

Aan hare excellentie mevrouw C. van Nieuwenhuizen
Minister van Infrastructuur en Waterstaat
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Brief ref.: 190414_ZienschijzeGL_Heemstede

Betreft: Zienschijze Notitie reikwijdte en detailniveau (NRD) PlanMER Luchtvaartnota 2020-2050

Heemstede, 14 april 2019

Hooggeachte mevrouw van Nieuwenhuizen,

Graag maakt ondergetekende namens de gemeenteraadsfractie van GroenLinks Heemstede van de gelegenheid gebruik om een zienschijze te geven op de notitie reikwijdte en detailniveau (NRD) voor de planMER voor de luchtvaartnota 2020-2050. Deze zienschijze gaat voornamelijk in op aspecten die te maken hebben met Schiphol. De reden daarvoor is dat Schiphol niet ver verwijderd ligt van Heemstede.

Al jaren klaagt een deel van onze inwoners over vliegtuigoverlast t.g.v. de nabijheid van Schiphol. Het aantal klachten neemt toe: bij onze gemeente, bij ons raadsleden, en ook bij het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS). Ook bereiken ons zorgen die onze bewoners uiten over de mogelijke gevolgen voor de gezondheid van het toegenomen vliegverkeer, met name naar aanleiding van berichten over fijn stof en super fijn stof dat de vliegtuigen uitstoten. Onderzoek of metingen daarnaar zijn nog niet gedaan in Heemstede.

Sinds de oprichting van BAS in 2007 waren er niet eerder zoveel melders als in het afgelopen jaar. Voor het tweede jaar op rij nam het aantal melders in alle clusters toe. Het aantal klachten vanuit Heemstede bij het BAS de afgelopen jaren sterk gestegen: van 460 in 2015, via 562 in 2016 en 890 in 2017. In 2018 zijn er maar liefst 1482 klachten geregistreerd bij het BAS, waarvan 189 klachten over nachtvluchten, die de nachtrust verstoren. Dit is meer dan een verdrievoudiging van het aantal klachten in vier jaar tijd.

De bedrijfsvoering en de groeiwensen van Schiphol en haar partners staan steeds vaker op gespannen voet met de belangen van (inwoners van) Heemstede en omgeving. Daarbij gaat het om thema's als het klimaat, gezondheid, geluid(overlast), veiligheid en het ruimtebeslag.

Wat wij vragen

GroenLinks Heemstede vraagt aan u als minister van Infrastructuur en Waterstaat om in de planMER de aspecten die we hieronder puntsgewijs introduceren mee te nemen. Wij roepen u op om op gedegen wijze alle aspecten te onderzoeken die van belang zijn voor het formuleren van een duurzame visie op de luchtvaart in ons land.

Ruimtelijke ordening en Schiphol

Het ruimtebeslag van de luchthaven Schiphol is enorm. En dan gaat het niet alleen om de locatie van de luchthaven zelf, maar ook om bijvoorbeeld de reservering voor de tweede Kaagbaan en om de geluidscontouren ('LIB'). Zaken, waarmee altijd rekening gehouden moet worden als het gaat om andere grote opgaven die er in onze regio, de Metropoolregio Amsterdam (MRA) zijn, zoals de woningbouwopgave, de komst van datacenters en de bijbehorende energie-infrastructuur, de klimaatopgave en het mobiliteitsvraagstuk.

Zienswijze punt 1 en 2:

1. We verzoeken u in de planMER te onderzoeken op welke wijze het ruimtelijke beslag van Schiphol, letterlijk als ook qua reservering voor de tweede Kaagbaan en geluidscontouren, effect heeft op de ruimtelijke ontwikkeling binnen de MRA, ook in relatie tot bovengenoemde opgaven.
2. We verzoeken u binnen de planMER te onderzoeken of en zo ja, waarom, de reservering voor de tweede Kaagbaan nog langer gehandhaafd moet worden.

Gezondheid en geluid

Veel van onze inwoners ervaren ernstige overlast t.g.v. van de continue¹ stroom vliegtuigbewegingen van en naar Schiphol en deels ook t.g.v. grondactiviteiten bij Schiphol. In 2017 en in 2018 waren er bijna 500.000 vluchten op Schiphol, waarvan meer dan 32.000 nachtvluchten. In 2016 deed [GGD Kennemerland onderzoek naar de geluidhinder en de slaapverstoring door vliegverkeer](#).

