

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

**Bestuurlijke Regie Schiphol**

**Uw contactpersoon**

Mw. S. Willemsen

BEL/BS

Telefoonnummer +31 235143654

willemsens@noord-holland.nl

1 | 6

**Verzenddatum**

**Betreft: Zienswijze op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau  
Luchtruimherziening**

**Kenmerk**

1201928/1283320

Geachte minister,

**Uw kenmerk**

De Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) heeft kennisgenomen van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) ten behoeve van de Luchtruimherziening. Om te beginnen onderschrijft de BRS de doelstelling van de Luchtruimherziening (LRH):

*"De realisatie van een integrale, toekomstbestendige inrichting en beheer van het luchtruim, gebaseerd op een zorgvuldige afweging van publieke belangen, in samenwerking met (internationale) partners en in gerichte dialoog met de omgeving (stakeholders).  
Gelijkblijvende of verbeterende veiligheid is een randvoorwaarde."*

Wat de BRS betreft zou daar een minimaal gelijkblijvende score op hinder en gezondheid bij horen te staan.

Deze zienswijze is opgebouwd aan de hand van de drie hoofdonderwerpen die in voornoemde doelstelling genoemd zijn, voorafgegaan door enkele algemene opmerkingen:

- Algemeen;
- Zorgvuldige afweging van publieke belangen;
- Minimaal gelijkblijvende score op hinder en gezondheid;
- Dialoog met de omgeving.

In de bijlage gevoegd bij deze brief vindt u een lijst met aanvullende vragen en opmerkingen.

### **Algemeen**

Zoals eerder in de zienswijze op de NRD voor de Luchtvaartnota is aangegeven, is het voor de BRS in het algemeen onduidelijk hoe de verwevenheid tussen een aantal visies en nota's vorm krijgt. Dat geldt in eerste instantie voor de Luchtvaartnota zelf. In de onderhavige NRD

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

wordt op diverse plekken aangegeven dat de luchtruimherziening een technische exercitie betreft. In hoeverre is dat nu daadwerkelijk het geval? In hoeverre staat de herziening van het luchtruim en de daarin in gang gezette stappen in de weg van keuzes waarvan verwacht mag worden dat die in de Luchtvaartnota zullen worden gemaakt?

Ook de relatie met de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) is niet helder. Naar verwachting verschijnt de definitieve NOVI begin 2020. Daarmee is sprake van vrijwel parallelle trajecten en is de vraag hoe afstemming tussen beide trajecten geborgd is. In het advies van de commissie voor de Milieueffectrapportage (MER) over de NRD ten behoeve van de NOVI wordt daarover een belangrijke opmerking gemaakt:

*“Voor sectoraal beleid dat pas ingevuld wordt na gereed komen van de NOVI zal de PlanMER moeten laten zien welke randvoorwaarden vanuit de samenhangende visie van de NOVI aan deze sectorale ontwikkelingen gesteld moeten worden. Dat geldt naar inschatting van de Commissie zeker voor keuzes voor de ontwikkeling van de luchtvaart in Nederland die in de Luchtvaartnota gemaakt gaan worden. Relevant voor de integrale afweging die in de NOVI gemaakt gaat worden is de bijdrage die de luchtvaart kan leveren aan het halen van de CO<sub>2</sub>-reductiedoelstellingen en de ruimtelijke claims van de luchtvaart in verhouding tot de ambities op het gebied van woningbouw, gezondheid en natuurlijk in de verschillende regio's met luchthavens.”*

Hoe wordt dit advies betrokken bij de Luchtruimherziening? Welke randvoorwaarden worden vanuit de NOVI gesteld aan de luchtvaart specifieke keuzes in de Luchtvaartnota? Aansluitend wordt in het kader van de uitwerking van de NOVI tussen Rijk en regio een verstedelijkingsstrategie opgesteld die in 2020 moet worden afgerond. De uitkomsten hiervan zijn ook relevant voor de Luchtruimherziening.

### **Zorgvuldige afweging van publieke belangen**

Het is begrijpelijk dat u wilt werken met een beperkt aantal varianten die op hoog abstractieniveau de inrichting, het beheer en het gebruik van het Nederlandse luchtruim beschrijven. Het valt echter op dat deze varianten met name capaciteit gedreven zijn. In hoeverre onderscheiden deze varianten zich onderling op het gebied van de andere doelstellingen van de luchtruimherziening, te weten verduurzaming, hinderreductie en efficiënter luchtruimgebruik?

