

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Schiphol Group
Postbus 7501
1118 ZG Schiphol

Bestuurlijke Regie Schiphol

Uw contactpersoon

mw. S. Willemsen
BEL/RO

Telefoonnummer +31235143654
willemsens@noord-holland.nl

1 | 6

Betreft: BRS reactie op het hinderreductieplan van Schiphol

Verzenddatum

27 oktober 2020

Kenmerk

1514462/1514473

Geachte heer Benschop,

Uw kenmerk

In haar brief van 5 juli 2019 over de ontwikkeling van Schiphol na 2020 heeft de minister van IenW de sector opdracht gegeven een Uitvoeringsplan hinderreductie op te stellen. In maart van dit jaar heeft u via de website "Minder hinder Schiphol" uw plan ter consultatie aangeboden met de mogelijkheid voor een ieder daarop te reageren.

De Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) is het samenwerkingsverband van de vier provincies en 56 gemeenten in de omgeving van Schiphol. Vanuit onze gedeelde verantwoordelijkheid voor een leefbare woon- en werkomgeving hebben wij een aantal uitgangspunten geformuleerd waaraan het toekomstig beleid voor luchtvaart en de ontwikkeling van Schiphol wat ons betreft dient te voldoen.

Wij hebben dan ook met belangstelling kennis genomen van het Uitvoeringsplan hinderreductie en maken graag gebruik van de mogelijkheid hierop een reactie te geven.

Allereerst willen we u complimenteren met de toegankelijke wijze waarop u het plan hebt gepresenteerd en de open houding waarmee u het gesprek met de omgeving en ons als BRS bent aangegaan. Wij waarderen dat zeer.

De BRS benadrukt altijd het belang van een integrale afweging. Dit plan draagt er aan bij om de effecten van maatregelen in hun onderlinge samenhang te beschouwen, per deelgebied, maar ook voor de regio als geheel.

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

Wij constateren dat u het Uitvoeringsplan hinderreductie hoe dan ook wil uitvoeren en dat dit los staat van een eventueel besluit van de Minister over verdere groei van Schiphol. Dit ondersteunen wij van harte.

Tegelijkertijd zijn er wat ons betreft ook een aantal zorgen en aandachtspunten. In aanvulling op ons goede gesprek op 1 oktober jl. geven wij u die hieronder nogmaals mee. Wij blijven graag met u in gesprek over de verdere vervolgstappen die u gaat zetten ter uitvoering van het plan.

Algemene uitgangspunten BRS bij hinderbeperkende maatregelen

Als het gaat om hinder en hinderreductie hebben wij als BRS drie belangrijke uitgangspunten geformuleerd:

- Iedereen moet er op vooruit gaan;
- De maatregelen uit het Uitvoeringsplan hinderreductie moeten in samenhang worden beoordeeld;
- De BRS wil geen sturing meer via de per saldo benadering op basis van berekende hinder zoals dat nu gangbaar is.

Aandachtspunten bij het Hinderreductieplan

Gegeven bovengenoemde uitgangspunten hebben wij het Hinderreductieplan vooral beoordeeld op de effecten van het *totale* pakket aan maatregelen. Daarbij moet het streven zijn dat alle gebieden, onder alle banen (incl. de Oostbaan) er in meer of mindere mate op vooruit gaan. Aandachtspunten vanuit dit perspectief zijn:

Maatregelen die op korte termijn winst zouden kunnen opleveren

De BRS vindt dat de hinder omlaag moet. Daarbij noemen wij een aantal specifieke zaken waar volgens de BRS op korte termijn, of relatief makkelijk, grote winst te behalen is voor alle gebieden rondom Schiphol:

- Nachtvluchten worden door onze inwoners als zeer hinderlijk ervaren. Wij zien graag dat u zich inspant om het aantal nachtvluchten op korte termijn zoveel mogelijk te reduceren. Waarbij wij wel aandacht vragen voor mogelijke ongewenste secundaire effecten die daarbij zouden kunnen optreden; zowel vanuit het perspectief van hinder als vanuit economisch perspectief.
- De horizontale segmenten tijdens de eindnadering (op 2000 voet) worden door onze inwoners als hinderlijk en overbodig ervaren. Wij vragen u te bevorderen dat de mogelijkheden -die er al zijn- om glijvluchten uit te voeren zo veel mogelijk worden benut.
- De uitvliegroutes zijn zo getekend dat zij zo min mogelijk over de drukst bewoonde gebieden lopen. Echter, boven de 3000 voet mag de LVNL toestellen van de routes halen, waardoor deze toch regelmatig over woongebieden vliegen.

