

Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO)
Afdeling Vergunning en Handhaving
Kenmerk: DGNVLG/20307623
Postbus 40225
8004 DE Zwolle

Uithoorn, 28 maart 2021

Excellentie,

Betreft: Zienswijze op Ontwerpbesluit vergunning Wet natuurbescherming project Exploitatie Luchthaven Schiphol (kenmerk: DGNVLG/20307623)

Royal Schiphol Group N.V. heeft u verzocht om een vergunning te verlenen 'op grond van de Wet natuurbescherming (Wnb) voor het project Exploitatie Luchthaven Schiphol conform het in procedure zijnde Luchthavenverkeerbesluit (LVB-1) en de vigerende Omgevingsvergunning'. Met belangstelling hebben wij kennisgenomen van betreffende vergunning-aanvraag en de bijbehorende documenten.

Hierbij dienen wij namens het KiesCollege Cluster Aalsmeerbaan (KCCA) van de Omgevingsraad Schiphol (ORS), bestaande uit 13 bewonersorganisaties in Aalsmeer, De Kwakel, Uithoorn, De Ronde Venen en Stichtse Vecht, en samen met de Stichting PUSH (Platform Uithoorn Schiphol Hinderbeperking), tijdig een zienswijze in op het Ontwerpbesluit en bijbehorende documenten.

Wij maken ons grote zorgen over de impact van de toename van de geluidhinder en uitstoot van schadelijke stoffen bij het verlenen van de gevraagde vergunning op onze Natura2000 gebieden in de Zuidoosthoek. **Wij verzoeken u daarom de gevraagde vergunning om het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol van 500.000 af te wijzen, om de volgende redenen.**

1. Er wordt geen rekening gehouden met het sterk gewijzigde sentiment in de samenleving en de voortschrijdende wetenschappelijke inzichten.

De Natura2000 gebieden Botshol (op slechts 15 km afstand van Schiphol) en de Oostelijke Vechtplassen vervullen een essentiële rol in het leefbaar houden van onze directe omgeving (Zuidoosthoek). De Corona-crisis heeft deze gebieden nog populairder gemaakt bij onze omwonenden omdat zij voor de gezondheid noodzakelijke rust- en stiltegebieden betreffen. Ook is in de hele samenleving de kritische houding ten opzichte van schadelijke activiteiten voor de natuur, zoals de ongebreidelde groei van de luchtvaart, toegenomen. Bovendien hebben de WHO en de GGD de afgelopen jaren regelmatig gewaarschuwd voor de grote schadelijke effecten van het vliegverkeer (geluid en uitstoot) op de gezondheid van

omwonenden. De onderhavige vergunningaanvraag houdt geen enkele rekening met dit gewijzigde sentiment in de samenleving en staat daarmee 'met de rug naar de samenleving'.

2. De beloofde hinderbeperking bij 500.000 vliegtuigbewegingen is niet geleverd.

Op dit moment is de door Schiphol beloofde hinderbeperking (wat betreft geluid, en daarmee ook wat betreft uitstoot) bij het (niet-vergunde) aantal van 500.000 vliegtuigbewegingen per gebruiksjaar nog niet aantoonbaar geleverd. Dit bewijsstuk zou een van de bijbehorende documenten moeten zijn die de luchthaven aan de minister bij de vergunningaanvraag zou moeten leveren. Zonder dit document is de vergunningaanvraag wat ons betreft onvolledig.

3. Het Natura2000 gebied Botshol ontbreekt in de analyses.

De bij de vergunning horende documenten zijn onvolledig omdat een volwaardige beschrijving van de specifieke impact van de uitbreiding van het aantal vliegtuigbewegingen op het Natura2000 gebied Botshol geheel ontbreekt. Op pagina 6 Ontwerpbesluit is te lezen: "Botshol ligt binnen de geluidscontour van 45 dB(A)LAeq en geluidsverstoring is daarom niet op voorhand uit te sluiten. Er is echter als gevolg van de voorgenomen activiteit ten opzichte van de referentiesituatie geen sprake van een toename van de geluidsverstoring. Daarmee zijn er met zekerheid geen significante gevolgen voor de relevante instandhoudingsdoelen van deze Natura 2000-gebieden." Maar deze aanname is onjuist, en bovendien niet te rijmen met de volgende constatering:

