

Brief met aandachtspunten voor de leden van de Tweede Kamer Commissie I en W t.b.v. Luchtvaartdebat op 24 februari 2022

De officiële bewonersdelegatie van de Aalsmeerbaan in de Omgevingsraad Schiphol, waaronder Vereniging VliegHinder Nieuwkoop, en Stichting PUSH Uithoorn (Platform Uithoorn Schiphol Hinderbeperking) geven de commissieleden het volgende in overweging.

Uw introductiedossier 2021 – Inhoudelijke Overdracht, d.d. 4 januari 2022

p.77: *“Met de aanwezigheid van Schiphol zijn in totaal 114.000 banen gemoeid (93.000 fte). De toegevoegde waarde die hiermee samenhangt bedraagt € 10,4 miljard.”*

Deze cijfers behoeven nuancering. In opdracht van provincie Noord-Holland en Gemeente Amsterdam heeft [SEO](#) geconstateerd dat er grote bandbreedtes bestaan in studies over het economisch belang. Ook wijzen wij op de [MKBA](#) die de gemeente Aalsmeer, in de zwaarst getroffen Zuidoosthoek, heeft laten uitvoeren. Daaruit blijkt dat groei tot groot welvaartsverlies leidt terwijl krimp tot 375.000 (nu 500.000) vluchten een welvaartswinst oplevert van 6,5 miljard euro. Bovendien constateerde het economieblad [ESB](#) deze week dat het economische belang van de hubfunctie van Schiphol wordt overdreven en dat herijking van het luchtvaartbeleid nodig is.

Agendapunt 1 Verzamelbrief Luchtvaart

1. Tegen alle klimaatakkoorden en -wetten in wordt het nu (tijdens de Coronacrisis) toegestaan dat luchtvaartmaatschappijen met lege vliegtuigen vliegen om hun start- en landingsrechten maar te behouden. Op deze wijze worden opgelegde beperking(en) van CO2 uitstoot niet nageleefd. Bovendien worden hierdoor de omwonenden van Schiphol volstrekt onnodig blootgesteld aan zeer ernstige gezondheidsschade. Ook in de brede maatschappij is veel verontwaardiging ontstaan over deze handelwijze van de sector en een overheid die niet ingrijpt. De Kamer dient deze handelwijze van luchtvaartmaatschappijen zo snel mogelijk te stoppen.
2. Punt 9 Duurzame Luchtvaarttafel: onterecht ontbreken de bewonersvertegenwoordigers (zoals in de ORS) als zelfstandige partij aan tafel. Omwonenden dicht bij de luchthaven zijn de enige echte ervaringsdeskundigen wat betreft de klimaatgevolgen van de luchtvaart (uitstoot fijnstof, geluid, gezondheidsschade bij kinderen, roetneerslag, rustverstoring in de Natura 2000 gebieden die zij bezoeken, aantasting leefklimaat enz.). De Duurzame Luchtvaarttafel spreekt over de gevolgen voor betrokkenen maar dus niet met de betrokkenen? Dit staat haaks op het rijksbeleid om inhoudsvolle burgerparticipatie vorm te geven.

Agendapunt 2 Definitieve Luchtvaartnota

3. De Luchtvaartnota is pas definitief op het moment dat de wetgever de uitvoering van het in de nota neergelegde beleid heeft goedgekeurd. Daarvan is juridisch op dit moment geen sprake. Tot die tijd dient er over Ontwerp-LVN te worden gesproken. Ook indien hier wordt bedoeld “de door het kabinet intern definitief vastgestelde luchtvaartnota” is het noodzakelijk voor de transparantie en integriteit van het bestuur om op de openbare website van de Tweede Kamer de juiste juridische terminologie te gebruiken.

