

Klarenbeek, 28 juni 2020

Betreft: consultatie aanvullingsregel geluid Omgevingswet [keten ID 11349] gepubliceerd op 8 juni 2020
op:

https://www.internetconsultatie.nl/aanvullingsregeling_geluid_omgevingswet

Kenmerk: LG24062020

Geachte Ministeries van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat,

Hierbij doen wij u onze (pro forma) zienswijzen toekomen inzake bovenstaande consultatie. Wij merken hierbij het volgende op alvorens in te gaan op de inhoud. Door het ontbreken van bijlagen en verwijzingen naar bijvoorbeeld websites of minimaal de door ons niet met zekerheid vast te stellen vindplaats kunnen wij geen definitieve zienswijze indienen. Wij verzoeken u ons een termijn te geven van minimaal 4 weken na het ontvangen van alle ontbrekende stukken in de Wet om onze zienswijzen aan te passen en verder aan te vullen. Wij verzoeken u de ontbrekende bijlagen en websites verwijzingen aan ons kenbaar te maken.

Indien u toch besluit onze zienswijzen als definitief te beschouwen verzoeken wij u dit goed te motiveren, wij achten de ontbrekende bijlagen en website verwijzingen van cruciaal belang voor onze zienswijzen.

Wij verzoeken u bij het opstellen van de zienswijze nota (of daar aan door u gelijkgestelde overwegingen en verslaglegging) per onderdeel de zienswijze letterlijk te presenteren, ons te beantwoorden en duidelijk te motiveren waarom u een voorstel wel, niet of aangepast over neemt. Hierbij vragen wij u ook kennis te nemen van onderstaande.

Het beoogde resultaat van de Omgevingswet (bron:

<https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/omgevingswet/vernieuwing-omgevingsrecht>)

De Omgevingswet bundelt en moderniseert de wetten voor de leefomgeving. Hierbij gaat het onder meer om wet- en regelgeving over bouwen, milieu, water, ruimtelijke ordening en natuur. De Omgevingswet staat voor een goed evenwicht tussen het benutten en beschermen van de leefomgeving.

De Omgevingswet bundelt en vereenvoudigt de regels voor ruimtelijke projecten. Met behulp van 1 digitaal loket wordt het makkelijker om ruimtelijke projecten te starten. Bijvoorbeeld woningbouw op oude bedrijventerreinen of de bouw van windmolenparken.

Hiermee is het doel van de Wetgever om alle effecten op de leefomgeving binnen 1 wet te borgen. Daarmee kan niet anders geconcludeerd worden dat ook alle effecten dan opgenomen moeten zijn in deze wet en op basis van gelijkwaardigheid worden gewogen.

Zienswijzen aanvullingsregeling geluid omgevingswet (hierna Wet)

1 Zoals hiervoor omschreven, gaat u in op ons verzoek om per onderdeel de beantwoording te verzorgen en deelt u onze mening dat er stukken waarin mogelijk cruciale gegevens staan ontbreken?

2 Zoals hiervoor omschreven, is het doel van de Wetgever om alle effecten op de leefomgeving binnen 1 wet te borgen, wij kunnen hierover niet voldoende vinden in de voorliggende stukken, kunt u dit bevestigen?

3 De Wet(gever) beoogd niet dat 1 of meerdere sectoren een bijzondere positie behouden en hierdoor moet onder andere de luchtvaart ook op gelijke wijze opgenomen worden in of minimaal verbonden worden aan deze Wet en de werking daarvan, bent u hiertoe bereid?

4 Op dit moment loopt er zowel de consultatie van de luchtvaartnota 2020-2050 als Wet, bent u het met ons eens dat de effecten van de luchtvaart en / of de luchtvaart nota 2020 - 2050 direct verwerkt dienen te worden en onder gelijkwaardige voorwaarden verwerkt moet worden in de Wet, wij kunnen hierover niet voldoende vinden in de voorliggende stukken?

5 De leefomgeving beperkt zich niet tot "de mens" maar gaat verder, wij vragen hiervoor aandacht voor onder andere de volgende (N2000) natuurgebieden:

- De Veluwe
- Fochteloërveen
- Het Brandemeer
- Rottige Meente
- Drents Friese Wold
- het 'Holtingerveld'
- Weerribben Wieden
- Flevopolders
- Nationaal Landschap IJsseldelta
- Nationaal Park 'Drents-Friese Wold'
- Nationaal Park Wieden-Weerribben
- Oostvaardersplassen

Kunt u aangeven dat onder andere deze gebieden ook onder de werkingssfeer van de onderhavige Wet valt, wij kunnen hierover niet voldoende vinden in de voorliggende stukken?

6 Wij zien niet of onvoldoende opgenomen dat ook de luchtvaart (volledig) onderdeel van deze Wet is of wordt.

Motivatie / toelichting:

De herindeling van het luchtruim is nog niet definitief en er is dus geen zekerheid dat er een einde komt aan het vliegen op bijvoorbeeld 6.000 voet (de laagvliegroutes). Er is geen zekerheid dat vliegtuigen kunnen doorstijgen tot een hoogte waarop er geen hinder van enige betekenis meer te verwachten is. Daarnaast zijn er ook onder andere luchthavens van regionale betekenis en militaire luchthavens, ook hier spelen landzijdige effecten een belangrijke rol in de leefomgeving, ook deze dienen opgenomen te worden in deze Wet. Dit is volledig in lijn met het doel wat gesteld wordt, zie citaat.

4. Wat is het doel?

Het doel is dat op een eenduidige manier geregeld wordt hoe geluidberekeningen uitgevoerd worden voor de verschillende instrumenten zodat het beschermingsniveau voor burgers overal op eenzelfde manier wordt gehandhaafd en het voor initiatiefnemers duidelijk is hoe bepaald wordt wat voor hen de mogelijkheden zijn binnen de aanwezige geluidruimte. Ook andere in de Aanvullingsregeling geluid uit te werken aspecten bevorderen het gebruiksgemak en de werking van de nieuwe geluidregels onder de Omgevingswet.

Aangezien de Wet beoogt de burger te beschermen tegen de effecten en mogelijke gevolgen van onder andere geluid, dient ook de luchtvaart goed geborgd te worden. Mede maar niet uitsluiten in het verlengde van de luchtvaartnota en de daaruit mogelijk voortvloeiende effecten voor mens, dier en omgeving. Mede maar niet alleen vanwege de omschreven 6.000 voet maatregel:

Citaat: Bij de herziening van het luchtruim heeft het beperken van geluidsoverlast prioriteit in het luchtruim tot een vlieghoogte van 6.000 voet (ongeveer 1.800 meter). Boven die hoogte gaat het vooral om de kortste routes en staat het beperken van CO2-uitstoot voorop.

