

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
De heer B. Madlener
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Betreft: Zienswijze vastleggen maximumaantal vliegtuigbewegingen in Luchthavenverkeerbesluit Schiphol

Excellentie,

Wij hebben kennisgenomen van uw voorstel om het huidige Luchthavenverkeerbesluit Schiphol aan te vullen met een bepaling waarin een maximumaantal van 478.000 vliegtuigbewegingen wordt vastgelegd, waarvan 27.000 in de nacht. Uw intentie is om dit besluit per 1 november 2025 in werking te laten treden. Dit voorstel hangt samen met het geluidsdoel en het maatregelenpakket dat u vorig jaar bij de Europese Commissie heeft genotificeerd in het kader van de Balanced Approach Schiphol. Hierbij willen wij, aanvullend op de reactie van de Bestuurlijke Regie Schiphol, gebruik maken van de mogelijkheid een zienswijze in te dienen.

Wij waarderen het dat u concrete stappen probeert te zetten. Toch zijn wij, gelet op alle recente ontwikkelingen, van oordeel dat het vastleggen van een plafond op dit moment voorbarig is. Het bepalen van een dergelijk aantal vraagt om een bredere en zorgvuldige afweging. Wat ons bovendien zorgen baart, is dat uw voortvarende aanpak zich richt op het vastleggen van het plafond, terwijl het veel urgentere herstel van de rechtspositie van omwonenden onvoldoende aandacht krijgt.

De impact van de luchthavenoperatie op de omgeving is aanzienlijk en raakt diverse maatschappelijke opgaven. Het aantal vliegbewegingen op Schiphol is een bepalende factor voor de kaders die aan de luchthavenoperatie worden gesteld. Het vaststellen van deze kaders vereist een integrale benadering, waarin verschillende belangen in samenhang worden gewogen. In onze eerdere zienswijzen op de Balanced Approach hebben wij onze visie op het maatregelenpakket uiteengezet. Gezien de aard van de toepasselijke Europese verordening inzake geluidsbepalende maatregelen, achten wij het realiseren van een geluidsdoel de kern van deze procedure, met directe gevolgen voor het aantal toegestane vliegtuigbewegingen.

Vanuit dat perspectief is het door u voorgestelde maximum een verbetering ten opzichte van de eerdere limiet van 500.000 vliegtuigbewegingen, zoals opgenomen in de in 2021 gevoerde herzieningsprocedure van het LVB. Het maatschappelijk debat over groei is hiermee verschoven naar een debat over de impact van de luchtvaart op de leefomgeving. Dit voorstel kan niet los van die bredere context worden gezien. Deze context omvat niet alleen de algehele herziening van het LVB en het uiteindelijke geluidsdoel binnen de Balanced Approach-procedure, maar ook de uitwerking van de luchtruimherziening, de resultaten van diverse NOVEX Schipholregio-projecten en lopende juridische procedures, waaronder uw veroordeling in de RBV-dagvaarding en de beroepen die zijn ingesteld tegen de natuurvergunning van RSG. Daarnaast verwachten wij dat, mede naar aanleiding van de recente Greenpeace-uitspraak, wettelijke stikstofdoelen als beperkende factor gaan gelden bij de bepaling van het aantal vliegtuigbewegingen.

Zorgen en aandachtspunten

Hoewel de verschuiving naar een debat over de impact op de leefomgeving positief is, hebben wij met betrekking tot uw voorstel de volgende zorgen:

- **Beperkte hinderreductie:** De suggestie dat het voorgestelde maximumvolume de geluidshinder substantieel beperkt, vinden wij misleidend. Het voorgestelde plafond

voorkomt slechts ongeremde groei, maar ligt hoger dan het werkelijke aantal vliegtuigbewegingen van de afgelopen jaren.