Ook boven de 3000 voet zorgt vliegtuiggeluid voor hinder. Wij bepleiten een verhoging van deze ondergrens zodat de LVNL toestellen langer op de route laat vliegen.

Gevolgen NNHS

Aan de Alderstafel is afgesproken dat Schiphol mag groeien naar 500.000 vliegbewegingen en dat de LVNL het Nieuwe Normen en Handhaving Stelsel (NNHS) moet toepassen. Het feit dat het NNHS nog steeds niet in wet- en regelgeving is verankerd baart ons zorgen. Met het oog op de rechtszekerheid van onze inwoners zien wij graag dat dit zo spoedig mogelijk gebeurt. Hoewel wij de uitgangspunten van het NNHS onderschrijven, plaatsen wij vanuit het perspectief van hinder en hinderbeleving daarbij graag twee kanttekeningen.

De eerste kanttekening is dat bij een groei van het verkeer boven de 470.000 bewegingen de gebieden ten zuidoosten van Schiphol in toenemende mate zwaarder belast worden, zowel voor wat betreft het aantal vluchten als voor wat betreft het aantal uren dat de secundaire banen in gebruik zijn. Wij verzoeken u daarom expliciet aan te geven welke garantie u kunt geven dat de hinder in deze Zuidoosthoek af zal nemen. Wij vragen u daarbij ook om inzichtelijk te maken of er wat u betreft aanpassingen aan het NNHS mogelijk zijn die kunnen leiden tot het ontzien van het zogenaamde "binnengebied" van Schiphol.

De tweede kanttekening betreft de inzet van de primaire banen. Het NNHS gaat uit van het zoveel mogelijk inzetten van de primaire banen. De BRS onderschrijft dit uitgangspunt. Maar de BRS constateert ook dat bij het nog intensiever inzetten van de primaire banen een totaal gebrek aan rustmomenten ontstaat voor de bewoners in het verlengde van deze banen. Momenten van rust die hard nodig zijn om mensen te laten herstellen van een vrijwel continue belasting. Contacten die wij hebben met onze inwoners leren ons dat rustmomenten in toenemende mate bepalend zijn voor de hinderbeleving; misschien nog wel meer dan de jaargemiddelde geluidbelasting. Voor dit dilemma vragen wij uw aandacht. Wij komen daar later in deze brief nog op terug.

Wijzigingen in het luchtruim

Door de Luchtruimherziening gaan aanzienlijke wijzigingen in routes plaatsvinden die grote gevolgen kunnen hebben voor de hinder op de grond. De BRS ziet zeker kansen, maar herkent ook maatregelen die op specifieke locaties juist voor een verzwaring van de hinder kunnen leiden. Concreet noemen we de vaste naderingsroutes, de toekomstige "vierde fix" en de mogelijke herpositionering van de drie "initial approach fixes (waaronder RIVER en ARTIP) die zowel kansen als bedreigingen vormen. De BRS vraagt aandacht voor het belang van een goede onderlinge afstemming tussen het Uitvoeringsplan hinderreductie en de wijzigingen die in het luchtruim gaan plaatsvinden.