4. De luchtvaartindustrie (IATA/ATAG) heeft op 5-1-2021 besloten om zijn doelstelling in lijn te brengen met het Klimaatakkoord van Parijs door net zero emissie in 2050 vast te stellen. De klimaatdoelen moeten met alle tussenstappen (uitstootreductie CO₂ in 2030 met 55%) in de ontwerp-Luchtvaartnota worden verwerkt voordat deze wordt vastgesteld.
5. De ontwerp-LVN moet in lijn gebracht worden met de sterke aanbeveling van de [WHO](#) om geluidniveaus door vliegverkeer te reduceren tot onder 45 dB.
6. De ontwerp-LVN gaat uit van een jaarlijkse gemiddelde groei van 1 - 1,5 % van het aantal vliegbewegingen tot 2030. Experts verwachten dat de groei op de Aalsmeerbaan twee tot drie keer zo groot zal zijn. Intensief gebruik van de secundaire Aalsmeerbaan, waarvan de afstand tot de eerste huizen maar een paar honderd meter bedraagt, is al noodzakelijk gebleken om de groei naar 500.000 vliegbewegingen per jaar mogelijk te maken. Ook Schiphol directeur [Benschop](#) heeft tijdens de huiskamerbijeenkomst erkend dat “het is misgegaan in de Zuidoosthoek”. Deze constatering doet Van Geel ook in zijn [Eindadvies](#) (pagina 32). In de Zuidoosthoek (Aalsmeer, Uithoorn, Amstelveen) zijn ca. 4500 woningen niet (voldoende) geïsoleerd. Daardoor staan dagelijks zo’n 14.000 (gemiddeld 3 personen per gezin) mensen bloot aan onaanvaardbare niveaus van geluidhinder en schadelijke uitstoot. Hierin verschilt de Zuidoosthoek van de andere gebieden rondom Schiphol waar minder woningen staan en/of waar de benodigde geluidisolatie of andere hinderbeperkende maatregelen al zijn uitgevoerd. Maar ook daar maken bewoners melding van ontoereikende maatregelen en verouderde isolatie vanwege de explosieve groei van het aantal vluchten. Zonder een “actieplan Zuidoosthoek” om deze problematiek aan te pakken is de ontwerp-Luchtvaartnota onvolledig.
7. In de ontwerp-LVN mist een visie op het onderscheid tussen [primaire en secundaire banen](#) (onze brief aan de minister d.d. 9 juli 2020). In 2019 werd al bijna de helft (45%) van het aantal vliegbewegingen afgehandeld op secundaire banen, terwijl de doelstelling van het NNHS (Nieuwe Normen – en Handhavingstelsel) is om de omgeving rond de secundaire banen te beschermen. Ook Hans Alders in zijn brief (opgenomen onder agendapunt 10) constateerde al (pag. 44): “Ondanks de preferentieregels is met de toename van het verkeersvolume niet alleen het gebruik van de secundaire banen in absolute aantallen toegenomen, maar is ook het relatieve aandeel van de secundaire banen toegenomen.” En “Het toenemend gebruik in absolute en in relatieve zin roept in toenemende mate de vraag op of de preferentieregels afdoende lokale bescherming bieden.” En “Beide elementen noodzaken tot een hernieuwde afweging van de inrichting van het nieuwe normen- en handhavingstelsel voor de periode na 2020.”
8. De ontwerp-LVN kan niet worden vastgesteld voordat de wettelijke evaluatie van het NNHS heeft plaatsgevonden, zodat duidelijk is wat de impact is geweest van de invoering van het NNHS op de omgeving rond de secundaire banen. De handelwijze van de minister om eerst het LVB (met wettelijke verankering van de huidige regels van het NNHS) vast te willen stellen en daarna de wettelijke evaluatie NNHS uit te laten voeren is de omgekeerde wereld en benadeelt de bewoners in de Zuidoosthoek. Hierover zonden wij al eerder een [brief aan uw commissie](#) (3 november 2020). Dat het ontwerp-LVB geen agendapunt is op dit luchtvaartdebat, terwijl de onderwerpen nauw met elkaar verbonden zijn, is ongewenst. Het bespreken van de ontwerp-LVN zonder gelijktijdige bespreking van het ontwerp-LVB en de (nog uit te voeren) wettelijke evaluatie van het

NNHS leidt tot onjuiste beeldvorming over de problematiek in de Zuidoosthoek en zou door de commissieleden geweigerd moeten worden.

