niet bij. De Omgevingswet probeert daarom een instrumentarium te bieden om op een goede afgewogen manier invulling te geven aan die dynamiek met inachtneming van heldere normen ten aanzien van gezondheid, milieu en klimaat.

Het is positief dat in de Luchtvaartnota onderkend wordt dat nieuwe inzichten en technieken, zoals geluidsadaptief bouwen, bij kunnen dragen aan de verbetering van de leefkwaliteit. Dit vraagt wel om investeringen in onderzoek en innovatie en om experimenteerruimte. Wij vragen de minister hierin maximaal te faciliteren. Voor die gebieden waar ook met innovatieve technieken onvoldoende beperking van hinder kan worden bereikt, moet de kwaliteit van de leefomgeving en de vitaliteit van kernen op andere wijze worden geborgd. Wij vragen de minister om hiervoor voldoende middelen te reserveren in het Omgevingsfonds.

Ruimtelijke ordening

De uitwerking van de leefkwaliteit vindt volgens de nota deels via de Omgevingswet plaats. Maar de sectorale wet- en regelgeving uit de luchtvaart sluit niet aan bij het systeem van de ruimtelijke ordening (ro). Dat is nu juist het grote kritiekpunt vanuit de decentrale overheden. Het kabinet geeft niet aan hoe het beide systemen op elkaar wil laten aansluiten en wat leidend gaat zijn in de afwegingen.

Op dit moment zit er geen onderlinge wederkerigheid in de regelgeving voor de sector en de ro. Wij zijn gehouden aan een standstil uit 2003 terwijl de maatschappij continu verandert. De sector is gehouden aan een kader voor gelijkwaardigheid dat zo ruim is vastgesteld dat ze op grond daarvan kunnen blijven groeien zonder dat daar bescherming voor de omgeving tegenover staat. Gebaseerd op dosis effectrelaties uit 2002, nog van voor de aanleg van de Polderbaan.

Het kabinet stelt dat “De Rijksoverheid gaat sturen via heldere randvoorwaarden voor groei vanuit publieke belangen. De capaciteit in de lucht en op de grond is de uitkomst daarvan.” Dat klinkt als een stap in de goede richting. Maar in het kader van de cumulatie van geluid die wij vanuit de aanvullingsregeling omgevingswet moeten gaan toepassen geeft dat een zorgelijk beeld voor de generieke kwalificatie van de leefkwaliteit in de Schipholregio, zie het kaartje in bijlage 1. Wij kunnen dat niet rijmen met het geschetste groeiperspectief voor de sector in deze nota. Of bedoelt het kabinet dat luchtvaart leidend is in de keuzes van de NOVI en daarmee de ro tot ver buiten de 48 Lden op slot staat?

Ook wordt nergens ingegaan op de weging in relatie tot andere belangen uit de NOVI waaronder de verstedelijkingsopgave en de energietransitie. Zo legt de luchtvaart wet- en regelgeving een grote ruimtelijke claim die, naast milieucontouren ook hoogtebeperkingen, radardekking en lichtvervuiling betreft. Dergelijke claims worden nu eenzijdig vanuit de luchtvaart vastgesteld. Ze worden nergens gewogen tegen andere publieke belangen.

Er ligt al jaren een planologische reservering voor de Tweede Kaagbaan. Ook nu schuift de besluitvorming hierover weer door. Deze ruimtelijke reservering gaat ten koste van ontwikkelingen op de grond, zoals het verzorgen van een robuust energiesysteem waar in de Schipholregio veel urgentie voor is. Het nodeloos overeind houden van een ruimtelijke reservering is ruimtelijk suboptimaal.

In de directe omgeving rond de luchthaven zijn er gebieden waar (streng) ruimtelijke beperkingen vanwege Schiphol gelden en waar geen mitigerende maatregelen meer mogelijk zijn. Aandacht is nodig om verloedering en verpaupering van gebieden die als gevolg van de beperkingen ongebruikt blijven liggen (bv. lege kassen), te voorkomen. Daar waar bijvoorbeeld oorspronkelijke bedrijvigheid is gestaakt en de ruimtelijke beperkingen in de weg staan aan nieuwe toekomstbestendige ontwikkelperspectieven, zijn investeringen nodig om de leefbaarheid te waarborgen. In de nota worden twee instrumenten aangestipt: maatwerk en het omgevingsfonds. Het is echter niet duidelijk of dit voldoende antwoord biedt voor de geschetste problematiek en op welke termijn.