Aandachtspunten voor monitoring en effectbepaling van het Hinderreductieplan

De BRS ziet graag dat u de te verwachten effecten van de hinderbeperkende maatregelen kwantificeert, zodat vooraf duidelijk is waar de hinderreductie (en ook in welke mate) zal neerslaan. Ook roept de BRS op om de uitvoering van de maatregelen te monitoren, te controleren of het voorspelde effect ook daadwerkelijk optreedt, en te onderzoeken of er geen ongewenste neveneffecten zijn. Specifiek vragen wij daarbij aandacht voor onderstaande kwesties:

Weging van factoren

U heeft als Schiphol en LVNL met veel partijen te maken en moet constant een afweging maken welke belangen het zwaarst wegen. Veiligheid, Efficiency en Milieu (VEM) zijn voor de LVNL leidend bij het doorvoeren van maatregelen. Leefomgeving is als criterium onderdeel van Milieu, maar de factoren in die categorie zijn soms tegenstrijdig. Dat maakt de afweging van de effecten op de leefomgeving minder transparant. Wij pleiten daarom voor een aparte categorie leefbaarheid. Daarnaast zien wij graag meer transparantie ten aanzien van de weging van de verschillende factoren ten opzichte van elkaar. Wat de BRS betreft mogen leefbaarheid en milieu niet minder zwaar wegen dan efficiency. Inwoners signaleren dat -in deze tijd van relatieve ruimte in de lucht- vliegtuigen regelmatig van hun geëigende pad afwijken (waarschijnlijk uit overwegingen van efficiency) en daardoor juist over woonkernen vliegen. Dit doet vermoeden dat de LVNL efficiency hoger prioriteert dan leefbaarheid.

Effectbepaling

De BRS wil af van sturing via de per saldo benadering van het aantal berekende ernstig gehinderden volgens de huidige methodiek. De huidige methodiek heeft twee grote nadelen die maken dat die eigenlijk niet geschikt is om de effecten van maatregelen goed te kunnen bepalen. In de eerste plaats is dat het feit dat in de huidige systematiek woningbouw na 2005 niet meetelt. In de tweede plaats sluit de jaargemiddelde geluidsbelasting niet aan bij de beleving van hinder. Er zijn andere aspecten die meer van belang zijn, zoals het aantal rustmomenten, de hoogte van de piekbelasting, het tijdstip op de dag, etc.. De BRS wil naar een nieuwe "hindermaat". In onze zienswijze op de Ontwerp Luchtvaartnota hebben wij dit ook aan de minister kenbaar gemaakt en aangeboden hier graag over mee te willen denken. Vooruitlopend hierop gaan we graag met u in gesprek over de vraag hoe we de effecten van de maatregelen, afzonderlijk en in onderlinge samenhang, kunnen bepalen.

Monitoring en meten

In het verleden is wel eens gebleken dat maatregelen onvoorziene neveneffecten hadden. Als voorbeeld noemt de BRS de invoering van NADP-2, die als ongewenst en onvoorzien effect had dat vliegtuigen bij Leimuiden "uit de bocht vlogen" en daardoor veel dichter over de woonkern kwamen.

Zoals wel vaker tussen ons besproken: maatregelen kunnen en mogen mislukken. Wij zien graag een plan van aanpak voor de monitoring en screening van maatregelen op ongewenste effecten. Daarbij dient wat ons betreft aandacht te zijn voor meten als monitoringsinstrument. Ook bevelen wij aan om transparante criteria en procedures te ontwikkelen voor die gevallen waarbij besluitvorming over het eventueel terug draaien van maatregelen aan de orde zou zijn. Vanzelfsprekend denken wij hierover graag met u mee.

Aandachtspunten voor wat betreft fasering van maatregelen en zekerheidsstelling

De BRS heeft veel vragen over de fasering van maatregelen, de onderlinge afhankelijkheid en de wijze waarop de Sector de uitvoering van maatregelen borgt en zekerstelt. Concreet hebben wij de volgende zorgpunten:

Doorzettingsmacht Schiphol en LVNL

Wij constateren dat u als LVNL en Schiphol niet alle maatregelen zelf kunt uitvoeren. Er zijn maatregelen waarvoor u afhankelijk bent van externe factoren of externe partijen om tot een succesvolle realisatie van de maatregelen te komen. Wij vragen u om in het Hinderreductieplan deze afhankelijkheden te benoemen. Wij denken hierbij bijvoorbeeld aan de vrijheden van vliegmaatschappijen om buiten de LVNL om eigen keuzes te maken. Of aan internationale wet- en regelgeving die wellicht de invoering van bepaalde maatregelen belemmert. Maar het gaat ons hierbij ook nadrukkelijk om de vraag of er voldoende middelen en capaciteit zijn bij de LVNL om uitvoering te geven aan het Uitvoeringsplan hinderreductie. U mag dit overigens ook beschouwen als een oproep aan het Rijk om financieel bij te dragen aan een succesvolle uitvoering van het Hinderreductieplan mocht dit nodig zijn.

Fasering maatregelen

De BRS vindt dat iedereen erop vooruit moet gaan. Maar sommige maatregelen in het Uitvoeringsplan hinderreductie zorgen voor een verschuiving van hinder (bijvoorbeeld het intensiever gebruiken van de primaire banen en het concentreren van aanvliegeroutes). Dat levert een dilemma op bij de uitvoering van het plan en de fasering van de maatregelen in de tijd. Wij vragen nadrukkelijk hiervoor uw aandacht.

Daarbij is wat ons betreft nog een extra zorgpunt dat in de huidige crisis als gevolg van covid-19 het aantal vluchten drastisch is verminderd. Wij verwachten dat dit van invloed is op de beleving van hinder. De kans is immers groot dat inwoners meer hinder gaan ervaren bij een lager aantal vliegtuigbewegingen dan voorheen, omdat men nu aan een relatieve rust gewend is geraakt.

Zekerheidsstelling

Als is gebleken dat het Uitvoeringsplan hinderreductie voor iedereen een vooruitgang betekent, verwacht de BRS dat dit plan volledig wordt uitgevoerd. Het is ons op dit moment echter niet helder wie (sector, minister) hierbij welke verantwoordelijkheid heeft en wie waarop kan worden aangesproken.

Tot slot,

U heeft bij meerdere gelegenheden bevestigd dat dit Uitvoeringsbesluit hinderreductie voor u los staat van een besluit van de minister over verdere groei van Schiphol. Toch blijft de relatie met het door de minister aangekondigde 'groeiverdienmodel' voor ons een belangrijk vraagteken.

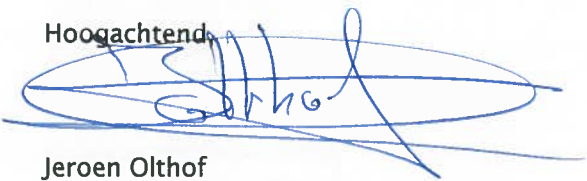
In de eerste plaats hebben wij graag inzicht in de effecten van de maatregelen bij verdere groei van het aantal vluchten boven 500.000 vluchten per jaar. Komt er mogelijk een omslagpunt, waarbij maatregelen niet meer houdbaar zijn of geen effect meer zullen sorteren omdat deze effecten niet opwegen tegen de gevolgen van de verdere groei?

Daarnaast constateren wij dat een aantal maatregelen uit het Uitvoeringsplan hinderreductie in de Ontwerp-Luchtvaartnota genoemd worden als dé manier om groei te verdienen, zoals bijvoorbeeld het streven naar een stillere vloot. Wij willen graag vooraf duidelijkheid welke maatregelen uit het Uitvoeringsplan hinderreductie met het verdienen van groei in verband gebracht mogen worden. Waarbij wij ons kunnen voorstellen dat het eerder aan de minister is om deze vraag te beantwoorden dan aan u.

Tot slot verzoeken wij u ons te informeren hoe u onze en andere reacties in het definitieve plan verwerkt. Wij wensen u succes bij de verdere uitwerking en uitvoering. Wij willen u hierbij ook nadrukkelijk wijzen op het belang van een goede communicatie over het Uitvoeringsplan hinderreductie.

Vanzelfsprekend zijn wij bereid verder met u mee te denken over bovenstaande onderwerpen en zetten wij onze gesprekken met u hierover graag voort.

