

Tweede Kamer  
Leden Vaste Kamercommissie Infrastructuur en Waterstaat  
[Cie.iw@tweedekamer.nl](mailto:Cie.iw@tweedekamer.nl)  
[s.kroger@tweedekamer.nl](mailto:s.kroger@tweedekamer.nl)  
[j.paternotte@tweedekamer.nl](mailto:j.paternotte@tweedekamer.nl)  
[c.lacin@tweedekamer.nl](mailto:c.lacin@tweedekamer.nl)  
[lammert.vanraan@tweedekamer.nl](mailto:lammert.vanraan@tweedekamer.nl)

Uithoorn/De Kwakel, 3 november 2020

**Betreft: Technische briefing NNHS op 9 november 2020: Codificatie gebrekkig NNHS in LVB1**

Geachte leden van de vaste Kamercommissie,

In aanloop naar de technische briefing NNHS op maandag 9 november vragen wij uw dringende aandacht voor de **ongewenste neveneffecten van de voorgenomen codificatie** van het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel (NNHS) in het nieuwe Luchthavenverkeersbesluit 1 (LVB1). Als bewonersvertegenwoordigers in de Zuidoosthoek ontvangen wij veel reacties van bewoners die zich grote zorgen maken over de dreigende bestendinging van de gebreken die nu in het NNHS zitten en die ervoor gezorgd hebben dat onze buurten de afgelopen jaren onleefbaar zijn geworden.

Allereerst onderschrijven wij de noodzaak dat met het LVB1 het handhavingsinstrumentarium eindelijk gestalte zal krijgen waardoor de onaanvaardbare rechtsonzekerheid voor omwonenden zal worden opgeheven. Die rechtsonzekerheid heeft veel te lang geduurd.

Maar het NNHS in zijn huidige vorm heeft niet aan zijn primaire doelstelling beantwoord, namelijk het beschermen van de leefomgeving van de dichtstbevolkte gebieden, zoals rondom de secundaire Aalsmeerbaan. **Daarom verzoeken wij u dringend om het NNHS in de huidige vorm niet in het LVB1 op te nemen, maar eerst de noodzakelijke analyses uit te voeren en aanpassingen te verrichten, die ertoe moeten leiden dat de oorspronkelijke doelstelling wèl wordt gehaald.**

Wij geven u hierbij de volgende argumenten in overweging:

1. In de brief van de minister van IeW betreffende de Adviesaanvraag ORS toekomstbestendig NNHS van 14 maart 2016<sup>1</sup> benadrukte de minister al dat “meer

---

<sup>1</sup> Uw kenmerk: IENM/BSK-2016/56382.01, pagina 5

vliegen leidt tot meer overlast, die bovendien **met name wordt opgevangen door de secundaire banen**".