- **Gebrekkig proces:** Het korte traject dat nu wordt gevolgd, laat te wensen over. Na de aanbevelingen van de heer Van Geel is er veel geïnvesteerd in interbestuurlijke samenwerking. Het is dan ook onbegrijpelijk waarom dit traject niet beter binnen die samenwerking is vormgegeven. Dit voelt als een stap terug in de tijd.
- **Beperking van beleidsopties:** Door het vastleggen van het volume wordt op voorhand een van de cruciale beleidsinstrumenten geblokkeerd die nodig zijn om het volledige geluidsdoel te behalen. Het huidige maatregelenpakket leidt tot slechts 15% geluidsreductie, terwijl het uiteindelijke doel 20% is.
- **Verlies van samenhang:** De herziening van het LVB vindt plaats binnen een complexe context. Door dit onderdeel los te trekken, wordt het lastiger om tot een samenhangend beleid te komen en het proces binnen een overzichtelijke termijn af te ronden.
- **Juridische risico's:** De uitspraak in de RBV-zaak creëert tijdsdruk om de rechtspositie van omwonenden te herstellen en anticiperend handhaven te beëindigen. De recente tussenuitspraak biedt echter ruimte voor een integrale herziening van het LVB. Wij zien niet hoe noodzakelijke herziening vertraagt.
- **Onjuiste voorstelling van zaken:** In de Nota van Toelichting wordt gesteld dat dit voorstel een eerste stap is in de uitvoering van de RBV-uitspraak. Wij betwijfelen dat, omdat het voorstel niet corrigeert hoe in het verleden belangen zijn gewogen. Tegelijkertijd zien wij opnieuw een tendens waarin behoud van de operatie als leidend principe wordt gehanteerd, terwijl de uitspraak juist aangaf dat dit niet langer het geval mag zijn.

Deze zorgen maken deel uit van een breder maatschappelijk debat over de impact van de luchtvaart op de leefomgeving. De zorgen leven breed in de regio, zoals blijkt uit recent aangenomen moties in verschillende gemeenten.

Verzoek en aanbevelingen

Wij willen, via de BRS, vanuit onze interbestuurlijke samenwerking bijdragen aan een betere balans tussen duurzame connectiviteit en een gezonde leefomgeving. Gezien de bovenstaande aandachtspunten geven wij u graag de volgende overwegingen mee:

- Stel in uw besluitvorming de verbetering van de leefomgevingskwaliteit in de Schipholregio nadrukkelijker centraal. Dit betreft niet alleen geluidsreductie, maar ook verbetering van de luchtkwaliteit en CO2-reductie.
- Splits de discussie over het maximumaantal vliegtuigbewegingen niet af van de algehele herziening van het LVB. Ontwerp het herziene LVB als een samenhangend geheel, inclusief luchtruim- en stelselherziening en de uitkomsten van relevante NOVEX-projecten.
- Bied duidelijkheid over het tijdsplan voor de algehele herziening van het LVB.
- Stel het plafond voor het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol in op een niveau dat in lijn is met het einddoel van 20% geluidreductie.
- Blijf vasthouden aan het uitgangspunt dat vlootvernieuwingseffecten alleen mogen meetellen voor geluidsdoelen als ze bovenop autonome ontwikkelingen komen.
- Geef helderheid over het vasthouden aan de koers zoals uiteengezet in de brief van uw ambtsvoorganger van 24 mei 2024 aan de Tweede Kamer over de Balanced Approach-procedure, met name waar hij stelt dat de balans nog niet is afgerond.
- Benut in het vervolgproces actiever de mogelijkheden die interbestuurlijke samenwerking biedt.

Hoogachtend, mede namens onze collega's Bestuurlijke Clusters ZuidWest en Groene Hart,

Astrid Heijstee-Bolt,
Burgemeester van Kaag en Braassem
Voorzitter Bestuurlijk Cluster ZuidWest*

Robbert-Jan van Duijn,
Burgemeester van Nieuwkoop,
Duo-voorzitter Bestuurlijk Cluster Groene Hart ** (get)

Jan Leendert van den Heuvel,
Wethouder van Bodegraven-Reeuwijk,
Duo-voorzitter Bestuurlijk Cluster Groene Hart ** (get)

* Bestuurlijk Cluster ZuidWest omvat de gemeenten: Hillegom, Kaag en Braassem, Katwijk, Leiden, Leiderdorp, Lisse, Noordwijk, Oegstgeest, Teylingen

** Bestuurlijk Cluster Groene Hart omvat de gemeenten: Alphen aan den Rijn, Bodegraven-Reeuwijk, De Ronde Venen, Gouda, Nieuwkoop, Oudewater, Stichtse Vecht en Woerden