

Tweede Kamer
Leden van de Commissie Infrastructuur en Waterstaat
t.a.v. dhr. T.C. de Groot, voorzitter,
En mw. J. Rijkers, griffier,
Cie.iw@tweedekamer.nl

30 mei 2022

Betreft: Vervolgbrief ten behoeve van het Debat luchtvaart op 1 juni 2022

Hierbij verzoeken wij u de commissieleden op de hoogte te stellen in vervolg op onze eerdere brief van 18 februari dit jaar (bijlage). Het gaat ons erom u nogmaals onder de aandacht te brengen dat er in toenemende mate onrust is ontstaan over ernstige nadelen van een verdere groei van Schiphol met name voor bewoners in het gebied van de Zuidoosthoek van Schiphol.

Het betreft de volgende punten welke mogelijk in uw commissie bijeenkomst op 1 juni naar verwachting aan de orde komen:

- **Leefbaarheid (Pas op de plaats groei Schiphol).**

Het overwegend door Schiphol en de LVNL opgestelde minderhinderplan van Schiphol zal resulteren in hoofdzakelijk hinderverplaatsing en omdat de vliegtuigen in kortere intervallen zullen vertrekken in meer overlast. Opmerkelijk hierbij is dat een in opdracht van de ORS (werkgroep hinderbeperking) ontwikkelde en al geruime tijd beschikbare App ten behoeve van “Monitoring” lokaalgeluid van Aerlabs op de plank is blijven liggen. Deze App heeft dus geen rol kunnen spelen bij de problematiek van het meten van geluid in de regio Schiphol op postcode niveau.

Bij de minderhinder plan van Schiphol en de LVNL wordt in het geheel niet genoemd wanneer het gaat over voortzetting geluidsisolatieprogramma dat deze alleen effect heeft op mogelijke vermindering hinder in de binnenruimte. Aandacht en betrokkenheid mag worden verwacht voor (toenemende) overlast in de buitenruimte waaronder terrassen en tuinen.

Nog medio dit jaar zal het RIVM-onderzoek naar langdurige blootstelling van Ultra Fijn Stof (UFS) verschijnen in aanvulling op eerder verschenen rapporten. Volgens ons zal de conclusie(s) van dat onderzoek in ieder geval nog betrokken moeten worden bij het besluit Schiphol al dan niet groei toe te staan.

De ILT dient nog dit jaar over voldoende sanctiemiddelen te beschikken om te kunnen handhaven waarbij uitzonderingen (Wettelijke verankering NNHS) onafhankelijk en controleerbaar getoetst dienen te worden. Het NNHS dient daartoe dit jaar ook nog onafhankelijk geëvalueerd te worden.

- **Duurzaamheid**

Op 25 mei vond er een technisch overleg plaats bij een bijeenkomst van de vaste commissie I W over Verduurzaming van de luchtvaart. Daaruit blijkt dat veel genoemde duurzaamheid bevorderende maatregelen op zijn vroegst vanaf 2040-2050 operationeel kunnen zijn nog los van het feit dat vele ontwikkelingen in

mondiaal verband goed tot stand kunnen komen. Deze constatering staat ook haaks op vergelijkbare opmerkingen gemaakt in de Luchtvaartnota 2020-2050. Geconcludeerd moet worden dat de in juli 2019 genoemde voorwaarden het niet mogelijk maakt Schiphol beperkte groei toe te staan.

- **Natuurvergunning**

De natuurvergunning ontbreekt al jaren en de minister schrijft dat de mogelijkheden voor de inzet van stikstofruimte beperkt zijn. Het RIVM heeft een onderzoek van de Wageningen universiteit in de laatste mei week 2022 in een technische briefing aan de Tweede Kamer aangehaald. De zogenaamde emissiearme stallen, bedoeld om de uitstoot van vee te beperken, leveren veel minder stikstofwinst op dan op papier wordt geclaimd. Schiphol moet als “gewone sector” worden beschouwd en moet haar bijdrage leveren in het verminderen van de stikstofuitstoot.

Onze natuurgebieden verkeren in een deplorabele staat en onze overheid beschermt deze al jaren onvoldoende. Stikstofuitstoot is een belangrijke oorzaak hiervan. Wij weten inmiddels dat er bijna geen mogelijkheden zijn om de stikstofuitstoot in de luchtvaart te reduceren, anders dan door krimp van het aantal vliegtuigbewegingen. En wij weten inmiddels zeker dat de krimp van het aantal vliegtuigbewegingen de goede verbindingen met de wereld niet in de weg staat.

- **Goede verbindingen met de wereld**

Daar is al veel over geschreven. Om de mondiale Hub functie Schiphol economisch te kunnen exploiteren is aangetoond dat dit mogelijk is bij een maximaal aantal vliegbewegingen van 350.00 tot 400.00 starts en landingen. Dit kan eenvoudig worden bereikt door de vliegtuigbewegingen met overstappers die alleen overlast veroorzaken te beperken. Met voor het politiek belangrijk positief effect dat er dan weer woningbouw mogelijk is ter bestrijding van de enorme woningnood. Ook een beperkende factor hierbij is de constatering dat als gevolg van de toenemende mobiliteit en bevolkingsgroei het gevaar van epidemieën en pandemieën zal toenemen waarbij de luchtvaart een belangrijke oorzaak is.

- **Participatie en communicatie**

Begin 2019 is door toedoen van de sector en de gemeenten de ORS opgeblazen met daarbij het gevolg dat de bewonersdelegatie(s) de kop van jut waren.

Er moest een opvolger van de ORS komen zonder deelname meer van de gemeenten Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) en de sector. In de loop van dit jaar dient er dus een vervanging van de ORS te komen en men spreekt inmiddels van een Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS).

Het is van groot belang dat de wettelijke adviestaak van de ORS in de MRS zal wordt voortgezet. Daarom kan men beter spreken van een Advies Raad Schiphol (ARS).

Namens het Kiescollege Cluster Aalsmeerbaan van de ORS

Met vriendelijke groeten,

Rob Lutgerhorst, Clustervertenwoordiger

06 201 44 253.

Bijlage: Brief KCCA van 18 februari 2022, Aandachtspunten overleg commissie I en W, Luchtvaartdebat, 24 februari 2022.