9. De door Schiphol veroorzaakte maximale hoeveelheid geluid (MHG) wordt berekend (niet gemeten) en uitgedrukt in het aantal ernstig gehinderden en het aantal slaapverstoorden. Hierbij wordt nog steeds uitgegaan van een verouderd woningbestand van 2005. Er wordt geen rekening gehouden met nieuwe bewoners of met nieuwbouwplannen van gemeenten. Zo blijft bijna een half miljoen mensen, die wel wonen in het gebied, buiten de huidige hinderberekeningssystematiek ("spookgehinderden"). In de ontwerp-LVN en ontwerp-LVB moet afscheid genomen worden van deze vanuit burgerrechten gezien onrechtvaardige systematiek.
10. In de Bijlage "Luchtvaart in Nederland" over het draagvlakonderzoek van Motivaction wordt geen rekening gehouden met de grote verschillen in aantallen vliegbewegingen die op de 4 luchthavens worden afgewikkeld. Omwonenden dichtbij Schiphol worden ernstiger getroffen dan die bij de regionale luchthavens vanwege de enorme aantallen vluchten: voor een impressie in Aalsmeer: [video Aalsmeer](#). De door de gemeente Uithoorn uitgevoerde [enquête](#) (2019) geeft een beter beeld: 78% van de inwoners is tegen groei van het aantal vluchten vanwege de toegenomen overlast wat betreft geluid en uitstoot. Ook hebben verschillende gemeenteraden en Colleges van B & W, zoals Aalsmeer (op 15 maart 2018) en [Uithoorn](#) (op 4 maart 2021) moties aangenomen met de strekking "genoeg is genoeg".

Agendapunt 4 Toetsbrieven Ontwerp-LVN

11. Wij onderschrijven de zorgen die de directeur ILT uitspreekt ten aanzien van het hoge ambitieniveau in combinatie met het ontbreken van duidelijke regels (verplaatst naar de Uitvoeringsagenda) en de beperkte rol (pas in hoofdstuk 8) van de ILT. Omwonenden roepen de commissieleden op om toe te zien op duidelijke, heldere regelgeving en een versterkte positie van de ILT (wat betreft mandaat en mankracht) wat betreft handhaving van de regels.

Agendapunt 5 Beantwoording vragen commissie over de definitieve LVN

12. Wij verzoeken de commissie om de minister te vragen direct invulling te geven aan het uitwerken van het in antwoord 3 genoemde alternatief van "minder vaak vliegen". In de ontwerp-LVN moet een krimpscenario worden opgenomen om de CO2 reductiedoelstelling te halen. Dit is ook in lijn met de nieuwe inzichten op het gebied van gezondheidsschade (rapporten van GGD GHOR, RIVM, WHO) en het gekantelde sentiment in de samenleving over de luchtvaart en in de binnengebieden rond Schiphol in het bijzonder. Ook heeft minister Harbers tijdens zijn werkbezoek aan Aalsmeer op 9 februari j.l. uitgesproken dat het kabinet de luchtvaartsector als "gewone sector" (wat betreft vervuiling en geluidhinder) gaat behandelen. Daar past bij dat de ontwerp-LVN nu wordt aangevuld met een krimpscenario.
13. Ook al benadrukt de minister op meerdere plaatsen in haar antwoorden dat de ontwerp-LVN "geen groeiverdienmodel" bevat, in de Uitvoeringsagenda wordt nota bene bij "Gezonde en aantrekkelijke leefomgeving" als actie opgenomen: "groeiverdienmodel uitwerken voor Schiphol en voorwaarden vastleggen voor geluids- en stoffenemissies in LVB's". Dit tast de geloofwaardigheid van de ontwerp-LVN aan.

Agendapunt 7 Reactie op verzoek cie. Over presentatie KAS inzake de Luchtvaartnota

14. De minister bevestigt ook hier weer dat de ontwerp-LVN “geen groeidoctrine is”, dat er gestuurd wordt op balans tussen vier publieke belangen: veiligheid, internationale verbondenheid, kwaliteit leefomgeving en duurzaamheid. De publieke belangen moeten gerespecteerd worden en dit kan niet gepaard gaan met 500.000 vliegtuigbewegingen. De sector moet als “normale sector” worden beschouwd.