- Ten opzichte van de referentiesituatie (480.000 vliegtuigbewegingen) is het gebruik van de Aalsmeerbaan voor starts richting het zuidoosten significant toegenomen. De secundaire banen, en dan met name de Aalsmeerbaan, hebben de groei van het aantal vliegtuigbewegingen van 480.000 naar 500.000 grotendeels opgevangen. Dat de Zuidoosthoek onevenredig zwaar is getroffen is inmiddels formeel meerder malen geconstateerd, zoals door voormalig ORS voorzitter Alders in zijn eindverslag 2019 en interim-voorzitter Van Geel in zijn Eindadvies Schiphol Vernieuwd Verbinden. Het is daarom niet logisch om te concluderen dat er geen groei van het aantal vtb's boven de Botshol heeft plaatsgevonden.
- Er wordt de laatste jaren aanzienlijk vaker gestart met NADP2 (nu ca. 90%) in plaats van NADP1, hetgeen ervoor zorgt dat er "langer laag" wordt gevlogen, zeker dichtbij de luchthaven en dus over natuurgebied de Botshol. De effecten van de wijziging in startprocedures moet zichtbaar worden gemaakt en beoordeeld voor het effect op dit kwetsbare natuurgebied. Die informatie ontbreekt nu.
- Tabel 1-1 Passende Beoordeling (verder: PB) dient aangevuld te worden met de aantallen starts, landingen en routes per baan op de referentiesituatie (480K vtb's) en nieuwe situatie (500K vtb's) om het effect op de secundaire Aalsmeerbaan inzichtelijk te maken.
- In het Ontwerpbesluit en de PB wordt slechts naar de Botshol verwezen om aan te geven dat dit gebied op 15 km afstand van Schiphol ligt (pagina 8 PB; pagina's 6 en 10 Ontwerpbesluit).
- Uit een van de kaartjes is op te maken dat in de Botshol zelfs maximale effecten worden verwacht wat betreft stikstofdepositie, nl. van meer dan 10 mol/ha/jr, bij de gevolgen van externe saldering. (PB, pagina 57, figuur 5-5: Stikstofdepositie van het

bestaand recht van Schiphol Airport na extern saldering van de activiteit op Lelystad Airport bij 10.000 vliegtuigbewegingen). Ook dan is het niet logisch om een analyse van de Botshol niet op te nemen.

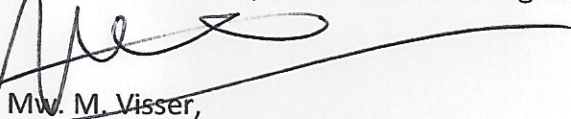
- Op pagina 6 Ontwerpbesluit is te lezen: “De PB stelt dat van Schiphol vertrekkende toestellen feitelijk voor een groot deel een vaste route volgen en daarbij vrijwel altijd (ruim) boven 3.000 voet vliegen, waardoor tijdens het kruisen van Natura 2000-gebieden significante gevolgen kunnen worden uitgesloten. Bij het opstijgen van Schiphol totdat zij op ten minste 3.000 voet vliegen, komen deze toestellen niet binnen 2.000 meter langs Natura 2000-gebieden.”
 - o Vanwege de zeer nabije ligging van de Botshol bij Schiphol is het niet aannemelijk dat deze bewering voor de Botshol opgaat. Bovendien zijn de ervaringen van omwonenden anders. Er passeren wel degelijk toestellen laag over de Botshol en er is een toename geweest in de afgelopen jaren.
- Tenslotte is het niet aannemelijk dat het geluid ten opzichte van de referentiesituatie (480K vtb's) wel is toegenomen in (bepaalde gebieden van) de verdergelegen Oostelijke Vechtplassen, maar niet in de Botshol (pagina 7 Ontwerpbesluit).

4. Koppeling met LVB-1 formeel onjuist.

Tenslotte is de koppeling van de vergunningaanvraag met het ‘in procedure zijnde Luchthavenverkeerbesluit (LVB-1)’ onjuist. Aan het ontwerp LVB-1 kleven vele bezwaren, die wij inmiddels separaat ook in de betreffende zienswijzeprocedure hebben aangegeven, waardoor er o.i. niet vooruitgelopen mag worden op de invoering van de huidige wetsontwerpwijziging LVB-1. Met name het feit dat het ontwerp LVB-1 het nieuwe vage begrip ‘streefwaarden’ introduceert voor toekomstige ontwikkeling van het aantal vliegtuigbewegingen is niet alleen in strijd met de afspraak om uitsluitend de huidige situatie vast te leggen, maar opent in combinatie met de nu gevraagde natuurvergunning een gevaarlijk pad van ongecontroleerde groei in de toekomst. Schiphol heeft zich wat ons betreft geen goede buur getoond door zonder vergunning willens en wetens het aantal vliegtuigbewegingen van 480.000 naar 500.000 te laten toenemen. Van een maatschappelijk verantwoord opererende onderneming als Schiphol mag en moet meer verwacht worden. Daarom mag niet vooruitgelopen worden op de LVB-1 en dient eerst de invoering van LVB-1 gerealiseerd te worden voordat op de onderhavige vergunning wordt geoordeeld.

Hoogachtend,

Namens ORS KCCA, en namens Stichting PUSH,



Mw. M. Visser,

Delegatieleider ORS KCCA

Voorzitter bestuur Stichting PUSH

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

Stichting PUSH: pushuithoorn@gmail.com; website: www.pushuithoorn.nl