Wijzigingsvoorstel: De luchtvaart dient volledig opgenomen te worden in deze wet, niet alleen op basis van de contouren rond een luchthaven maar ook daarbuiten. Daarbij kan niet worden aangenomen dat boven de 6.000 voet er geen geluidseffecten meer zijn. Daarnaast geven luchthavens, regionale luchthavens en militaire luchthavens ook landzijdige effecten welke opgenomen dienen te worden, zeer zeker binnen de contouren van een luchthaven, de in- en uitvliegroutes en in gebieden waarin er enige hinder van betekenis is te verwachten zoals onder de aansluitroutes waarbij hinder van enige betekenis niet uitgesloten kan worden.

7 De Wet beoogd eenduidige rekenregels om een goed beschermingsniveau te borgen.

Motivatie / toelichting:

5. Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

Het hebben van eenduidige rekenregels is zeer belangrijk. Met dergelijke regels wordt geborgd dat steeds op dezelfde manier bepaald wordt of voldaan wordt aan gestelde geluideisen van wegen, spoorwegen en industrieterreinen en wat de mogelijkheden zijn voor ruimtelijke ontwikkelingen in de nabijheid van deze geluidsbronnen zodat een goed beschermingsniveau verzekerd is. Ook bevordert de Aanvullingsregeling het gebruiksgemak van de nieuwe geluidregels.

De effecten van de luchtvaart, vooral met de laagvliegroutes maar ook regionale vliegvelden en militaire vliegvelden dienen ook onderdeel te worden van de wet en grondig verankerd te worden. Het kan niet zo zijn dat geluid van de luchtvaart sector grotendeels buiten beschouwing wordt gelaten. Onder andere geluid “verdwijnt” niet als een vliegtuig net boven een bepaalde hoogte vliegt.

Wijzigingsvoorstel: Alle luchtvaart zo ook de regionale luchtvaart en militaire luchtvaart moet in de breedste zin onderdeel worden van de Wet en dient opgenomen te worden.

8 In hoofdstuk 3 worden de diverse bronnen omschreven, hier ontbreekt echter de luchtvaart en luchthavens.

HOOFDSTUK 3 BEHEER VAN DE FYSIEKE LEEFOMGEVING

AFDELING 3.1 BEHEERSING VAN GELUID AFKOMSTIG VAN WEGEN, SPOORWEGEN EN INDUSTRIETERREINEN

Motivatie / toelichting:

Naast grondgebonden activiteiten heeft een luchthaven / de luchtvaart ook landzijdige effecten, denkende aan geluid maar ook uitstoot. Dit geldt zowel voor grote luchthavens, regionale luchthaven en militaire luchthavens. Ook dient de start- en landingsprocedure, het in- en uitvliegen en de aansluitroutes waar enige vorm van hinder niet uitgesloten kan worden voldoende geborgd te worden. Mede omdat ook deze voor grote landzijdige effecten zorgt, welke direct van invloed zijn op het woon- en leefgenot van inwoners. En daarmee direct verbonden zijn aan eventuele maatregelen, denkende aan geschiktheid woonlocatie, mitigerende maatregelen, hinder voor de natuur, enzovoort. Dit is nu niet of minimaal onvoldoende opgenomen.

Wijzigingsvoorstel: Alle luchtvaart zo ook de regionale luchtvaart en de militaire luchtvaart moet in de breedste zin onderdeel worden van de Wet en dient opgenomen te worden.

9 Hier wordt melding gemaakt over type asfalt.

Artikel 3.5 (correctie voor wegdektype)

1. Bij het berekenen van het geluid door een weg wordt voor wegen waarvoor de representatief te achten gemiddelde snelheid van lichte motorvoertuigen als bedoeld in bijlage IVd ten minste 70 km/uur bedraagt:

Motivatie / toelichting:

Er is geen koppeling gemaakt tussen de aanleg en daarna exploitatiefase van onder andere zeer open asfalt en asfalt in het algemeen. Zoals uit diverse onderzoeken blijkt verliest asfalt zonder het juiste onderhoud, onder andere op gezette tijden reinigen van de deklaag zijn geluid reducerende werking, dit speelt zeer zeker bij zeer open asfalt. Er dient of een koppeling gemaakt te worden met de exploitatie fase of een correctiefactor te komen voor niet juist onderhouden asfalt. Daarnaast is niet geborgd welke maatregelen er gelden bij het verstrijken van de theoretische levensduur, waardoor de geluidsreductie nog verder terug loopt. Daarnaast wordt het geluid van overgangen en dilataties nergens opgenomen, en juist deze maken veel en hinderlijk lawaai. Deze dienen ook in de berekeningen meegenomen te worden bij het bepalen van de geluidseffecten.

Wijzigingsvoorstel: Duidelijke omschrijving hoe de geluid reducerende factor van onder andere zeer open asfalt en andere asfalt soorten dient te worden bepaald. Denk hierbij aan over welke levensduur wordt welk gemiddelde genomen bij welke onderhouds- en reinigingspatroon. Daarnaast dient de geluidsproductie van overgangen en dilataties opgenomen te worden in Wet alsmede in het berekenen van het geluid en de cumulatie van geluid.

10 Onder andere dit artikel gaat over cumulatie van geluid.

Motivatie / toelichting:

Artikel 3.7 (berekenen: gecumuleerd geluid)

1. Het gecumuleerde geluid wordt berekend door eerst het geluid door de geluidbronsoorten en andere geluidbronnen om te rekenen naar het geluid door wegverkeer dat evenveel hinder veroorzaakt en dan het gecumuleerde geluid te berekenen volgens de formule uit het derde lid.
2. Het geluid door spoorwegverkeer, luchtvaart, industrie, wegverkeer, schietbanen en windturbines wordt omgerekend naar het geluid door wegverkeer dat evenveel hinder veroorzaakt, volgens de formules:

Er is geen eenduidige berekening van geluidshinder voor luchtvaart opgenomen en het omschreven bereik is veel te hoog gekozen.