Agendapunt 9 Hinderreductieplan Schiphol

15. Ook al is de ORS geïnformeerd geweest over de voortgang, de ORS is niet in staat gesteld om een volwaardig advies af te geven over het definitieve plan. Daarmee ontbreekt cruciale informatie voor commissieleden om een goede afweging te kunnen maken. Bewonersgroepen en de [ORS bewoners](#) hebben hun [mening](#) gegeven.

Agendapunt 11 Voortgang opvolging advies Van Geel Omgevingsraad Schiphol (ORS)

16. Na 2 jaar vergaderen en vele rapportages van consultants verder zijn omwonenden feitelijk niet meer in staat (gesteld) om participatie te leveren op de ontwikkelingen van Schiphol. De ORS heeft geen adviezen afgegeven over de ontwerp-LVN, ontwerp-LVB en ontwerp-Luchtruimherziening. Daarmee ontbreken essentiële documenten voor de bespreking van deze onderwerpen. Commissieleden dienen de afweging te maken of het vanuit democratisch oogpunt acceptabel is om het wettelijke adviesrecht van omwonenden rond Schiphol (met minstens de CROS-regeling) op deze manier opzij te zetten en het gebrek aan ORS-adviezen op deze cruciale onderwerpen te accepteren.
17. Er is een gapend gat gevallen in de formele burgerparticipatie rond Schiphol, terwijl de minister met de Kamer had afgesproken dat dit niet zou gebeuren. Niet de sector (met zijn directe relaties met het ministerie) of bestuurders (via de BRS of met rechtstreeks kanaal naar de minister) zijn hiervan de dupe, maar de omwonenden omdat zij geen kanaal meer hebben (anders dan gewone zienswijzen indienen en naar hun volksvertegenwoordigers/commissie schrijven – zoals deze brief - of naar de rechter stappen) om te participeren. Inmiddels heeft de [Stichting RBV](#) namens omwonenden een sommatiebrief aan de minister gestuurd, zoals vermeld in de Verzamelbrief Luchtvaart (agendapunt 1). Dit is een teken van de ernstig verstoorde verhouding met de omgeving.
18. In de nieuwe Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS) wordt het huidige (beoogde) wettelijk verankerde adviesrecht van bewoners in de ORS ontmanteld en komt er een recht om brede participatie te coördineren (waarbij het ministerie uiteindelijk altijd goedkeurt) voor terug. Wij verzoeken de commissieleden de minister te vragen om de consequenties en wenselijkheid van het opzijzetten van het huidige zelfstandige wettelijke adviesrecht van bewoners in de ORS juridisch en maatschappelijk te laten toetsen.
19. Ontwerpuitgangspunten voor de nieuwe Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS) moeten zijn dat de MRS gevraagd en ongevraagd advies kan uitbrengen aan de minister en gefaciliteerd wordt om experts in te kunnen schakelen bij de voorbereiding van kwalitatief hoogwaardige adviezen. De MRS moet het beleid voeden namens omwonenden van Schiphol die de lasten (geluidhinder, schadelijke uitstoot) dagelijks ervaren. Ook dient er een verplichting te bestaan voor de minister om de adviezen van de MRS zichtbaar en serieus mee te laten wegen in de beleidsvorming en wet- en regelgeving en daarover aan

de MRS een officiële “appreciatie” te sturen (minstens gelijk aan de appreciatie op de adviezen van Adviescolleges, Kaderwet art. 24).

Agendapunt 14 Toetsingsadvies over het milieueffectrapport “Luchtruimherziening”

20. In de analyse van de MER commissie worden o.a. kritische punten benoemd over het negatieve geluidseffect doordat naderingsverkeer in buizen wordt gebundeld en ontbreekt het aan essentiële informatie. De bescherming van Natura2000 gebieden zoals de Nieuwkoopse plassen en Botshol moet gegarandeerd worden (zie [onderzoek Greenpeace](#)). Het aantal gehinderden door geluid en vervuiling moet verlaagd worden. Wij hebben hierover aan de [RVO](#) een brief gestuurd op 28 maart 2021 in het kader van de aanvraag van een natuurvergunning door Schiphol.
21. Bewoners in de Zuidoosthoek maken zich [grote zorgen](#) over de invoering van het vierde naderingspunt, omdat daarmee de geluidbelasting verder zal toenemen.

