

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

Geachte minister,

Met deze brief brengt ons regionaal samenwerkingsverband van portefeuillehouders Schiphol van de gemeenten Velsen, Beverwijk, Heemskerk, Uitgeest, Castricum, Heiloo, Bergen en Alkmaar haar zienswijze in tegen de ontwerp-luchtvaartnota (LVN) 2020-2050 zoals die door u is uitgebracht. Onze regio onderschrijft de zienswijze zoals die door de provincie Noord-Holland namens de Bestuurlijke Regie Schiphol is uitgebracht (brief kenmerk. 1439168/1439176) en de zienswijze van de GGD-Kennemerland v.w.b. de gezondheidseffecten van verdere luchtvaartgroei. Onze regio onderschrijft tevens het economische belang van Schiphol. De luchthaven levert een bijdrage aan een goed vestigingsbeleid en daarmee voor de werkgelegenheid. Tevens leggen wij de enkele belangrijke accenten in aanvulling op de BRS-zienswijze. Puntsgewijs hierover het volgende:

1. Onze regio bevindt zich onder de aanvliegeroute van de Polderbaan en deels ook de Zwanenburgbaan. Bij zuidelijke windrichtingen worden beide banen en vooral de Polderbaan intensief gebruikt, overdag en ook 's nachts. Uit de gezondheidsmonitor van GGD Kennemerland blijkt dat ruim tien procent van onze bevolking ernstige slaapverstoring ondervindt. Het leefmilieu wordt ook overdag ernstig verstoord bij het voortdurende aanvliegen op de Polderbaan en ook de Zwanenburgbaan. Stilteperiodes worden dan node gemist. ~~Daarom is het aantal van bijna 500.000 vluchten van de laatste jaren meer dan onze regio nu aan kan.~~
2. Uw nota sorteert voor op een mogelijke groei naar 780.000 vliegbewegingen jaarlijks. Uit uw nota blijkt tevens dat er voorlopig geen normen komen om de gezondheid van omwonenden voldoende te beschermen. In uw nota gaat u er vanuit 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. Uw nota verbindt ook geen duidelijke consequenties verbonden aan de WHO-norm van 45 Lden voor de geluidsbelasting van de luchtvaart. Hiernaast blijven maatregelen zoals een nachtsluiting en stilteperiodes achterwege en geldt er een lichter regime voor het nakomen van de Parijse klimaatafspraken (2070 ipv 2050). Evenmin is sprake van transparante besluitvorming over de nationale luchthaven. Bovendien is het nog de vraag hoe de participatie van omwonenden en maatschappelijke organisaties in de toekomstige Omgevingsraad Schiphol wordt geregeld.
3. Alles overwegend zijn wij van mening dat het woonklimaat al zwaar onder druk staat en dat het leefklimaat in onze regio door het voorgenomen beleid in uw nota onvoldoende wordt beschermd bij een verder groei van de luchtvaart.

Wij pleiten daarom in deze zienswijze om het volgende:

## 1. Directe maatregelen voor verbetering van het leefklimaat en mogelijkheden voor bouwontwikkeling

- Directe maatregelen die het leefklimaat in onze regio direct ten goede komen:
  - (1) Een verbod op nachtluchten ~~tussen 23.00 en 07.00 uur~~. In uw nota zou een plan voor teruggang en algehele afschaffing moeten worden opgenomen.
  - (2) Een verplichting tot verschillende vaste hogere en stillere landingsprocedures (glijvluchten), ook overdag zodat er rustperiodes kunnen ontstaan.
- Start per direct met de juridische verankering van het Nieuwe Normen en Handhavingssysteem door een Luchthavenverkeerbesluit houdbare vergunningen (LVB1) te nemen voor Schiphol 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 en dat die niet wordt afgewenteld op de omgeving.
- Heldere randvoorwaarden voor groei vanuit publieke belangen. De capaciteit in de lucht en op de grond moet daarvan de uitkomst zijn waarbij het niet zo kan zijn dat de luchtvaart leidend is in de keuzes van de NOVI en daarmee de ruimtelijke ontwikkeling tot ver buiten de 48 Lden-geluidscontour van Schiphol op slot komt te staan.