Hoogachtend,



Jeroen Olthof
Voorzitter Bestuurlijke Regie Schiphol

Kopie aan: minister van IenW
LVNL, dhr. Van Dorst

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

LVNL
Postbus 75200
1117 ZT Schiphol

Bestuurlijke Regie Schiphol

Uw contactpersoon

mw. S. Willemsen
BEL/RO

Telefoonnummer +31235143654
willemsens@noord-holland.nl

1 | 6

Betreft: BRS reactie op het hinderreductieplan van Schiphol

Verzenddatum

27 oktober 2020

Kenmerk

1514462/1514473

Geachte heer Van Dorst,

Uw kenmerk

In haar brief van 5 juli 2019 over de ontwikkeling van Schiphol na 2020 heeft de minister van IenW de sector opdracht gegeven een Uitvoeringsplan hinderreductie op te stellen. In maart van dit jaar heeft u via de website "Minder hinder Schiphol" uw plan ter consultatie aangeboden met de mogelijkheid voor een ieder daarop te reageren.

De Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) is het samenwerkingsverband van de vier provincies en 56 gemeenten in de omgeving van Schiphol. Vanuit onze gedeelde verantwoordelijkheid voor een leefbare woon- en werkomgeving hebben wij een aantal uitgangspunten geformuleerd waaraan het toekomstig beleid voor luchtvaart en de ontwikkeling van Schiphol wat ons betreft dient te voldoen.

Wij hebben dan ook met belangstelling kennis genomen van het Uitvoeringsplan hinderreductie en maken graag gebruik van de mogelijkheid hierop een reactie te geven.

Allereerst willen we u complimenteren met de toegankelijke wijze waarop u het plan hebt gepresenteerd en de open houding waarmee u het gesprek met de omgeving en ons als BRS bent aangegaan. Wij waarderen dat zeer.

De BRS benadrukt altijd het belang van een integrale afweging. Dit plan draagt er aan bij om de effecten van maatregelen in hun onderlinge samenhang te beschouwen, per deelgebied, maar ook voor de regio als geheel.

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

Wij constateren dat u het Uitvoeringsplan hinderreductie hoe dan ook wil uitvoeren en dat dit los staat van een eventueel besluit van de Minister over verdere groei van Schiphol. Dit ondersteunen wij van harte.

Tegelijkertijd zijn er wat ons betreft ook een aantal zorgen en aandachtspunten. In aanvulling op ons goede gesprek op 1 oktober jl. geven wij u die hieronder nogmaals mee. Wij blijven graag met u in gesprek over de verdere vervolgstappen die u gaat zetten ter uitvoering van het plan.

Algemene uitgangspunten BRS bij hinderbeperkende maatregelen

Als het gaat om hinder en hinderreductie hebben wij als BRS drie belangrijke uitgangspunten geformuleerd:

- Iedereen moet er op vooruit gaan;
- De maatregelen uit het Uitvoeringsplan hinderreductie moeten in samenhang worden beoordeeld;
- De BRS wil geen sturing meer via de per saldo benadering op basis van berekende hinder zoals dat nu gangbaar is.

Aandachtspunten bij het Hinderreductieplan

Gegeven bovengenoemde uitgangspunten hebben wij het Hinderreductieplan vooral beoordeeld op de effecten van het *totale* pakket aan maatregelen. Daarbij moet het streven zijn dat alle gebieden, onder alle banen (incl. de Oostbaan) er in meer of mindere mate op vooruit gaan. Aandachtspunten vanuit dit perspectief zijn:

Maatregelen die op korte termijn winst zouden kunnen opleveren

De BRS vindt dat de hinder omlaag moet. Daarbij noemen wij een aantal specifieke zaken waar volgens de BRS op korte termijn, of relatief makkelijk, grote winst te behalen is voor alle gebieden rondom Schiphol:

- Nachtvluchten worden door onze inwoners als zeer hinderlijk ervaren. Wij zien graag dat u zich inspant om het aantal nachtvluchten op korte termijn zoveel mogelijk te reduceren. Waarbij wij wel aandacht vragen voor mogelijke ongewenste secundaire effecten die daarbij zouden kunnen optreden; zowel vanuit het perspectief van hinder als vanuit economisch perspectief.
- De horizontale segmenten tijdens de eindnadering (op 2000 voet) worden door onze inwoners als hinderlijk en overbodig ervaren. Wij vragen u te bevorderen dat de mogelijkheden -die er al zijn- om glijvluchten uit te voeren zo veel mogelijk worden benut.
- De uitvliegroutes zijn zo getekend dat zij zo min mogelijk over de drukst bewoonde gebieden lopen. Echter, boven de 3000 voet mag de LVNL toestellen van de routes halen, waardoor deze toch regelmatig over woongebieden vliegen.

Ook boven de 3000 voet zorgt vliegtuiggeluid voor hinder. Wij bepleiten een verhoging van deze ondergrens zodat de LVNL toestellen langer op de route laat vliegen.

Gevolgen NNHS

Aan de Alderstafel is afgesproken dat Schiphol mag groeien naar 500.000 vliegbewegingen en dat de LVNL het Nieuwe Normen en Handhaving Stelsel (NNHS) moet toepassen. Het feit dat het NNHS nog steeds niet in wet- en regelgeving is verankerd baart ons zorgen. Met het oog op de rechtszekerheid van onze inwoners zien wij graag dat dit zo spoedig mogelijk gebeurt. Hoewel wij de uitgangspunten van het NNHS onderschrijven, plaatsen wij vanuit het perspectief van hinder en hinderbeleving daarbij graag twee kanttekeningen.

De eerste kanttekening is dat bij een groei van het verkeer boven de 470.000 bewegingen de gebieden ten zuidoosten van Schiphol in toenemende mate zwaarder belast worden, zowel voor wat betreft het aantal vluchten als voor wat betreft het aantal uren dat de secundaire banen in gebruik zijn. Wij verzoeken u daarom expliciet aan te geven welke garantie u kunt geven dat de hinder in deze Zuidoosthoek af zal nemen. Wij vragen u daarbij ook om inzichtelijk te maken of er wat u betreft aanpassingen aan het NNHS mogelijk zijn die kunnen leiden tot het ontzien van het zogenaamde "binnengebied" van Schiphol.

De tweede kanttekening betreft de inzet van de primaire banen. Het NNHS gaat uit van het zoveel mogelijk inzetten van de primaire banen. De BRS onderschrijft dit uitgangspunt. Maar de BRS constateert ook dat bij het nog intensiever inzetten van de primaire banen een totaal gebrek aan rustmomenten ontstaat voor de bewoners in het verlengde van deze banen. Momenten van rust die hard nodig zijn om mensen te laten herstellen van een vrijwel continue belasting. Contacten die wij hebben met onze inwoners leren ons dat rustmomenten in toenemende mate bepalend zijn voor de hinderbeleving; misschien nog wel meer dan de jaargemiddelde geluidbelasting. Voor dit dilemma vragen wij uw aandacht. Wij komen daar later in deze brief nog op terug.

Wijzigingen in het luchtruim

Door de Luchtruimherziening gaan aanzienlijke wijzigingen in routes plaatsvinden die grote gevolgen kunnen hebben voor de hinder op de grond. De BRS ziet zeker kansen, maar herkent ook maatregelen die op specifieke locaties juist voor een verzwaring van de hinder kunnen leiden. Concreet noemen we de vaste naderingsroutes, de toekomstige "vierde fix" en de mogelijke herpositionering van de drie "initial approach fixes (waaronder RIVER en ARTIP) die zowel kansen als bedreigingen vormen. De BRS vraagt aandacht voor het belang van een goede onderlinge afstemming tussen het Uitvoeringsplan hinderreductie en de wijzigingen die in het luchtruim gaan plaatsvinden.

