

# CLUSTER ZUIDWEST SCHIPHOL

SECRETARIAAT: OMGEVINGSDIENST WEST-HOLLAND, POSTBUS 159, 2300AD LEIDEN,  
ODWH-LUCHTVAART@ODWH.NL

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
Zijne Excellentie de heer M. Harbers

Roelofarendsveen, 21 juni 2024

Onderwerp: zienswijze aanvullende internetconsultatie Balanced Approach Schiphol

Excellentie,

Wij hebben kennis genomen van uw voornemen om aanpassingen door te voeren in het pakket maatregelen rond het opleggen van een geluid gerelateerde exploitatiebeperking bij de luchthaven Schiphol. Voorts ook van uw voornemen om deze beperking gefaseerd in werking te laten treden. In het verlengde van hetgeen hierover in de zienswijze van de BRS wordt opgemerkt, vinden wij het beslist ongelukkig dat ons voor een belangrijke ontwikkeling als deze, zo'n krap tijdspad wordt geboden om hierop reflectie te geven. Het is een belangrijk traject voor onze gemeenten en inwoners, waarbij zorgvuldigheid noodzakelijk is.

Destijds hadden wij naast de in BRS-verband uitgebrachte zienswijze, ook als cluster een zienswijze over de oorspronkelijke Balance Approach procedure ingediend<sup>1</sup>). In die zienswijze hebben wij onze visie op deze procedure en het maatregelenpakket uiteengezet. Deze is niet gewijzigd. In dit verband willen wij opnieuw uitspreken dat wij het belangrijk vinden dat er wat betreft de Schipholoperatie geluid gerelateerde exploitatiebeperkingen gaan worden opgelegd.

In onze regio is sinds het inzetten van de groei naar 500.000 vliegtuigbewegingen sprake van een toenemende onbalans tussen de Schipholoperatie en de kwaliteit van de leefomgeving. Met het na de corona-periode ingezette herstel van de luchtvaartsector is de druk op de regio weer net zo groot geworden als ten tijde van het bekende 'topjaar' 2019. Wellicht is die zelfs nog iets toegenomen.

De aanhoudende druk maakt duidelijk dat in het verleden getrokken grenzen anders moeten worden gelegd. De normstelling voor de regulering van vliegtuiggeluid staat te ver af van de belevingswereld van de omwonenden die er de gevolgen van moeten ondergaan. Het ontbreken van rechtsbescherming

en het uitblijven van adequate hinder-mitigerende maatregelen is van negatieve invloed op de publieke opinievorming over de luchthaven. Deze is afgelopen jaren veranderd en verscherpt, wat weer doorwerkt naar de positie van de luchthaven in het maatschappelijk debat.

De voorgelegde aanpassing van het maatregelenpakket – met name waar het ziet op reductie totaal aantal vliegtuigbewegingen tot 460.000 - 470.000 - doet het maatschappelijk debat geen goed. Dit met name door het volgen van de argumentatie van de Europese Commissie dat reductie van het aantal vliegtuigbewegingen alleen als ‘last resort’ kan worden ingezet. Dit miskent het feit dat het huidige aantal vliegtuigbewegingen als zodanig een relevante hinderfactor vormt. Om in onze regio tot een “fair balance” wat betreft de Schipholoperatie in relatie tot de kwaliteit van de leefomgeving te komen, verwachten wij dat na het implementeren van het nu voorliggende maatregelenpakket nog de nodige andere pakketten zullen volgen. In afwachting daarvan willen wij in het kader van uw aanvullende raadpleging uw bijzondere aandacht vragen voor maatregelen gericht op vermindering van de toenemende hinderbeleving bij met name de omwonenden van de Kaagbaan:

- a. hoger aanvliegen. Bij de aanvliegroutes op de Kaagbaan wordt zeer frequent over lange afstanden op de minimaal toegestane vlieghoogte aangevlogen. Het is een al jaren bekend probleem. Bij het maken van de afspraken rond het invoeren van preferentieel baangebruik was één van de toezeggingen om de gevolgen van deze afspraken voor de regio te mitigeren te zorgen dat hoger zou worden aangevlogen. Het is er tot op heden niet van gekomen. Dit terwijl elke noodzaak om zo laag te vliegen ontbreekt. Het hoger aanvliegen ondervangt veel van de hinderbeleving. De nu lopende procedure biedt ons inziens een uitgelezen kans om de impasse rond het doorvoeren van deze effectieve maatregel te doorbreken. Dit eens temeer omdat het invoeren van een op hoger aanvliegen gerichte maatregel mogelijk doorwerking heeft op slotuitgifte.
- b. aanvliegroute. Hoewel als onderwerp vallend onder luchtruimherziening, maar qua problematiek nauw verweven met die van hoger aanvliegen, is de locatie van het aanvliegpunt RIVER. Naar wij begrijpen is momenteel een verlegging van dit aanvliegpunt in onderzoek. Met name vanwege de consequenties voor de kustgemeenten die onder de beoogde aanvliegroute komen te liggen, bevreemdt het ons dat de desbetreffende gemeenten (of de Omgevingsdienst West-Holland) op geen enkele wijze bij dat onderzoek zijn aangehaakt. Dit strookt niet met de juist door uw ministerie voorgestane interbestuurlijke samenwerking.
- c. intensivering inzet primaire banen. De huidige preferentieregels voor baangebruik en de per saldo-benadering bij routeontwerp hebben tot nu toe een waterbedeffect tot gevolg gehad. Innovatieve technieken maken het mogelijk dat de capaciteit van de primaire banen verder kan worden opgeschroefd. Onmiskenbaar drukken de aantallen vliegtuigbewegingen een steeds dieper stempel op de kwaliteit van de leefomgeving in de gebieden onder de vliegroutes van en naar de primaire banen.