Wijzigingsvoorstel: Er dient duidelijk opgenomen te worden dat waarden in deze Wet, annexen en bijlagen waarden zijn welke gelden vanuit de betreffende sector. Er dient duidelijk opgenomen te worden dat deze waarden omgerekend dienen te worden naar de werkelijke hinderwaarde. Daarbij dient tevens rekening gehouden te worden en aansluiting gezocht te worden bij onder andere de grenswaarden die de WHO heeft vastgesteld. Hierbij dient bijvoorbeeld een waarde uit een bepaalde

sector eerst terug gerekend te worden naar de hinderwaarde om er voor te zorgen dat alle genoemde waarden onderling vergelijkbaar en gelijk strekkend zijn. Daarbij dient voor de luchtvaart het minimale geluidsniveau welke geldt als ondergrens minimaal gesteld te worden op 40Lden en alle gebieden waar enige hinder niet uit te sluiten is dienen opgenomen te worden.

11 Onder andere in artikelreeks 3.9 ontbreekt een lid welke specifiek gaat over luchtvaart, wederom zowel de grote luchtvaart (bv Schiphol / Lelystad), de regionale luchthavens (bv Teuge airport) en militaire vliegvelden.

Artikel 3.9 (bepalen: geluid door wegen, spoorwegen en industrieterreinen, gezamenlijk geluid en gecumuleerd geluid)

1. Bij het bepalen van het geluid, bedoeld in de artikelen 3.2 en 3.6, het gecumuleerde geluid, bedoeld in artikel 3.7, en het gezamenlijke geluid, bedoeld in artikel 3.8, op een geluidgevoelig gebouw:

2. Bij het bepalen van het gecumuleerde geluid, bedoeld in artikel 3.7, en het gezamenlijke geluid, bedoeld in artikel 3.8, worden bij het bepalen van het geluid door luchtvaart, windturbines, buitenschietsbanen en springterreinen als bedoeld in artikel 3.36, derde lid, onder b, c en d, van het Besluit kwaliteit leefomgeving, de gegevens uit het geluidregister gebruikt.

Wijzigingsvoorstel: In de artikel reeksen waaronder artikel 3.9 valt, ontbreekt een artikel of artikelen toegespitst op de luchtvaart, dus geredeneerd vanuit de luchtvaart ten opzichte van andere geluidsbronnen, deze dient toegevoegd te worden. Zoals vermeld er zijn ook grondgebonden effecten op en nabij een luchthaven en daarnaast zijn er landzijdige effecten, zeker bij de in- en uitvliegroutes en de aansluitroutes waar enig effect niet met zekerheid kan worden uitgesloten.

12 Hoofdstuk 6 gaat volledig voorbij aan de luchtvaart.

Artikel 6.6 (bepalen: geluid door activiteiten, anders dan specifieke activiteiten, op een geluidgevoelig gebouw of op een andere locatie)

Wijzigingsvoorstel: Zoals vermeldt er zijn ook grondgebonden effecten op en nabij een luchthaven en daarnaast zijn er landzijdige effecten, zeker bij de in- en uitvliegroutes en de aansluitroutes waar enig effect niet met zekerheid kan worden uitgesloten.

Verzocht wordt hier een passende reeks artikelen over toe te voegen waarbij er ook rekening gehouden wordt met deze effecten.

13 Participatie moet van meerdere kanten als vanzelfsprekend zijn, zo ook vanuit de overheid.

Artikel 7.4 (participatie)

1. Bij de aanvraag wordt aangegeven of burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties en bestuursorganen bij de voorbereiding van de aanvraag zijn betrokken.
2. Als burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties en bestuursorganen bij de voorbereiding van de aanvraag zijn betrokken, verstrekt de aanvrager bij de aanvraag gegevens over hoe zij zijn betrokken en wat de resultaten daarvan zijn.

Toelichting / motivatie: Er wordt hier rechtsongelijkheid en willekeur bevorderd, immers er wordt nergens aangegeven waaraan het participatie proces moet voldoen en welk minimale draagvlak er moet worden bereikt alvorens een participatieproces als minimaal voldoende geslaagd aan te merken. Hiermee is alleen het doorlopen van een willekeurig proces, zonder meetbare effecten al voldoende en heeft een burger geen middel om gebruik te maken van dit artikel.

Wijzigingsvoorstel: Er dient voldoende borging te komen waaraan participatie moet voldoen en waarop met meetbare factoren ook consequenties voor een initiatiefnemer aan kunnen worden verbonden in een proces.

14 Er wordt onvoldoende borging gegeven aan de veiligheid voor mens, dier en omgeving.

Artikel 7.30 (milieubelastende activiteit: zendmasten)

Bij een aanvraag om een omgevingsvergunning voor het omzetten van elektrische energie in elektromagnetische stralingsenergie, als het elektrisch vermogen groter is dan 4 kW, bedoeld in de artikelen 3.9 en 3.10 van het Besluit activiteiten leefomgeving, worden gegevens en bescheiden verstrekt over de aard en omvang van elektromagnetische velden.

Wijzigingsvoorstel: Dit artikel aanvullen met een voldoende wetenschappelijk onderbouwd onderzoek van alle effecten op de gezondheid van mens, dier en omgeving. Alleen de aard en omvang van een elektromagnetisch veld maakt niet dat in voldoende mate de effecten voor mens, dier en omgeving zijn vast te stellen door een bevoegd gezag. Hiermee kan niet worden voldaan aan het zorgvuldigheidsprincipe.

15 Dit artikel is veel te ruim ingegeven.

Artikel 7.31 (milieubelastende activiteit: windpark met 3 of meer windturbines)

1. Bij een aanvraag om een omgevingsvergunning voor een windpark met 3 of meer windturbines als bedoeld in artikel 3.13 van het Besluit activiteiten leefomgeving, worden voor iedere windturbine de volgende gegevens en bescheiden verstrekt:

- a. het vermogen in kilowatt;
 - b. de diameter van de rotors in centimeters;
 - c. de hoogte van de masten in meters; en
 - d. de berekende afstand in meters tot waar het plaatsgebonden risico ten hoogste een op de miljoen en een op de honderdduizend per jaar is en de aan de berekening ten grondslag liggende rekenbestanden.
2. Op het berekenen van de afstand voor het plaatsgebonden risico is artikel 4.11, aanhef en onder b, van overeenkomstige toepassing.

Wijzigingsvoorstel: Dit artikel aanpassen naar 1 of meer windturbines. Immers de effecten van 1 windmolen midden in dichtbebouwd gebied (bv hartje Den Haag) zijn extreem veel hoger ten opzichte van 3 windturbines midden in de woestijn.