Vanuit de gedefinieerde varianten wilt u op basis van een kwalitatieve beschrijving van effecten een voorkeursvariant kiezen. Geconstateerd wordt echter dat een aantal belangrijke elementen van de luchtruimherziening reeds vast liggen in de hoofdstructuur (een 'fait accompli'?) en dat deze hoofdstructuur zal worden meegenomen in alle varianten. Een aantal van die elementen van de hoofdstructuur zullen leiden tot grote effecten (denk bijvoorbeeld aan de vierde fix), waarbij het lijkt alsof die los staan van de keuze voor één van de varianten. In hoeverre is er nog speelruimte bij de uitwerking van de hoofdstructuur zelf? En welke invloed heeft die hoofdstructuur op de speelruimte in de luchtruimherziening?

De afweging tussen de vier varianten zal kwalitatief worden beschreven. Gegeven de fase is dat deels begrijpelijk. Maar tegelijkertijd zit daar het risico dat er keuzes gemaakt gaan worden terwijl niet bekend is wat de exacte, kwantitatieve effecten gaan zijn. Vooral de verdere uitwerking van de varianten zal bepalen waar de effecten neerslaan en hoe groot de impact gaat zijn voor de woon- en leefkwaliteit alsmede voor tal van (voorgenomen) ontwikkelingen op de grond. Het is dus voor de betrokken gemeenten en omwonenden nu niet mogelijk om te reageren op varianten over bijvoorbeeld bundelen of spreiden. Dit is zeer afhankelijk waar dan die bundel komt hoe groot de gevolgen dan gaan zijn.

Kortom, de BRS is op basis van de nu voorgestelde reikwijdte, het toetsingskader en detailniveau van het PlanMER waarschijnlijk niet in staat om (later in het proces) al dan niet in te stemmen met een keuze voor een bepaalde variant.

#### **Minimaal gelijkblijvende score op hinder en gezondheid**

Het is positief dat in de PlanMER gekeken zal worden naar de mate waarin de hoeveelheid geluid voorspeld kan worden in een bepaalde variant. We missen als criterium hoe de varianten onderling scoren op de hoeveelheid geluidhinder en gezondheidseffecten. Kan de PlanMER voor iedere variant inzicht geven in waar en hoeveel de geluidbelasting zal toe- of afnemen, en welke andere effecten er zijn die zouden kunnen samenhangen met de hinderbeleving van mensen? Denk daarbij bijvoorbeeld aan het verdwijnen van rustmomenten, maar ook de mogelijkheden tot hoger aanvliegen (glijvluchtnaderingen). Nogmaals, voor de BRS is van groot belang dat met de luchtruimherziening ook dient te worden gestreefd naar een minimaal gelijkblijvende score op hinder en gezondheid. Het aantal ernstig gehinderden mag door deze exercitie niet toenemen.

#### **Dialoog met de omgeving**

De NRD spreekt over een 'gerichte dialoog'. De invulling van het begrip 'gerichte dialoog' roept bij de BRS vragen op. Afgaand op paragraaf 4.2 over participatie, lijkt de bestuurlijke participatie zich vrijwel tot afstemming met provincies (bestuurlijk en ambtelijk) te beperken. Maar de provincie kan niet in de plaats treden van gemeenten dan wel namens hen spreken.

De gemeenten kennen een eigen dynamiek, en verdienen het om eigenstandig gehoord te worden. In de kerngroepen zijn niet de belangen vertegenwoordigd die de NRD veronderstelt. Bij de herziening van het luchtruim doen zich ongetwijfeld veranderingen voor in routes en vlieghoogten (denk onder andere aan de vierde fix). Dit zal niet alleen grote impact hebben voor gemeenten die lid zijn van de Omgevingsraad Schiphol en de BRS, maar ook voor gemeenten die daarin niet vertegenwoordigd zijn. De verantwoordelijkheid om die gemeenten aan te haken ligt bij het Rijk.

Tot slot stelt de NRD dat “bestaande afspraken rond luchthavens” niet leidend zijn. De BRS gaat er evenwel van uit dat de NRD de gemaakte afspraken rond luchthavens respecteert.

Hoogachtend,



A. Tekin  
Voorzitter Bestuurlijke Regie Schiphol

Bijlage: Verdere vragen en opmerkingen op de NRD

## **Bijlage: Verdere vragen en opmerkingen op de NRD**

### Inleiding

pag. 8: "onderstrepen de grote wens van veel burgers om vliegroutes en het gebruik daarvan duurzaam in te passen in het Nederlandse luchtruim met zo min mogelijk uitstoot en hinder". Dit is een goed uitgangspunt!

### 1.5 Scope plan-m.e.r.

Wat betekent het loslaten van de B+-routeset voor de openstelling van Lelystad Airport c.q. het momenteel in procedure zijnde Wijzigingsbesluit Luchthavenbesluit Lelystad 2015? Zowel het LHB 2015 als het komende Wijzigingsbesluit LHB 2015 zijn volledig gestoeld op de MER 2014/2018 die uitgaat van de B+ routeset.