2. Toenmalig voorzitter van de ORS Hans Alders constateerde<sup>2</sup> in 2019 dat met de toename van het verkeersvolume niet alleen het gebruik van de secundaire banen in absolute aantallen was toegenomen, maar ook het relatieve aandeel van de secundaire banen. Dit is opgetreden **ondanks de preferentieregels, die juist lokale bescherming beoogden**.
3. Bovendien werd het hierboven genoemde effect versterkt in de jaren waarin er groot baanonderhoud gepleegd werd aan de primaire banen; zoals in 2014 en 2017, waarin groot baanonderhoud aan de Kaagbaan leidde tot extra inzet van de Aalsmeerbaan. Ter illustratie: in 2017 werden er op de Kaag- en Aalsmeerbaan respectievelijk 106.000 en 100.000 vliegtuigbewegingen afgehandeld. Daarmee is **in de praktijk het onderscheid tussen de primaire Kaagbaan en de secundaire Aalsmeerbaan verdwenen**.
4. Wat betreft het uitgangspunt voor het LVB1 wijzen wij u erop dat de Wet luchtvaart (artikel 8.17, zevende lid) bepaalt dat elk LVB, volgend op het eerste LVB, een beschermingsniveau t.a.v. geluidbelasting, externe veiligheid en lokale luchtverontreiniging moet bieden dat voor ieder van deze aspecten, gemiddeld op jaarbasis vastgesteld, **per saldo gelijkwaardig is aan of beter is** dan het niveau zoals dat geboden werd door het eerste besluit. Daarmee is de beschikbare milieuruimte op Schiphol begrensd door de bescherming die door het eerste besluit werd geboden. Deze eis blijft in het nieuwe stelsel NNHS onverminderd van kracht.
5. In zijn brief van 30 januari 2019 vraagt Hans Alders extra aandacht voor de verhouding tussen het binnen- en buitengebied: "In het binnengebied slaan de effecten van deze toenemende inzet van de secundaire banen neer in Aalsmeer, Rijsenhout, Uithoorn en Zwanenburg. In het buitengebied gaat het om Assendelft, Kudelstaart, Aarlanderveen, Nieuwkoop en De Kwakel. Het toenemend gebruik in absolute en in relatieve zin roept in toenemende mate de vraag op of de preferentieregels afdoende lokale bescherming bieden."
6. Wij verwijzen voor de **noodzaak van een toetsing voordat het NNHS in wet wordt verankerd** ook naar de oproep van Hans Alders<sup>3</sup>: "Het lijkt verstandig om nu zo snel mogelijk over te gaan tot het juridisch verankeren van het NNHS en voor die besluitvorming een MER op te stellen op basis van de in de voorgaande periode verzamelde informatie. Het is van belang dat het Rijk aangeeft hoe om te gaan met de eerdere punten van kritiek en **dat een toetsing plaats vindt op basis van realisatiecijfers**."

---

<sup>2</sup> Brief ORS voorzitter Hans Alders aan Minister, d.d. 30-1-2019, p.44:  
<https://web.archive.org/web/20190509064439/https://www.omgevingsraadschiphol.nl/wp-content/uploads/2019/01/Brief-Hans-Alders-30-1-2019.pdf>

<sup>3</sup> Idem, pagina 9

7. Uit de **realisatiecijfers (zie onderstaande tabel) van het recente baangebruik over 2019** blijkt dat:
- Bijna de helft, namelijk 45% van de vliegtuigbewegingen, op de secundaire banen werd afgehandeld (in 2017 was dat zelfs 48%);
  - Er in 2019 meer toestellen van de secundaire Aalsmeerbaan dan van de primaire Polderbaan vertrokken;
  - De Aalsmeerbaan nu feitelijk continue wordt ingezet als primaire baan.
  - Daarbij is van groot belang op te merken dat de geluidhinder **uitsluitend in het dichtbevolkte gebied ten zuid(oosten) van de baan** terechtkomt. De primaire Kaag- en secundaire Zwanenburgbaan worden aan twee kanten gebruikt, waardoor de geluidbelasting verspreid wordt en er geen concentratie optreedt zoals in de Zuidoosthoek. Bovendien hebben een aantal wijken in Aalsmeer en Kudelstaart daarbij ook nog overlast van zowel de Kaag- als de Zwanenburgbaan. Dat de situatie in de Zuidoosthoek “niet goed gegaan is”, is ook door Schiphol directeur Dick Benschop meerdere malen naar bewoners toe geconstateerd<sup>4</sup>.

Baangebruik in 2019 (realisatie)

Banen	Starts	Landen	Totaal
Polderbaan	61.293	95.759	157.052
Kaagbaan	79.325	39.220	118.545
<b>Primaire banen</b>	<b>140.618</b>	<b>134.979</b>	<b>275.597</b>
Aalsmeerbaan (Z)	62.575	31.158	93.733
Zwanenburgbaan N	19.565	38.891	58.456
Zwanenburgbaan Z	10.427	14.609	25.036
Buitenveldertbaan O	13.292	22.484	35.776
Buitenveldertbaan W	1.993	0	1.993
Oostbaan	26	6.032	6.058
<b>Secundaire banen</b>	<b>107.878</b>	<b>113.174</b>	<b>221.052</b>
<b>Totaal</b>			<b>496.649</b>