16 Ontbreken van de luchtvaart, zowel rondom luchthaven, als in- en uitvliegroutes als aansluitroutes waarbij enige hinder niet uit te sluiten is.

Afdeling 7.1 milieu vergunning

Wijzigingsvoorstel: Onder andere in dit artikel (7.1) ook alle effecten van de luchtvaart sector opnemen, zowel de grote luchtvaart (bv Schiphol / Lelystad), de regionale luchthavens (bv Teuge airport) en militaire luchthavens. Dit betekend zowel rondom luchthaven, als in- en uitvliegroutes als aansluitroutes waarbij enige hinder niet uit te sluiten is, zo ook alle landzijdige effecten op de omgeving rondom deze gebieden.

17 Ontbreken van de luchtvaart, zowel rondom luchthaven, als in- en uitvliegroutes als aansluitroutes waarbij enige hinder niet uit te sluiten is.

**HOOFDSTUK 8 INSTRUCTIEREGELS OVER PROGRAMMA'S, OMGEVINGSPLANNEN,
WATERSCHAPSVERORDENINGEN EN OMGEVINGSVERORDENINGEN**

Wijzigingsvoorstel: Onder andere in hoofdstuk 8 ook alle effecten van de luchtvaart sector opnemen, zowel de grote luchtvaart (bv Schiphol / Lelystad), de regionale luchthavens (bv Teuge airport) en militaire luchthavens. Dit betekend zowel rondom luchthaven, als in- en uitvliegroutes als aansluitroutes waarbij enige hinder niet uit te sluiten is, zo ook alle landzijdige effecten op de omgeving rondom deze gebieden.

18 Ontbreken van de luchtvaart, zowel rondom luchthaven, als in- en uitvliegroutes als aansluitroutes waarbij enige hinder niet uit te sluiten is.

Artikel 8.22 (bepalen: geluid door activiteiten, anders dan door specifieke activiteiten, op een geluidgevoelig gebouw)

1. ~~Op het bepalen van~~ het geluid door een activiteit als bedoeld in artikel 5.63 van het Besluit kwaliteit leefomgeving wordt bepaald volgens bijlage IV op een geluidgevoelig gebouw, is de Handleiding meten en rekenen industrielawaai van toepassing.
2. ~~De bedrijfsduurcorrectie, bedoeld in de Handleiding meten en rekenen industrielawaai, wordt niet toegepast voor muziek.~~
3. In afwijking van het eerste lid wordt het geluid door een schietbaan die ligt in een gebouw zonder open zijden en met een gesloten afdekking, als bedoeld in artikel 4.687 van het Besluit activiteiten leefomgeving bepaald volgens bijlage XXIV.
3. Bij het bepalen van het geluid op een geluidgevoelig gebouw wordt het door de gevel van het geluidgevoelige gebouw gereflecteerde geluid buiten beschouwing gelaten.
4. Bij het bepalen van het geluid, bedoeld in het eerste en ~~tweedede~~ lid, worden het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ($L_{A,r,LT}$) en het maximale geluidniveau ($L_{A,max}$) afgerond op hele getallen, waarbij een halve eenheid wordt afgerond naar het meest dichtbijgelegen even getal.

Wijzigingsvoorstel: Onder andere in artikel 8 (.22) ook alle effecten van de luchtvaart sector opnemen, zowel de grote luchtvaart (bv Schiphol / Lelystad), de regionale luchthavens (bv Teuge airport) en militaire luchthavens. Dit betekend zowel rondom luchthaven, als in- en uitvliegroutes als aansluitroutes waarbij enige hinder niet uit te sluiten is, zo ook alle landzijdige effecten op de omgeving rondom deze gebieden.

19 Ontbreken van de luchtvaart, zowel rondom luchthaven, als in- en uitvliegroutes als aansluitroutes waarbij enige hinder niet uit te sluiten is.

§ 8.2.3.2 Geluid

Wijzigingsvoorstel: Onder andere in artikel 8.2.3.2 ook alle effecten van de luchtvaart sector opnemen, zowel de grote luchtvaart (bv Schiphol / Lelystad), de regionale luchthavens (bv Teuge airport) en militaire luchthavens. Dit betekend zowel rondom luchthaven, als in- en uitvliegroutes als aansluitroutes waarbij enige hinder niet uit te sluiten is, zo ook alle landzijdige effecten op de omgeving rondom deze gebieden.

20 Ontbreken van de luchtvaart, zowel rondom luchthaven, als in- en uitvliegroutes als aansluitroutes waarbij enige hinder niet uit te sluiten is.

HOOFDSTUK 9 OMGEVINGSVERGUNNINGEN

AFDELING 9.1 BEOORDELINGSREGELS OMGEVINGSVERGUNNING MILIEUBELASTENDE ACTIVITEIT

Wijzigingsvoorstel: Onder andere in artikel 8.2.3.2 ook alle effecten van de luchtvaart sector opnemen, zowel de grote luchtvaart (bv Schiphol / Lelystad), de regionale luchthavens (bv Teuge airport) en militaire luchthavens. Dit betekend zowel rondom luchthaven, als in- en uitvliegroutes als aansluitroutes waarbij enige hinder niet uit te sluiten is, zo ook alle landzijdige effecten op de omgeving rondom deze gebieden.

21 Bijlage xxx is niet aangetroffen in de stukken.

AFDELING 9.2 VOORSCHRIFTEN OMGEVINGSVERGUNNING MILIEUBELASTENDE ACTIVITEIT – MINDER STRENGE EMISSIEGRENSSWAARDEN

Artikel 9.6 (toepassingsbereik)

Deze afdeling is van toepassing op het verbinden van voorschriften aan een omgevingsvergunning voor een milieubelastende activiteit als bedoeld in artikel 8.7 van het Besluit kwaliteit leefomgeving.

Artikel 9.7 (voorschriften over minder strenge emissiegrenswaarden: beoordeling)

Bij de beoordeling of sprake is van buitensporig hogere kosten in verhouding tot de milieuvoordelen, bedoeld in artikel 8.28, tweede lid, van het Besluit kwaliteit leefomgeving, wordt bij emissies naar de lucht de methode, bedoeld in bijlage XXX, gebruikt.

Opmerking: door het ontbreken van de stukken kan geen volledige zienswijze worden ingediend, wij verzoeken u deze en overige ontbrekende bijlagen en verwijzingen aan te leveren.