Wat betekent bovenstaande voor (de huidige en toekomstige ontwikkeling van) Schiphol, vanuit de eerder gemaakte afspraak dat Lelystad Airport 'overloop' luchthaven van Schiphol is/wordt? En daarmee noodzakelijk is voor (in ieder geval) het aankomende LVB1 (en waarschijnlijk ook LVB2)?

Naar verwachting wordt er in de Luchtvaartnota een passage opgenomen over een luchthaven in zee. In de NRD ontbreekt dit onderwerp echter, terwijl de Luchtruimherziening kort na de Luchtvaartnota zal verschijnen en feitelijk de vliegtechnische invulling daarvan moet ondersteunen. Omdat een luchthaven in zee wellicht grote winst oplevert voor met name geluidhinder zou het goed zijn als de planMER LRH anticipeert op een luchthaven in zee en daar de eventuele gevolgen voor het luchtruim van inzichtelijk maakt.

### 2.2 varianten

Hoe zit de NADP2 in de verschillende varianten? Is dat nog een optie binnen de varianten?

In hoeverre is 'getrapte nadering' het vaste uitgangspunt voor het beoordelen van de verschillende varianten (op bijvoorbeeld geluid en uitstoot)? Waarom wordt niet standaard uitgegaan van bijvoorbeeld CDA (Continuous Descent Approach) als vast uitgangspunt voor de MER en wordt alleen, indien het niet anders kan, overgegaan op getrapte nadering?

### 2.4 opbouw varianten

Pag. 21: "In de Onderzoeksfase is onderzocht hoe het luchtruim er uit kan zien als telkens één maatschappelijk doel (geluid, duurzaamheid, civiele of militaire capaciteit) centraal staat bij het ontwerp". Waarom de focus op alleen 'geluid', en niet breder op leefbaarheid en gezondheid?

Pag. 23: "Bestaande afspraken over baancombinaties Schiphol (dit betreft het gebruik van start- en landingsbanen) zijn niet leidend, waar betere resultaten mogelijk zijn, worden deze onderzocht in de varianten". Geldt dit "beter" alleen voor de vier doelen (geluid, milieu, civiele en militaire capaciteit), of kijkt de PlanMER breder?

Pag. 24: "Voor een effectief luchtruimontwerp is het belangrijk dat er een scheidslijn wordt getrokken die aangeeft vanaf welke hoogte CO2 en tot welke hoogte de geluidsbelasting leidend is. Bij het ontwerp zal

als werkhypothese worden gewerkt met een scheidslijn van 6000 voet.”  
Waarop is dit gebaseerd? Speelt boven de 6000 voet geluid geen rol meer? Is dit in lijn met recent onderzoek? Zegt RIVM-onderzoek hier iets over? Met deze scheidslijn worden mogelijk maatregelen voor hinderreductie beperkt.

Er wordt aangegeven dat er gewerkt wordt met een scheidslijn van 6.000 voet voor CO2 en geluid.

Waarom alleen CO2 en geluid? Waarom niet ook (ultra-)fijnstof en stikstofoxiden?

### 2.6 Proces

In het kader op pagina 26 wordt gesproken over 'een verantwoordelijkheid van bestuurders' (als het gaat om afweging tussen bijvoorbeeld geluid en CO2): Op welke bestuurders wordt hier gedoeld? De minister van IenW en de staatssecretaris van Defensie als bevoegd gezag? Het hele kabinet? Of ook Gedeputeerde Staten van provincies en colleges van B&W?

### 3.1 toetsing

Pag. 29: Voorspelbaarheid van geluid: welke mogelijkheden bieden de varianten om goed te

voorspellen waar/wanneer er geluid geproduceerd wordt?

Flexibiliteit in routes: welke mogelijkheden bieden de varianten om bepaalde specifieke gebieden (b.v. woonkernen of natuurgebieden) te mijden?

Pag. 30: “relatieve toets, dus: ten opzichte van de referentiesituatie”.  
Moet het niet ook ten opzichte van elkaar, hoe kun je anders wegen of de mogelijkheid om woongebieden te mijden bijvoorbeeld bij de ene variant heel groot is maar toch niet wordt gebruikt omdat andere factoren zwaarder wegen?

“De luchthavens en de banen blijven zoals in de huidige situatie, maar de uurcapaciteiten zullen in de toekomst verruimd worden doordat er nieuwe technologieën ontwikkeld worden die deze toename mogelijk maken”. Hoe wordt dat meegenomen in de referentiesituatie?

### 4.1 procedure

Pag. 33: “In het plan-MER worden de resultaten van het onderzoek naar de effecten van de varianten (inclusief de voorkeursvariant) beschreven.” Hoe wordt de voorkeursvariant bepaald? En door wie?

### 4.2 participatie

Pag. 34: -> Waarom zitten gemeenten in maatschappelijke participatie en provincies in de bestuurlijke?