8. Tenslotte heeft de minister in een recente brief<sup>5</sup> aan uw Tweede Kamer bevestigd dat er in 2019 sprake is geweest van overschrijding van de grenswaarde geluid volgens het huidige stelsel in 6<sup>6</sup> van de 35 handhavingspunten. Twee<sup>7</sup> van die handhavingspunten, HHP 24 en 25, zijn in de Zuidoosthoek gelegen, en deze overschrijdingen zijn structureel te noemen. In het “Onderzoek overschrijdingen grenswaarden geluid Schiphol”<sup>8</sup> wordt geconcludeerd: “De overschrijdingen zijn een gevolg van het feit dat de beschikbare geluidsruimte in de Lden-handhavingspunten 20, 24 en 25 onvoldoende is om de groei van het aantal vliegtuigbewegingen te kunnen accommoderen.” **Dit betekent dat binnen**

<sup>4</sup> [https://fc35d1b8-167d-416d-988a-b71ece28b409.filesusr.com/ugd/1844fa\\_f1a355595ec94950b33d0c6288b24b90.pdf](https://fc35d1b8-167d-416d-988a-b71ece28b409.filesusr.com/ugd/1844fa_f1a355595ec94950b33d0c6288b24b90.pdf)

<sup>5</sup> Kenmerk IENW/BSK-2020/180628

<sup>6</sup> NB. In het rapport wordt gesproken over 5 handhavingspunten; in de brief over 6.

<sup>7</sup> Handhavingsrapportage Schiphol 2019, ILT, pagina 23

<sup>8</sup> Bijlage bij Kamerbrief IENW/BSK-2020/180628, pagina 13

**de grenswaarden van het huidige stelsel er geen 500.000 vliegtuigbewegingen kunnen worden afgehandeld zonder enorme overschrijdingen in de Zuidoosthoek.**

9. In hierboven (onder 8.) genoemde brief van de minister aan uw Kamer constateert de minister tevens dat **het niet mogelijk is om zowel te handhaven op het huidige stelsel als op het nieuwe stelsel.**
  
10. Onze conclusie is daarom dat **codificatie van het NNHS ertoe zal leiden dat structurele overschrijdingen en verslechtering van het leefgebied in de Zuidoosthoek in feite wettelijk gelegitimeerd worden.** Daarmee voldoet het NNHS niet aan zijn oorspronkelijke doelstelling en is het willens en wetens codificeren van deze schadelijke regeling voor onze bewoners in de Zuidoosthoek wellicht zelfs onrechtmatig, in strijd met de Wet Luchtvaart, te noemen.

Wij hebben daarom de volgende vragen:

1. Kunt u in de technische briefing op 9 november a.s. aandacht besteden aan de grote zorgen van onze bewoners in de Zuidoosthoek?
2. Bent u voornemens vóór invoering van het NNHS in het LVB1 een toetsing op basis van realisatiecijfers te vragen aan de minister, zoals door Hans Alders geadviseerd (overweging punt 6)?
3. Hoe wordt de bescherming van de omgeving rond de secundaire banen, in het bijzonder de Aalsmeerbaan, in het LVB1 vormgegeven op een manier die daadwerkelijk een verbetering ten opzichte van het huidige stelsel betekent?
4. Hoe wordt in LVB1 voldaan aan de gelijkwaardigheidseisen van de Wet Luchtvaart wanneer het gaat om de Zuidoosthoek?

Uiteraard lichten wij de punten in onze brief graag nader toe.

Hoogachtend,

Mirella Visser  
Voorzitter bestuur Stichting PUSH

Stichting PUSH (Platform Uithoorn Schiphol Hinderbeperking)

[www.pushuithoorn.nl](http://www.pushuithoorn.nl)

[pushuithoorn@gmail.com](mailto:pushuithoorn@gmail.com)

06 - 20127511