22 De luchtvaart ontbreekt of is minimaal niet volledig opgenomen in onder andere dit artikel.

§ 12.2.1.2 Monitoring door meten

Motivatie / toelichting:

Luchthavens en omgeving (bv Lelystad airport) zijn niet opgenomen, alsmede gebieden onder de in- en uitvliegroutes, alsmede de aansluitroutes waar enige hinder niet uitgesloten kan worden. Aangezien op geen enkele manier vast staat dat bijvoorbeeld het bekende laagvliegen (bv 6.001 voet) ooit verdwijnt of aangepast blijft bestaan dient de Wet ook deze situatie mee te nemen in haar werkingsgebied. Er is geen zicht op een definitief verdwijnen van de effecten van laagvliegen waardoor deze ook moeten worden opgenomen in de Wet. Tevens dienen voor regionale vliegvelden (bv Teuge airport) ook meetpunten te worden opgenomen omdat ook hier sprake is van effecten voor mens, dier en omgeving. Hierbij naast de

directe omgeving van een vliegveld ook rekening houden met de in- en uitvliegroutes en de aansluitroutes alsmede de landzijdige effecten die deze veroorzaken.

Wijzigingsvoorstel: ook alle effecten van de luchtvaart sector opnemen, zowel de grote luchtvaart (bv Schiphol / Lelystad), de regionale luchthavens (bv Teuge airport) en de militaire luchthavens. Dit betekent zowel rondom luchthavens, als in- en uitvliegroutes als aansluitroutes waarbij enige hinder niet uit te sluiten is, zo ook alle landzijdige effecten op de omgeving rondom deze gebieden.

23 Ontbrekende gegevens en website, daarnaast geluidseffecten luchtvaart niet volledig opgenomen.

§ 12.2.4 Geluid

§ 12.2.4.1 *Monitoring en gegevensverzameling geluidbelasting* [Gereserveerd]

Artikel 12.71a (monitoring voor geluidproductieplafonds als omgevingswaarden)

1. Op het berekenen van de geluidproductie, bedoeld in artikel 10.21a van het Besluit kwaliteit leefomgeving, zijn de artikelen 3.2, eerste en tweede lid, 3.5, 3.6 en 3.9, vierde lid, van toepassing.
2. De geluidproductie wordt bepaald over een kalenderjaar.

Artikel 12.71b (bepalen: gemiddelde geluidemissie)

1. De gemiddelde geluidemissie in een kalenderjaar van gemeentewegen, waterschapswegen en lokale spoorwegen, voor zover deze niet bij omgevingsverordening zijn aangewezen, wordt berekend volgens bijlage XXXa en afgerond op één decimaal.
2. Bij het schatten van het verschil tussen de geluidemissie en de basisgeluidemissie, wordt de gemiddelde geluidemissie geacht niet hoger te zijn dan de basisgeluidemissie vermeerderd met 1,5 dB, als onderbouwd wordt dat het verkeer in het kalenderjaar per categorie voertuigen als bedoeld in bijlage IVd met minder dan 40% is toegenomen ten opzichte van de basisgeluidemissie bij omstandigheden die voor de geluidemissie gelijkwaardig of beter zijn, waarbij in elk geval de wegverharding, samenstelling van het verkeer en maximumsnelheid worden meegenomen.
3. Als geen ruimtelijke ontwikkelingen, veranderingen aan de infrastructuur of veranderingen in verkeersstromen hebben plaatsgevonden, kan in afwijking van het tweede lid, in plaats van een onderbouwing een kwalitatieve beschrijving worden gegeven.

Artikel 12.71c (Informatiemodel Geluid)

Gegevens voor het geluidregister worden aangeleverd met het Informatiemodel Geluid op [www\(...\)](http://www(...)).

De website staat niet ingevuld, kunt u bevestigen dat hiervoor onder andere deze website benaderd dient te worden en daarmee onlosmaken verbonden wordt aan deze Wet.

<https://www.geonovum.nl/geo-standaarden/informatiemodellen-nen3610-familie/informatiemodel-geluid>

Van 2 juni tot 3 juli 2020 ligt het Informatiemodel Geluid in consultatie, daarop wordt melding gemaakt van deze site:

<https://docs.geostandaarden.nl/cvgg/img/>

Indien wij deze wel als uitgangspunt moeten aanhouden dan het volgende.

Overig - overzicht — In domeinmodel Cumulatief staan objecttypen en relaties die nodig zijn voor cumulatieberekeningen waarbij het geluid van luchthavens, schiet- of springterreinen en windturbines betrokken moet worden. Voor luchthavens en schiet- of springterreinen betreft het geluidcontouren; voor windturbines betreft het geluidbrongegevens. Een Geluidgegevenscollectie van cumulatieve gegevens bevat geen geluidaandachtsgebied. Informatie over de berekening van geluidcontouren wordt opgenomen in het geluidregister.

Toelichting / Motivatie:

Op deze site, welke daarmee niet volledig is, worden alleen contouren opgenomen, dus iedereen buiten het luchthavenbesluit (en de contouren en of de MER onderzoeken) vallen daarmee in een fictieve 0dB zone, immers er staat daarover niets zover wij tot nu toe kunnen vinden. Dat betekent dat overal buiten contouren voor de cumulatie 0dB hoeft te worden gerekend. Daarnaast is de minimale waarde veel te hoog, deze dient minimaal op 40 Lden respectievelijk gelijk getrokken te worden met de waarde welke de WHO heeft opgesteld. Ook in onder andere de volgende artikelen worden de geluidswaarden van de luchtvaart sector veel te hoog weer gegeven, ook deze dienen minimaal bij 40 Lden te beginnen en in lijn te worden gebracht met de adviezen van de WHO.

Artikel 12.74 (geluidbelastingkaarten voor agglomeraties: tabellen)

1. In de tabellen van een geluidbelastingkaart voor een agglomeratie worden per geluidbelastingklasse weergegeven:

a. het aantal geluidgevoelige gebouwen dat is blootgesteld aan:

1°. een geluidbelasting L_{den} die groter is dan, of gelijk is aan 55, 60, 65, 70 en 75 dB; en

2°. een geluidbelasting L_{night} die groter is dan, of gelijk is aan 50, 55, 60, 65 en 70 dB;

b. het aantal bewoners van de geluidgevoelige gebouwen, bedoeld onder a, die woningen zijn; en
c. voor zover beschikbaar, het aantal woningen dat op grond van [de wet](#), de Wet milieubeheer, de Wet geluidhinder, de Woningwet of de [Wet luchtvaart is](#) voorzien van extra geluidwering.