Aandachtspunten voor monitoring en effectbepaling van het Hinderreductieplan

De BRS ziet graag dat u de te verwachten effecten van de hinderbeperkende maatregelen kwantificeert, zodat vooraf duidelijk is waar de hinderreductie (en ook in welke mate) zal neerslaan. Ook roept de BRS op om de uitvoering van de maatregelen te monitoren, te controleren of het voorspelde effect ook daadwerkelijk optreedt, en te onderzoeken of er geen ongewenste neveneffecten zijn. Specifiek vragen wij daarbij aandacht voor onderstaande kwesties:

Weging van factoren

U heeft als Schiphol en LVNL met veel partijen te maken en moet constant een afweging maken welke belangen het zwaarst wegen. Veiligheid, Efficiency en Milieu (VEM) zijn voor de LVNL leidend bij het doorvoeren van maatregelen. Leefomgeving is als criterium onderdeel van Milieu, maar de factoren in die categorie zijn soms tegenstrijdig. Dat maakt de afweging van de effecten op de leefomgeving minder transparant. Wij pleiten daarom voor een aparte categorie leefbaarheid. Daarnaast zien wij graag meer transparantie ten aanzien van de weging van de verschillende factoren ten opzichte van elkaar. Wat de BRS betreft mogen leefbaarheid en milieu niet minder zwaar wegen dan efficiency. Inwoners signaleren dat -in deze tijd van relatieve ruimte in de lucht- vliegtuigen regelmatig van hun geëigende pad afwijken (waarschijnlijk uit overwegingen van efficiency) en daardoor juist over woonkernen vliegen. Dit doet vermoeden dat de LVNL efficiency hoger prioriteert dan leefbaarheid.

Effectbepaling

De BRS wil af van sturing via de per saldo benadering van het aantal berekende ernstig gehinderden volgens de huidige methodiek. De huidige methodiek heeft twee grote nadelen die maken dat die eigenlijk niet geschikt is om de effecten van maatregelen goed te kunnen bepalen. In de eerste plaats is dat het feit dat in de huidige systematiek woningbouw na 2005 niet meetelt. In de tweede plaats sluit de jaargemiddelde geluidsbelasting niet aan bij de beleving van hinder. Er zijn andere aspecten die meer van belang zijn, zoals het aantal rustmomenten, de hoogte van de piekbelasting, het tijdstip op de dag, etc.. De BRS wil naar een nieuwe "hindermaat". In onze zienswijze op de Ontwerp Luchtvaartnota hebben wij dit ook aan de minister kenbaar gemaakt en aangeboden hier graag over mee te willen denken. Vooruitlopend hierop gaan we graag met u in gesprek over de vraag hoe we de effecten van de maatregelen, afzonderlijk en in onderlinge samenhang, kunnen bepalen.

Monitoring en meten

In het verleden is wel eens gebleken dat maatregelen onvoorziene neveneffecten hadden. Als voorbeeld noemt de BRS de invoering van NADP-2, die als ongewenst en onvoorzien effect had dat vliegtuigen bij Leimuiden "uit de bocht vlogen" en daardoor veel dichterbij woonkernen kwamen.

Zoals wel vaker tussen ons besproken: maatregelen kunnen en mogen mislukken. Wij zien graag een plan van aanpak voor de monitoring en screening van maatregelen op ongewenste effecten. Daarbij dient wat ons betreft aandacht te zijn voor meten als monitoringsinstrument. Ook bevelen wij aan om transparante criteria en procedures te ontwikkelen voor die gevallen waarbij besluitvorming over het eventueel terug draaien van maatregelen aan de orde zou zijn. Vanzelfsprekend denken wij hierover graag met u mee.

