

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

Bestuurlijke Regie Schiphol

Uw contactpersoon

mw. S. Willemsen

BEL/RO

Telefoonnummer +31235143654

willemsens@noord-holland.nl

1 | 4

Verzenddatum

Betreft: zienswijze ontwerp-Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening

Kenmerk

1565781/1570574

Excellentie,

Uw kenmerk

De BRS heeft met belangstelling kennisgenomen van de ontwerp-Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening. Wij maken graag gebruik van de mogelijkheid hierop een zienswijze in te dienen.

Inleiding

In de ontwerp-Voorkeursbeslissing bepaalt u de nieuwe hoofdstructuur van het Nederlandse luchtruim. De nieuwe hoofdstructuur biedt meer mogelijkheden voor optimalisaties en wijzigingen van routes en afhandelingsconcepten dan de huidige luchtruimindeling. In potentie wordt de vliegoperatie daarmee efficiënter en/of heeft deze minder impact op de omgeving. De ontwerp-Voorkeursbeslissing noemt al een aantal maatregelen die u wilt gaan invoeren:

- De introductie van een zogenaamde vierde fix;
- Vaste naderingsroutes, al dan niet in combinatie met gekromde eindnadering;
- Continue klim- en daal-operaties (CCO/CDO's, ook wel glijvluchten genoemd). Deze zijn volgens u onlosmakelijk verbonden met de vaste naderingsroutes;
- Verplicht volgen van de vertrekroutes tot 6000 voet (momenteel 3000 voet).

Wij zien de potentie van de nieuwe hoofdstructuur om de impact van de vliegoperatie op de omgeving te verminderen. Het is positief dat de nieuwe hoofdstructuur maatregelen mogelijk maakt waar de BRS al jaren voor pleit, zoals glijvluchten en het niet afwijken van startroutes.

Maar wij constateren ook dat het op dit moment nog niet duidelijk is in hoeverre alle maatregelen bijdragen aan een verbetering voor iedereen. Voor ons als BRS een belangrijk uitgangspunt. Voorbeelden zijn de vaste naderingsroutes en de zogenaamde vierde fix. Deze maatregelen gaan ontegenzeggelijk tot een verschuiving van routes leiden, maar het is nu nog niet duidelijk wat dat betekent voor de gebieden en mensen recht onder die routes.

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

Onze zienswijze heeft daarom vooral betrekking op het vervolg: de planuitwerking die tussen 2021 en 2023 plaatsvindt:

1. U neemt nu een voorkeursbeslissing en gaat dan diverse aanpassingen in routes en operaties doen. Wij snappen deze systematiek, maar er moet wel **ruimte zijn om terug te komen** op deze uitgangspunten als bij het ontwerp van de routes blijkt dat deze toch niet goed functioneren.
2. Wij verwachten dat u een **volledige integrale afweging** maakt en alle relevante landzijdige belangen meeneemt als gelijkwaardige ontwerpcriteria (in relatie tot veiligheid en capaciteit) in het vervolgproces.
3. Het is belangrijk om steeds de consequenties van het **totaalpakket** uit te werken en daarop te sturen: dus niet een vierde fix afzonderlijk beoordelen maar in combinatie met de andere maatregelen die u gaat nemen, zoals de CCO/CDO.
4. Vooraf dient er **helderheid** te zijn voor de omwonenden en grondeigenaren in het gebied wat zij mogen verwachten aan rechtsbescherming, compensatie en planschade als blijkt dat hun situatie verslechtert.

Wij lichten onze punten graag nader toe.

Ad 1 Ruimte tot herbezinning

U heeft een kwalitatieve afweging gemaakt om tot een voorkeursvariant te komen. De totale effecten van deze variant zijn per saldo, en over een groot gebied, positief. Gegeven de fase van het project begrijpen wij dit. Tegelijkertijd is dat meteen onze zorg. U maakt nu namelijk al keuzes over specifieke maatregelen zonder dat bekend is wat de impact is op de onderliggende gebieden, dichterbij dan wel verder weg van de luchthaven, en wat de exacte, kwantitatieve effecten zijn in termen van hinder en gezondheid voor *individuele bewoners*.

Als er vanwege de specifieke maatregelen regionaal of lokaal toch verslechteringen blijken op te treden moet er mogelijkheid zijn voor maatwerk om voor die gebieden naar oplossingen te zoeken. Bijvoorbeeld door hoger aan te vliegen of lokaal te kiezen voor spreiden in plaats van bundelen. Hoe dan ook vindt de BRS dat er een weg terug moet zijn als de impact van de maatregelen niet naar wens kan worden gemodelleerd.

Ad 2 Integrale afweging publieke belangen

Door wijzigingen in de lucht verandert ook de situatie op de grond. Contouren kunnen anders komen te liggen en de geluidbelasting kan lokaal veranderen. Het moet helder zijn wat de impact is op het woon- en leefklimaat op die betreffende locaties en wat dat betekent voor de (voorgenomen) ontwikkelingen en publieke opgaven op de grond: leefbaarheid, verstedelijking, mobiliteit, natuur, energietransitie, klimaatadaptatie, etcetera. Wij verwachten van u dat u de landzijdige publieke belangen meeneemt als gelijkwaardig ontwerpcriterium (naast veiligheid en capaciteit) en dat u de afweging samen met de omgevingspartijen maakt.

Ad 3 Afweging van het totaalpakket

Op dit moment zijn de effecten voor specifieke locaties en/of individuele bewoners nog niet te overzien. Deze komen pas in beeld bij het ontwerpen

van de routes. Daarbij gaat het ons niet enkel om de effecten van routes afzonderlijk, maar ook om de effecten van de combinatie van keuzes. De effecten van de verschillende opties en combinatie van opties dienen over de volle breedte in beeld te worden gebracht, zodat uiteindelijk ook een afweging over het pakket als geheel en de effecten van de combinaties daarin gemaakt kan worden.