2. Het aantal bewoners, bedoeld in het eerste lid, onder b, wordt bepaald overeenkomstig de gemiddelde huishoudengrootte volgens de meest recente publicatie van het Centraal Bureau voor de Statistiek.

3. De aantallen, bedoeld in het eerste lid, onder a en b, worden afgerond op honderdtallen.

Artikel 12.77 (verbeelding van luchthavens op geografische kaarten)

1. Luchthavens als bedoeld in artikel 10.23, eerste lid, onder b, van het Besluit kwaliteit leefomgeving worden op geografische kaarten weergegeven door verbeelding van:
 - a. de ligging van de luchthaven,
 - b. een beperkingengebied als bedoeld in hoofdstuk 8 of artikel 10.17 van de **Wet luchtvaart**;
 - c. de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting door de luchthaven, door:
 - 1°. contouren, die liggen buiten de luchthaven, die overeenkomen met een geluidbelasting L_{den} van 55, 60, 65, 70 en 75 dB; en
 - 2°. contouren, die liggen buiten de luchthaven, die overeenkomen met een geluidbelasting L_{night} van 50, 55, 60, 65 en 70 dB; en
 - d. de geluidgevoelige gebouwen die liggen binnen de contouren, bedoeld onder c.
2. De luchthaven Schiphol wordt op geografische kaarten verbeeld door verbeelding van:
 - a. de ligging van de luchthaven;
 - b. de waarde of waarden van de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting;
 - c. de punten buiten de luchthaven waar de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting door de luchthaven is bepaald; en
 - d. de geluidgevoelige gebouwen die de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting door de luchthaven ondervinden.

Artikel 12.82 (geluidbelastingkaarten voor belangrijke wegen, belangrijke spoorwegen en belangrijke luchthavens: tabellen)

1. In de tabellen van een geluidbelastingkaart worden per geluidbelastingklasse en, als het wegen of spoorwegen als bedoeld in artikel 10.23, tweede en derde lid, van het Besluit kwaliteit leefomgeving betreft, per gemeente, weergegeven:
 - a. het aantal geluidgevoelige gebouwen buiten agglomeraties als bedoeld in artikel 2.40 dat is blootgesteld aan:
 - 1°. een geluidbelasting L_{den} die groter is dan, of gelijk is aan 55, 60, 65, 70 en 75 dB; en
 - 2°. een geluidbelasting L_{night} die groter is dan, of gelijk is aan 50, 55, 60, 65 en 70 dB;
 - b. het aantal bewoners van de geluidgevoelige gebouwen, bedoeld onder a, die woningen zijn;
 - c. voor zover beschikbaar, een opgave van het aantal woningen dat op grond van **de wet**, de Wet milieubeheer, de Wet geluidhinder, de Woningwet of de **Wet luchtvaart is** voorzien van extra geluidwering; en
 - d. een opgave van de totale oppervlakte in km^2 die is blootgesteld aan een geluidbelasting L_{den} die hoger is dan 55, 65 en 75 dB.
2. Het aantal bewoners, bedoeld in het eerste lid, onder b, wordt bepaald overeenkomstig de gemiddelde huishoudengrootte volgens de meest recente publicatie van het Centraal Bureau voor de Statistiek.
3. De aantallen, bedoeld in het eerste lid, onder a en b, worden afgerond op honderdtallen.
4. Als een geluidbelastingkaart wordt vastgesteld voor twee of meer wegen of voor twee of meer spoorwegen als bedoeld in artikel 10.23, tweede en derde lid, van het Besluit kwaliteit leefomgeving, kunnen de gegevens, bedoeld in het eerste lid, worden aangegeven voor de gezamenlijke wegen of spoorwegen.

Artikel 12.83 (verbeelding van belangrijke wegen, spoorwegen en luchthavens op geografische kaarten)

Wegen, spoorwegen en luchthavens als bedoeld in artikel 10.23, tweede en derde lid, van het Besluit kwaliteit leefomgeving worden op geografische kaarten weergegeven door verbeelding van:

- a. de ligging van de betrokken weg, spoorweg of luchthaven met het banenstelsel;
- b. de geluidbelasting door de betrokken weg, spoorweg of luchthaven, aangegeven door:
 - 1°. contouren die overeenkomen met een geluidbelasting L_{den} van 55, 60, 65, 70 en 75 dB; en
 - 2°. contouren die overeenkomen met een geluidbelasting L_{night} van 50, 55, 60, 65 en 70 dB;
- c. de geluidgevoelige gebouwen die liggen binnen de contouren, bedoeld onder b;
- d. de gemeentegrenzen binnen de contouren, bedoeld onder b;
- e. de grenzen van agglomeraties binnen de contouren, bedoeld onder b; en
- f. de grenzen van de stille gebieden, bedoeld in de artikelen 4.23, tweede lid, en 4.24, tweede lid, van het Besluit kwaliteit leefomgeving, voor zover deze liggen:
 - 1°. nabij de betrokken luchthaven; of
 - 2°. binnen een afstand van 2,5 km tot de betrokken weg of spoorweg, gemeten vanaf de buitenste begrenzing van de buitenste rijstrook respectievelijk de buitenste spoorstaaf.

Wijzigingsvoorstel: ook alle effecten van de luchtvaart sector opnemen, zowel de grote luchtvaart (bv Schiphol / Lelystad), de regionale luchthavens (bv Teuge airport) en militaire luchthavens. Dit betekend zowel rondom luchthaven, als in- en uitvliegroutes als aansluitroutes waarbij enige hinder niet uit te sluiten is, zo ook alle landzijdige effecten op de omgeving rondom deze gebieden. daarbij dienen de minimale waarden op 40 L_{den} gesteld te worden en in lijn gebracht te worden met de WHO adviezen.

Aanvullende motivatie voor alle zienswijzen beschouwd ten opzichte van de luchtvaartnota 2020-2050.

Aangezien de luchtvaartnota de ambitie weergeeft van de minister dient deze mee gewogen te worden in de overwegingen bij de omgevingswet, zo ook bij de voorliggende Wet. Wet- en regelgeving dient immers ook te voorzien in toekomstige ontwikkelingen van enige zekerheid, hetgeen hier overduidelijk sprake van is.