Agendapunt 19 Cumulatie geluid rond luchthavens

22. Door actualisering van rekenregels weegt luchtvaartgeluid zwaarder mee en dit resulteert in een hogere gecumuleerde waarde. Onder de nieuwe regels onder de Omgevingswet is dit binnen alle luchtvaartcontouren vanaf 48 Lden vereist. Het gebied waarbinnen luchtvaartgeluid wordt betrokken bij cumulatie, wordt bij Schiphol daarmee ca. 70% groter. Met de geactualiseerde dosis-effectrelatie correspondeert eenzelfde geluidsbelasting met drie tot vijf keer hoger aantal ernstig gehinderden. De bijdrage van de luchtvaart aan gecumuleerde waarde is daarmee 10 dB hoger. De geluidskwaliteit in de gehele Schipholregio moet hierdoor als “tamelijk slecht” tot “zeer slecht” worden beoordeeld.
23. Omwonenden maken zich grote zorgen over de manier waarop de cumulatierregels wat betreft luchtvaartgeluid worden gehanteerd door de bestuurders; de eerder voorgestelde opslag van 10 dB voor luchtvaartgeluid is door bestuurders van tafel gehaald. Om woningbouw mogelijk te maken op plekken waar dat niet verantwoord is, lijken nu de regels te worden bijgesteld. Daar zijn straks nieuwe omwonenden de dupe van. Wij verzoeken de commissie de minister te vragen de cumulatierregels voor geluid van luchtvaart opnieuw te bezien en als bevoegd gezag de bestuurders geen gelijk te geven en de +10 dB opslag voor luchtvaartgeluid gewoon op te nemen in de regelgeving. Dit zal ervoor zorgen dat de luchtvaartsector moet krimpen waardoor woningen gebouwd kunnen worden en huidige en toekomstige bewoners beter worden beschermd.

Agendapunt 20 Reactie op verzoek commissie over de brief van SchipholWatch over de uitstoot van zorgwekkende stoffen door de luchthaven Schiphol

24. Wij maken ernstig bezwaar tegen het antwoord van de minister (pag. 4): “Bewonersvertegenwoordigers waren lid van de Alderstafel en de ORS en hebben destijds met de adviezen ingestemd.” De bewoners hebben nooit ingestemd met de alsmar grotere overlast die hiermee gepaard gaat (terwijl er voorgespiegeld was dat de overlast af zou nemen); ook hebben bewoners nooit ingestemd met een groei van het aantal vliegtuigbewegingen op de Aalsmeerbaan met 70% over de afgelopen jaren of met de alsmar grotere luchtvervuiling door het vliegverkeer.

Agendapunt 23 Werkwijzer luchtvaartspecifieke MKBA’s

25. De GGD GHOR waarschuwt dat geluidhinder door vliegverkeer zwaar onderschat wordt in de concept Werkwijzer luchtvaartspecifieke MKBA's. GGD GHOR vraagt minister Harbers dringend om niet 50 dB maar 45 dB als grenswaarde te nemen, zoals de WHO adviseert (zie bericht in [Trouw](#) d.d. 3 februari 2022). De concept Werkwijzer moet conform de adviezen van GGD GHOR en [WHO](#) worden aangepast.
26. Bij de bespreking dient de zeer relevante [MKBA](#) groei en krimp Schiphol die de gemeente Aalsmeer heeft gemaakt ook te worden meegenomen. Nu ontbreekt deze op de lijst documenten.

Agendapunt 29 Routes Lelystad

27. In het licht van het te ontwikkelen krimpscenario in de ontwerp-LVN (punt 12 hierboven) moet de opening van Lelystad Airport worden heroverwogen.

Met vriendelijke groeten,

18 februari 2022

Mw. M. Visser

06 2012 7511

ORS Kiescollege Cluster Aalsmeerbaan: kcca.orsbewoners@gmail.com

PUSH: pushuithoorn@gmail.com

Vlieghinder Nieuwkoop: info@vlieghinder-nieuwkoop.nl