Aandachtspunten voor wat betreft fasering van maatregelen en zekerheidsstelling

De BRS heeft veel vragen over de fasering van maatregelen, de onderlinge afhankelijkheid en de wijze waarop de Sector de uitvoering van maatregelen borgt en zekerstelt. Concreet hebben wij de volgende zorgpunten:

Doorzettingsmacht Schiphol en LVNL

Wij constateren dat u als LVNL en Schiphol niet alle maatregelen zelf kunt uitvoeren. Er zijn maatregelen waarvoor u afhankelijk bent van externe factoren of externe partijen om tot een succesvolle realisatie van de maatregelen te komen. Wij vragen u om in het Hinderreductieplan deze afhankelijkheden te benoemen. Wij denken hierbij bijvoorbeeld aan de vrijheden van vliegmaatschappijen om buiten de LVNL om eigen keuzes te maken. Of aan internationale wet- en regelgeving die wellicht de invoering van bepaalde maatregelen belemmert. Maar het gaat ons hierbij ook nadrukkelijk om de vraag of er voldoende middelen en capaciteit zijn bij de LVNL om uitvoering te geven aan het Uitvoeringsplan hinderreductie. U mag dit overigens ook beschouwen als een oproep aan het Rijk om financieel bij te dragen aan een succesvolle uitvoering van het Hinderreductieplan mocht dit nodig zijn.

Fasering maatregelen

De BRS vindt dat iedereen erop vooruit moet gaan. Maar sommige maatregelen in het Uitvoeringsplan hinderreductie zorgen voor een verschuiving van hinder (bijvoorbeeld het intensiever gebruiken van de primaire banen en het concentreren van aanvliegeroutes). Dat levert een dilemma op bij de uitvoering van het plan en de fasering van de maatregelen in de tijd. Wij vragen nadrukkelijk hiervoor uw aandacht.

Daarbij is wat ons betreft nog een extra zorgpunt dat in de huidige crisis als gevolg van covid-19 het aantal vluchten drastisch is verminderd. Wij verwachten dat dit van invloed is op de beleving van hinder. De kans is immers groot dat inwoners meer hinder gaan ervaren bij een lager aantal vliegtuigbewegingen dan voorheen, omdat men nu aan een relatieve rust gewend is geraakt.

Zekerheidsstelling

Als is gebleken dat het Uitvoeringsplan hinderreductie voor iedereen een vooruitgang betekent, verwacht de BRS dat dit plan volledig wordt uitgevoerd. Het is ons op dit moment echter niet helder wie (sector, minister) hierbij welke verantwoordelijkheid heeft en wie waarop kan worden aangesproken.

Tot slot,

U heeft bij meerdere gelegenheden bevestigd dat dit Uitvoeringsbesluit hinderreductie voor u los staat van een besluit van de minister over verdere groei van Schiphol. Toch blijft de relatie met het door de minister aangekondigde 'groeiverdienmodel' voor ons een belangrijk vraagteken.

In de eerste plaats hebben wij graag inzicht in de effecten van de maatregelen bij verdere groei van het aantal vluchten boven 500.000 vluchten per jaar. Komt er mogelijk een omslagpunt, waarbij maatregelen niet meer houdbaar zijn of geen effect meer zullen sorteren omdat deze effecten niet opwegen tegen de gevolgen van de verdere groei?

Daarnaast constateren wij dat een aantal maatregelen uit het Uitvoeringsplan hinderreductie in de Ontwerp-Luchtvaartnota genoemd worden als dé manier om groei te verdienen, zoals bijvoorbeeld het streven naar een stillere vloot. Wij willen graag vooraf duidelijkheid welke maatregelen uit het Uitvoeringsplan hinderreductie met het verdienen van groei in verband gebracht mogen worden. Waarbij wij ons kunnen voorstellen dat het eerder aan de minister is om deze vraag te beantwoorden dan aan u.

Tot slot verzoeken wij u ons te informeren hoe u onze en andere reacties in het definitieve plan verwerkt. Wij wensen u succes bij de verdere uitwerking en uitvoering. Wij willen u hierbij ook nadrukkelijk wijzen op het belang van een goede communicatie over het Uitvoeringsplan hinderreductie.

Vanzelfsprekend zijn wij bereid verder met u mee te denken over bovenstaande onderwerpen en zetten wij onze gesprekken met u hierover graag voort.

Hoogachtend,



Jeroen Olthof
Voorzitter Bestuurlijke Regie Schiphol

Kopie aan: minister van IenW
Schiphol, dhr. Benschop