## 2. Ontwikkeling van strategisch beleid in de LVN geschraagd op:

- Een maatschappelijke kosten-baten-analyse: Een kosten-baten analyse kan zicht geven op het nut en de noodzaak van een eventuele verdere groei van de luchtvaart/Schiphol in relatie tot het vestigingsklimaat en werkgelegenheid enerzijds en klimaat, leefomgeving en gezondheid anderzijds. In die MKBA verzoeken wij ook om speciale aandacht voor de nachtluchten, omdat juist bij nachtluchten een extreem scheve verhouding bestaat tussen de geringe bijdrage aan de hubfunctie en de ernstige gezondheidsproblemen door slaapverstoring.
- Een gedegen vervoersanalyse met inbegrip van vervoer per trein (substitutie): Er zou een gedegen vervoersanalyse ten grondslag moeten liggen aan de planMER/Luchtvaartnota. Welke vervoersbehoefte verwacht men in de verschillende marktsegmenten, en via welke modaliteiten zal dat afgewikkeld worden?
- Aandacht voor sturingsmechanismen: Wij vragen u aandacht te besteden aan sturingsmechanismen om bovengenoemde vervoersvraag te beïnvloeden in de gewenste richting, bijvoorbeeld met tariefdifferentiatie. Hiermee kan binnen of tussen modaliteiten de vraag worden beïnvloed. Ons inziens is inzicht in de effectiviteit van dit instrument noodzakelijk om te bezien of dit bij kan dragen aan het creëren van de juiste balans tussen economie en hinder door de luchtvaart. Er zou bijvoorbeeld een duidelijk merkbaar financieel terugkoppelingsmechanisme moeten zijn, waardoor bijvoorbeeld het aanschaffen van stillere motoren beloond wordt
- Aandacht voor het prijsbeleid in het beïnvloeden van de vraag naar luchtvaart: Het inzetten van de tickettax voor de verduurzaming van de luchtvaart (waaraan ook transferpassagiers hun bijdrage leveren!). Het instellen van een groeiend percentage van bijmengen van synthetische kerosine waarbij de luchtvaart een evenredig aandeel levert aan het nakomen van de klimaatafspraken van Parijs in 2050.

- Een luchtvaartbeleid dat naadloos aansluit op de Omgevingswet op alle facetten: inhoudelijk, qua instrumentarium en rollen en bevoegdheden tussen de diverse overheidslagen.
3. Voorts verzoeken wij u nadrukkelijk aandacht te besteden aan het volgende:
- Aandacht besteden aan de WHO-norm voor vliegtuiggeluid van 45 Lden. De LVN gaat maar zijdelings in op de aanbeveling van de WHO uit 2018, die de noodzaak onderbouwt om, specifiek voor vliegtuiglawaai, voor geluidgehinderden een ondergrens van 45 dB Lden te hanteren in plaats van de huidige 48 dB Lden. Gaat u deze norm nu overnemen of niet?
  - De verschillen tussen meten en rekenen. Het hinderbeleid is nu voornamelijk gebaseerd op het berekenen van de geluidsniveaus. De praktijk leert dat dat onvoldoende is. De verschillen tussen meten en rekenen zijn soms groot en leiden tot discussie en wantrouwen. Meetgegevens moeten gebruikt worden om de rekenmodellen te toetsen en te verbeteren. Wij vragen u hiervoor met concrete voorstellen te komen in uw nota.
  - Herijking van het normenkader voor de luchtvaart. De BRS heeft daar al eerder een aantal suggesties voor gedaan. Het gaat nu nog te vaak over aantallen ‘ernstig gehinderden’ volgens een bepaalde definitie. Wat ons betreft moet er een betere definiëring komen van hinderbeleving, die niet alleen op decibellen gebaseerd is, maar ook op tijdsduur en het moment van de hinder gedurende een etmaal. Voor Schiphol betekent dit dat de dosis-effectrelatie opnieuw vastgesteld moet worden omdat deze dateert uit 2002, toen de Polderbaan nog niet eens geopend was. Die norm is dus geen goede weerspiegeling van de werkelijke hinderbeleving!
  - Grotere betrokkenheid van overheden en burgers bij de ontwikkeling en uitvoering van het luchtvaartbeleid in het algemeen en de hinderbeperking rond Schiphol in het bijzonder. Uitgangspunten die wij u vragen te hanteren voor burgerparticipatie zijn: open en toegankelijk voor een ieder met een vertegenwoordiging per regio. Voor ons als overheden vragen wij om intensiever contact met u en uw ministerie zoals door de BRS-delegatie meermaals is bepleit. Vroeg contact over planvorming kan er ook toe bijdragen dat uitgebreide zienswijzen zoals de onze tot het verleden gaan behoren.

Wij willen met deze zienswijze een bijdrage leveren aan een goede luchtvaartnota die op een breed draagvlak mag rekenen in onze regio en de Nederlandse samenleving.

In afwachting van uw reactie.

Hoogachtend,

.....