De regels voor baangebruik hebben tot nu toe in de weg gestaan om kleine reducties van het aantal vliegtuigbewegingen zoals nu voorgesteld ook doorwerking te laten hebben op de gebieden onder deze vliegroutes. Er is daardoor steeds duidelijker sprake van een onbalans ten opzichte van omwonenden van de secundaire banen. Om tot een 'fair balance' te komen, moet het geen automatisme meer zijn dat vluchten worden verplaatst naar de primaire banen. Om zelfde reden moet de mate van hinder ook niet meer worden bepaald door het aantal gehinderden, maar door de daadwerkelijke geluidhinder.

- d. nachtregime. Bij deze willen wij de urgentie onderstrepen van het komen tot een aanmerkelijke vermindering van, en zelfs te komen tot een verbod op vluchten van en naar Schiphol gedurende het tijdsblok 24.00 - 06.30 uur. De luchthavens van nationaal belang kennen gedurende het tijdsblok van 23.00 tot 7.00 uur (Lelystad: 6.00 uur) ofwel een nachtsluiting ofwel een strikt nachtregime. Voor Schiphol als luchthaven van internationaal belang is geen periode van nachtsluiting ingesteld. Het is te rechtvaardigen dat de weging van belangen bij beide typen luchthavens verschillend uitvalt. Niet valt te rechtvaardigen dat het verschil in status met zich meebrengt dat bij een luchthaven van internationaal belang geen strikter nachtregime kan worden ingesteld of nachtsluiting kan plaatsvinden.
- e. randen van de nacht. De huidige praktijk rond het nachtregime heeft een opstroping van vliegverkeer aan de randen van dat tijdsblok tot gevolg gehad. De pieken zijn een problematiek op zichzelf geworden. Om dit te ondervangen achten wij het noodzakelijk om bij de uitwerking van het nieuwe nachtregime tevens een nieuw regime voor het vliegverkeer in de aangrenzende tijdsblokken uit te werken.
- f. lawaaiige vliegtuigen. Hier willen wij hetgeen in de BRS-zienswijze hierover wordt opgemerkt, dubbel onderstrepen. Het is een bijzonder effectieve maatregel, dit niet alleen met het oog op de nachtvluchten, maar ook met het oog op de werking die ervan uitgaat bij de dagvluchten. Het verkleint over de hele linie de negatieve effecten van de vliegoperatie op de kwaliteit van de leefomgeving in gebieden die onder de vliegroutes liggen.
- g. frequentie. In aansluiting op het vorige punt: zoals in de zienswijze van de BRS gemeld, wordt een hoger aantal stillere vliegtuigen niet onbepert beter ervaren dan een lager aantal lawaaiige vliegtuigen. Als gemeld, ondervindt onze regio steeds meer hinder van de in intensiteit almaar toenemende stroom vliegtuigen. Het nu voorgesteld maatregelenpakket zal daar niet echt een oplossing voor kunnen bieden. Wij kijken dan ook uit naar uw uitwerking van de "fair balance" die er wat betreft de Schipholoperatie in relatie tot de kwaliteit van de leefomgeving moet komen.

Wij rekenen op uw aandacht dat hiervoor gedane suggesties in het voorliggende maatregelenpakket uitwerking krijgen om de negatieve omgevingseffecten in onze regio beter op te vangen.

Hoogachtend, mede namens onze collega's van het Bestuurlijk Vooroverleg Schiphol cluster ZuidWest en gemeente Wassenaar <sup>2)</sup>,



Astrid Heijstee - Bolt,  
Burgemeester van Kaag en Braassem,  
Voorzitter van Bestuurlijk Vooroverleg Schiphol cluster Zuidwest

<sup>1)</sup> brief van 12 juni 2023, zie bijlage.

<sup>2)</sup> Bestuurlijk Vooroverleg Schiphol cluster ZuidWest omvat de gemeenten Hillegom, Kaag en Braassem, Katwijk, Leiden, Leiderdorp, Lisse, Noordwijk, Oegstgeest en Teylingen. Gemeente Wassenaar, geen deel uitmakende van cluster ZuidWest, heeft verzocht de zienswijze mede namens deze gemeente in te dienen.