Zo is voor ons een belangrijk gegeven dat vaste naderingsroutes enkel kunnen worden ingevoerd in combinatie met glijvluchten om de pijn van de omwonenden te verzachten. Op dezelfde wijze staat voor ons buiten kijf dat er bij de vierde fix een pakket maatregelen hoort dat de effecten van deze verlegging van een grote verkeersstroom op passende wijze compenseert of mitigeert.

De luchtruimherziening staat bovendien niet op zichzelf. Afwegingen over de luchtruimherziening dienen nadrukkelijk ook in samenhang gezien te worden met de andere programma's en trajecten op het luchtvaartdossier. Het totale, gecombineerde resultaat is uiteindelijk wat telt.

Ad 4 Vooraf helderheid over de individuele rechtsbescherming

Door verschuivingen van routes zullen de contouren van de luchtvaart op andere locaties komen te liggen. Dit betekent ook een verschuiving van hinder. De BRS wijst er al langer op dat de ligging van de beperkingengebieden nu al niet correspondeert met de actuele operatie. En dat het door de "per saldo benadering" van de beoordeling van de impact op de omgeving ontbreekt aan een adequate bescherming van de individuele burger.

Ook de heer Van Geel wijst in zijn advies "Schiphol vernieuwd verbinden" op het belang van individuele bescherming en wederkerigheid (gelijke behandeling) van alle sectoren in relatie tot de definitie van en regelgeving over hinder. Wij vragen u met klem vooraf helderheid te geven op de vragen die hij als randvoorwaardelijk heeft genoemd bij de kaderstelling in de lucht. Dit houdt onder meer in dat u vooraf aangeeft hoe u met verschuiving van hinder (het zogenaamde waterbedeffect) om gaat. Transparantie over welke mate van belasting en hinder u voor individuele omwonenden acceptabel vindt – een objectieve norm zoals wij in andere sectoren ook hanteren – hoort daarbij, evenals helderheid over welke compensatie benadeelden (inwoners, grondeigenaren, ontwikkelaars) mogen verwachten.

Tot slot

Wij benadrukken nogmaals dat wij absoluut de potentie van de uitgangspunten voor het nieuwe luchtruim zien. Maar de "proof of the pudding is in the eating". De volgende fase wordt dan ook spannend. Doel is om overal een grote verbetering voor de leefomgeving te realiseren met compensatie/mitigatie voor de gebieden die desondanks zwaar belast blijven. Dit is een ingewikkeld proces en wij denken hierover graag met u mee.

In het licht van de intensivering van de interbestuurlijke samenwerking nodigen we u van harte uit om gedurende dit proces regelmatig met ons in overleg te treden om de effecten van de verschillende opties en de daarbij behorende dilemma's goed met elkaar door te spreken. Zo kan worden geborgd dat we tussentijds goed kunnen schakelen, dat relevante inzichten

vanuit het landzijdige belang tijdig op tafel komen en dat de BRS proactief mee kan denken over een optimalisering.

Hoogachtend, namens alle leden van de BRS,



Jeroen Olthof
Voorzitter Bestuurlijke Regie Schiphol

NB: De BRS bestaat uit de provincies en gemeenten die geheel of gedeeltelijk binnen de 48Lden contour liggen. De BRS vertegenwoordigt 4 provincies en 56 gemeenten. Het gaat daarbij om:

Provincie Noord-Holland, Provincie Zuid-Holland, Provincie Utrecht, Provincie Flevoland

De gemeenten Aalsmeer, Alkmaar mede namens Regio Alkmaar, Almere, Alphen aan den Rijn, Amstelveen, Amsterdam, Beverwijk, Bodegraven-Reeuwijk, Castricum, De Ronde Venen, Diemen, Edam-Volendam, Gooise Meren, Haarlem, Haarlemmermeer, Heemskerk, Heemstede mede namens Regio Zuid-Kennemerland, Heiloo mede namens Regio Alkmaar, Hillegom, Hilversum, Kaag en Braassem, Katwijk, Leiden, Leiderdorp, Lelystad, Lisse, Nieuwkoop, Noordwijk, Oegstgeest mede namens Regio Holland-Rijnland, Oostzaan, Ouder-Amstel, Stichtse Vecht, Teylingen, Uitgeest, Uithoorn, Velsen, Waterland mede namens Regio Zaanstreek-Waterland, Weesp mede namens de regio Gooi- en Vechtstreek, Woerden, Wormerland en Zaanstad.

Via samenwerkingsverbanden betrokken gemeenten:

- Regio Alkmaar bestaat uit: Alkmaar, Bergen, Castricum, Heiloo, Heerhugowaard, Langedijk en Uitgeest
- Regio Zaanstreek-Waterland bestaat uit: Beemster, Edam-Volendam, Landsmeer, Oostzaan, Purmerend, Waterland, Wormerland en Zaanstad
- Regio Holland-Rijnland bestaat uit: Alphen a/d Rijn, Hillegom, Kaag en Braassem, Katwijk, Leiden, Leiderdorp, Lisse, Nieuwkoop, Noordwijk, Oegstgeest, Teylingen, Voorschoten en Zoeterwoude
- Regio Zuid-Kennemerland bestaat uit: Bloemendaal, Haarlem, Heemstede en Zandvoort
- Regio Gooi en Vechtstreek bestaat uit: Blaricum, Eemnes, Gooise Meren, Hilversum, Huizen, Laren, Weesp en Wijdemeren