Verduurzaming

De nota beschrijft drie sporen om verduurzaming van de luchtvaart te bereiken: duurzamer vliegen, compenseren CO₂-uitstoot in andere sectoren en alternatieven via substitutie. Het is niet duidelijk wat de bijdrage van de afzonderlijke maatregelen zal zijn. Daarnaast mist een

volledige onderbouwing voor elk van deze maatregelen, waarbij het beprijzen van tickets of kerosine ook als meetbaar en afrekenbaar doel gesteld kan worden. De nota geeft wel helder aan wat de doelen voor de luchtvaart moeten zijn in 2030, 2050 en 2070 maar die zijn minder ambitieus dan voor andere sectoren volgens het klimaatakkoord; in 2050 zelfs tien keer meer uitstoot van CO₂. Dit roept de vraag op waarom het beleid in de nota zo afwijkt van het klimaatakkoord. Dat strookt niet bij de insteek om luchtvaart als een gewone sector of vervoersvorm te bezien.

Economie en werkgelegenheid

Wij onderschrijven de keuze om voorrang te geven aan luchtvaart met de grootst mogelijke waarde voor de Nederlandse economie en werkgelegenheid. Waarbij wij uitdrukkelijk aandacht vragen voor vracht. Een instrumentarium om hierop te sturen ontbreekt nog steeds.

Wij roepen de minister op om de huidige crisis te gebruiken om de transitie naar een duurzame, toekomstbestendige luchtvaart te versnellen. Maak daarom snel werk van het beleidskader voor netwerkkwaliteit en een adequaat sturingsinstrumentarium om de gewenste selectiviteit eindelijk in de praktijk te brengen. Zet vol in op innovatie en kijk daarbij ook naar onderwijs en arbeidsmarkt.

Governance

Ook het hoofdstuk governance lijkt los te staan van de structuren die vanuit andere beleidsvelden al zijn ingericht. Het kabinet blijft vasthouden aan een aparte institutionele ordening in de wet luchtvaart. Binnen het huis van Thorbecke, de Omgevingswet en de Awb zijn de bevoegdheden en participatiemogelijkheden van belanghebbenden wettelijk verankerd. Daar lijkt deze sectorale benadering dwars doorheen te kruisen. Dat gebrek aan samenhang lijkt ook haaks te staan op de wens van het kabinet om de luchtvaartsector en de luchthavens geen status aparte meer te willen geven.

Wij onderschrijven het belang van brede maatschappelijke participatie en consultatie op wetgevingstrajecten, dus ook die rond de luchtvaart. Maar dat staat los van de behoefte aan interbestuurlijke afstemming. Nu lijkt de discussie over de participatiestructuur de aandacht af te leiden van de essentie: een collegiaal gesprek over ambities, keuzes en implicaties vanuit onze gezamenlijke verantwoordelijkheid voor het algemeen belang, elk vanuit zijn eigen rol en bevoegdheden.

Tot slot,

De LVN en de PlanMER stippen veel aan maar laten vrijwel alle vragen onbeantwoord. Illustratief is de voorkeursstrategie (hoofdstuk 4, voorkeursstrategie, pagina 49 in de PlanMER) daarin staan opsommingen van belangrijkste besluiten. Pas als deze besluiten zijn genomen, kan deze voorkeursstrategie worden uitgevoerd. Maar er moet nog wel erg veel worden onderzocht en besloten. De planning daarvoor ontbreekt.

Is dit hoopvol of is dit zorgwekkend? Dat laten we aan de Kamer om te beoordelen. Met deze zienswijze geven wij aan welke knelpunten wij ervaren en de zorg die deze sectorale insteek van de LVN bij ons oproept. De luchtvaartnota kan in zijn huidige vorm niet op regionaal draagvlak rekenen. We vragen u om de huidige crisis aan te grijpen om de komende twee jaar samen met de regio te komen tot een set uitvoeringsafspraken voor de komende tien jaar.

Hoogachtend, namens alle leden van de BRS,

Jeroen Olthof
Voorzitter Bestuurlijke Regie Schiphol

1 bijlage

Bijlage 1

Kaartje van de leefkwaliteit conform de cumulatierregels uit de aanvullingsregeling omgevingsrecht.