Alle hieronder aangegeven citaten en opmerkingen dienen bij alle genoemde zienswijzen als herhaald en ingelast te worden beschouwd als verdere motivatie en onderbouwing en maken dus onderdeel uit van onze zienswijzen.

Groeiruimte luchtvaart

De ruimte van o.a. Schiphol wordt bepaald door een aantal vluchten in combinatie met de weging dag (1), avond (5) en nacht (10). De visie gaat uit van het loslaten op sturen op aantal vluchten en op het verminderen van het aantal nachtvluchten. Wel blijven de zelfde rekenmodellen toegepast.

Citaat: Op termijn kan de sector groei verdienen langs de uitgangspunten en voorwaarden uit de Luchtvaartnota. Centraal staat hinderbeperking in plaats van het aantal vliegbewegingen.

Citaat: Daarom vermindert de rijksoverheid het aantal nachtvluchten tussen 23.00 en 7.00 uur.

Citaat: De Rijksoverheid stelt de grenzen vast voor geluidsoverlast van luchthavens. Dit gebeurt met rekenmodellen. Volgens het RIVM is de Lden een goede maat om geluidsbelasting uit te drukken en de relatie met ernstige hinder te beschrijven.

Citaat: Het sturen op aantallen vliegtuigbewegingen past niet bij deze ambitie. Daarom kiest het Rijk ervoor, net als bij Schiphol, te sturen op grenswaarden voor veiligheid, leefomgeving en klimaat. Dit vermindert de geluidsbelasting en de milieudruk. Voor de luchthavens betekent dit een prikkel om groeiruumte te verdienen.

Hiermee is in principe alles gezegd, de minister spreekt hier de ambitie uit om de luchtvaart ongehinderd door te laten groeien. Immers jaarlijks 1,5% groei betekend in 2030 655.705 vluchten (5.705 meer dan in

de visie) en dat nog los van de "winst" door nachtvluchten om te zetten naar dag vluchten. Voorbeeld, Stel er worden 1.000 nachtvluchten per jaar verminderd, dan geeft dit 10.000 dag vluchten ruimte. Hiermee neemt ook de geluidsbelasting verder toe.

Daarnaast wordt gesproken over de groei van de luchtvaart en niet over de groei van het aantal vluchten. Als de luchtvaart (de sector) wil groeien met 5% per jaar is die ruimte er dus ook.

Citaat: In een optimistisch scenario is de verwachting dat het Ontwerpakkkoord Duurzame luchtvaart ruimte biedt voor gematigde groei van de luchtvaart, ook na 2030.

Citaat: ...ruimte voor gematigde groei van 1 à 1,5% per jaar van de luchtvaart in heel Nederland. Dit betekent van ongeveer 565.000 vluchten voor handelsverkeer nu, naar zo'n 650.000 vluchten in 2030 en 800.000 in 2050.

Geen koppeling met milieu doelstellingen en aantal vluchten

Nergens in de visie worden harde koppelingen gemaakt tussen de enorme "groene en duurzame" verwachtingen en het aantal vluchten. Er wordt veelvuldig verwacht, gehoopt, ingeschat en al zo meer over wat de sector allemaal gaat ontwikkelen, maar als, kan, mogelijk, geen garantie, enzovoort komen minimaal even vaak voor.

Daarnaast wordt aangegeven dat door alle milieu doelstellingen de "korte" vluchten zullen verdwijnen en plaats maken voor verdere bestemmingen. Dit geeft naast een toename aan uitstoot (dat geldt ook al voor Lelystad door de nieuwe VVR, dus de MER2018 is ook nooit juist) ook een grotere geluidsbelasting. Immers, verder vliegen = meer brandstof = meer stuwkracht = meer lawaai = mogelijk grotere vliegtuigen. Hoe de rekenmodellen omgaan met het lawaai en hoe zuiver deze berekeningen zijn hoeft geen verdere uitleg, dat is al veelvuldig aangetoond.

Herindeling luchtruim

De visie is helder, laagvliegroutes zijn het nieuwe normaal, tot een hoogte van 6.000 voet (1.800 mtr) wordt geluid mee genomen, vanaf 6.001 voet niet meer. Het nu al over volle luchtruim kan simpelweg de (enorme potentiële) groei niet aan en er wordt alvast voor gesorteerd op volledig laagvliegen. De termen als zo efficiënt mogelijk doorklimmen zijn mooi, echter als dit doorklimmen maar tot 6.001 voet gebeurt blijven we eenvoudig zitten met heel veel lawaai. Nergens wordt het doorklimmen gekoppeld aan een waarde, daarmee is de enige waarde de 6.000 voet. Efficiënter is in deze dus niet juist, hier zou vermeld moeten worden, om de groei mogelijk te maken verruimen we het luchtruim door ook op 6.001 voet te gaan vliegen.

Citaat: Door een herindeling kan het luchtruim efficiënter worden gebruikt voor commercieel en militair luchtverkeer, hulpdiensten en kleine luchtvaart.

Citaat: Bij de herziening van het luchtruim heeft het beperken van geluidsoverlast prioriteit in het luchtruim tot een vlieghoogte van 6.000 voet (ongeveer 1.800 meter) . Boven die hoogte gaat het vooral om de kortste routes en staat het beperken van CO2-uitstoot voorop.

Citaat: Vliegtuigen kunnen in het herziene luchtruim efficiënter vliegen. De Rijksoverheid bekijkt dan hoe het nauwkeurig gebruik van vliegroutes en het vastleggen van minimale vlieghoogten in besluiten zo goed mogelijk kan worden geborgd. Door efficiëntere routes en door tijdens de start of landing uit te gaan van verbeterde daal- en klimprofielen, worden resultaten geboekt wat betreft brandstof en uitstoot van CO2.

Passende beoordeling / samenvatting plan MER

Vorenstaande conclusie wordt verder onderbouwd in de passende beoordeling en samenvatting plan MER (het gehele plan MER hebben we niet door genomen omdat de samenvatting al voldoende "samenvat" om onze conclusie te onderbouwen).

Met deze passage wordt onderbouwd dat vluchten op verdere bestemmingen (meer brandstof = meer stuwkracht) nogmaals bevestigd wordt. Aangezien de effecten tot 3.000 voet "slechts 10%" van de uitstoot geven (volgens de documenten) is het theoretische effect klein (zie straks compensatie mogelijkheden).

Citaat: Eén van de maatregelen om slim met die schaarste om te gaan, is het beter benutten van capaciteit op de grond en in de lucht. Op de grond betekent dit het inzetten van grondvervoer als alternatief voor vluchten naar bestemmingen op korte afstanden waarbij dat reëel is. Zo kan in 2030 de trein 1,9 tot 3,7 miljoen passagiersbewegingen vervangen op de 13 belangrijkste bestemmingen tot maximaal 800 km van en naar Schiphol.

Hier wordt bevestigd dat de afname van de geluidgehinderden hoofdzakelijk door de "uitwisseltruc" van nacht (factor 10) naar dag (factor 1) vluchten wordt gerealiseerd. Immers stiller en E-vliegen is nog heel ver weg.

Citaat: Voor Schiphol wordt er -ondanks de groei van het aantal vliegtuigbeweging- een afname van het aantal geluidgehinderden verwacht ten opzichte van de huidige situatie door het stiller worden van vliegtuigen en de introductie van elektrisch vliegen en afname van het aantal vliegbewegingen gedurende de nacht.

Citaat: Er is een afname van het aantal slaapverstoorden -met name rondom Schiphol- door nachtvluchtbeperkingen.

Citaat: Toename van stille perioden rondom Schiphol. Rondom de regionale velden zullen stille perioden toenemen in de randen van de nacht, maar kunnen deze overdag afnemen indien het aantal vliegbewegingen stijgt.

De uitstoot, nu slechts tot 3.000 voet (goed) in beeld neemt toe, maar wordt voor lief genomen omdat uiteindelijk "juridisch gecompenseerd" mag worden door zowel intern als extern salderen. Het wordt zelfs als een voordeel gezien.... De luchtvaart kan andere sectoren helpen.... Of dat zo is laten we maar even in het midden. Echter als de eerste 3.000 voet "slechts" 10% is die goed in beeld is en deze neemt toe (welke vervolgens extern gesaldeerd wordt) wie "saldeert" dan de toename van de overige 90%? Netto is dan de toename van de 10% "in beeld" wel gesaldeerd (en onttrokken aan bv de landbouw) maar waar blijft de rest en waar blijft de enorme toename boven de 3.000 voet? De ADC-procedure moet vervolgens gebruikt worden om eea te legitimeren...

Citaat: Er is een risico dat de uitstoot van NOx en PM10 kan toenemen op verschillende luchthavens omdat hiervoor geen specifieke maatregelen zijn opgenomen in de Voorkeursstrategie. Dit soort maatregelen worden getroffen bij individuele projectbesluiten die parallel aan of in het vervolg van de Luchtvaartnota worden uitgewerkt.

Citaat: Dat laatste is in lijn met de voorwaarde dat 'groei van luchtvaart alleen mogelijk is als de stikstofemissie van de luchtvaartsector daalt', zoals geformuleerd in het Advies Luchtvaartsector (Adviescollege Stikstofproblematiek, 2020). Het Adviescollege geeft hierbij aan dat gebruik kan worden gemaakt van juridische mogelijkheden zoals interne en externe saldering. Daarmee kan de luchtvaart andere sectoren helpen met vermindering van NOx-emissies, waardoor de emissies per saldo dalen.

Citaat: Als het niet mogelijk is om significant negatieve effecten te voorkomen dient een ADC-procedure te worden doorlopen. Daarbij moet worden aangetoond dat er geen alternatieven zijn, dat er een dwingend belang bestaat en moeten er compenserende maatregelen getroffen worden.

Citaat: Emissies boven 3.000 voet zijn – op het schaalniveau van Nederland – niet zo scherp in beeld. Daarnaast worden niet alle emissies die samenhangen met de luchtvaartsector, zoals luchthavengerelateerde economische activiteiten op luchthavens en verkeersbewegingen van en naar luchthavens, gerapporteerd.

Citaat: Overigens wordt naar schatting 90% van de totale emissie van verontreinigende stoffen door vliegtuigen geëmitteerd in de luchtlaag boven de 3000 voet (Office of Environment and Energy, 2015).

Dat, zoals eerder geconcludeerd er geen harde koppeling zit in het aantal vliegbewegingen, gehinderden, en milieu doelstellingen wordt in de volgende passage bevestigd. Er is geen borging op deze manier dat "lusten en lasten" voor de sector evenredig en zelfs met afname van gevolgen voor mens, dier en omgeving waar te maken is. We kunnen er in 2030 achter komen dat het groeien van de sector wel prima gelukt is, maar alle beperkende doelstellingen "helaas" achter lopen... en dan...

Citaat: Het beleid van de Luchtvaartnota is niet in beton gegoten, maar beoogt om - waar nodig - zich te passen aan een nu nog onbekende toekomst. Om die reden is het voornemen om een goed

monitoringsprogramma op te zetten. De uitkomsten daarvan helpen om tussentijds (en in elk geval na de eerste periode van 5-10 jaar) aanpassingen aan het beleid te doen in de richting van de doelen voor 2050.

Hieronder wordt bevestigd dat de uitwisseltruc van nacht naar dag ingezet wordt, samen met extern salderen. Geluidsbelasting (Lden) is immers berekend.

Citaat: Aan de groei van het aantal vliegbeweging tot 540.000 op Schiphol is de voorwaarde gesteld dat dit niet mag leiden tot meer hinder voor mensen. Op vergelijkbare wijze kan aan de toename van het aantal vliegbewegingen de voorwaarde worden gesteld dat dit alleen is toegestaan als er geen sprake is van een onacceptabele verhoging van geluidsbelasting van Natura 2000-gebieden, noch van een verhoging van stikstofemissie, leidend tot een verhoging van stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitats in Natura 2000-gebieden.

Slotwoord

In afwachting van uw goed gemotiveerde, transparante beantwoording van onze zienswijzen verblijven wij. Wij verzoeken u om ons te informeren over de verdere voortgang van het proces en de daarin door u te nemen stappen en mijlpalen.

Mocht u vragen, opmerkingen of onduidelijkheden aantreffen in onze zienswijzen dan verzoeken wij u die, bij voorkeur schriftelijk aan ons kenbaar te maken. Indien deze uitblijven gaan wij er vanuit volledig en duidelijk te zijn geweest bij het opstellen van onze zienswijzen.

Met vriendelijke groet,

Erik Neuteboom

[adres en handtekening]

Wilco Nieuwenhuis

[adres en handtekening]