Uit dit onderzoek blijkt dat in Heemstede het aantal bewoners dat ernstige geluidhinder ervaart t.g.v. het vliegverkeer in acht jaar tijd maar liefst is verdubbeld van 3% in 2008 tot 6% in 2016 (ca. 834 inwoners). Het aantal bewoners dat matige geluidhinder ervaart door het vliegverkeer wordt door de GGD geschat op 4.496. Dat is ruim 16% van de bevolking van Heemstede. De nachtvluchten van Schiphol veroorzaken ernstige slaapverstoring van een steeds groter aantal van onze bewoners. Het aantal bewoners met ernstige slaapverstoring is gestegen van 1% naar 3%. De GGD schat het aantal inwoners met ernstige slaapverstoring van vliegverkeer op 516 in Heemstede, en het aantal bewoners met een matige slaapverstoring op 1.737. Deze cijfers zijn niet acceptabel en ze groeien mee met het aantal vluchten op Schiphol. Eén op de 12 bewoners van Heemstede wordt verstoord in haar slaap.

Volgens onderzoek van de Wereldgezondheidsorganisatie WHO is een verstoorde slaap slecht voor de gezondheid. Zelfs bij matige hinder in de nacht zijn er gezondheidseffecten meetbaar. Daarbij gaat

¹ een simpele rekensom leert dat 500.000 vliegtuigbewegingen per jaar betekent dat er iedere minuut een vliegtuigbeweging, start of landing, is op Schiphol.

het om een verhoogd risico op hoge bloeddruk, hart- en vaatziekten, overgewicht en diabetes. In oktober 2018 wees de WHO er om die reden op dat de [geluidsnormen](#) zoals die bij Schiphol worden gehanteerd veel te luid zijn.

Zienswijze punten 3 en 4:

3. We verzoeken u om in de planMER nadrukkelijk aandacht te schenken aan geluid, en aan geluid in relatie tot gezondheid en daarbij ook in te gaan op (gezondheidsnormen voor) grondgeluid en daarbij de richtlijnen van de WHO te betrekken.
4. Ook verzoeken wij u te onderzoeken op welke wijze de geluidsbelasting, ook van grondgeluid, momenteel berekend dan wel gemonitord wordt en of dit recht doet aan de werkelijke geluidsbelasting.

Gezondheid en de uitstoot van fijnstof en ultrafijnstof

De World Health Organisation wijst erop dat de uitstoot [van fijnstof en ultrafijnstof ernstige gezondheidsrisico's](#) oplevert. Een belangrijke [bron van fijnstof en ultrafijnstof](#) is luchtvaart. Momenteel doet het [RIVM onderzoek naar de gezondheidseffecten van ultrafijnstof rond de luchthaven Schiphol](#). De uitkomsten daarvan worden verwacht medio 2021.

Zorgelijk is dat de normen die in Nederland gelden voor fijnstof en ultrafijnstof geen gezondheidsnormen zijn. De Wereldgezondheidsorganisatie raadt voor fijnstof en ultrafijnstof [gezondheidsnormen aan die twee keer zo laag zijn als de normen die in de Nederland en Europa](#) worden gehanteerd.

Zienswijze punt 5 en 6:

5. We verzoeken u, indien mogelijk, de uitkomsten van het bovengenoemde RIVM onderzoek te betrekken in de planMER, en eventueel aanvullend onderzoek te doen.
6. We verzoeken u om de planMER de uitstoot van fijnstof en ultrafijnstof te monitoren en de uitkomsten daarvan te relateren aan de gezondheidsnormen van de WHO.

Veiligheid

In april 2017 rapporteerde de [Onderzoeksraad voor Veiligheid](#) dat op Schiphol 'verdere groei niet veilig kan worden opgevangen met marginale aanpassingen. Er is een fundamentele discussie nodig over de toekomst van de luchtvaart in Nederland en de mogelijkheden en beperkingen van groei van Schiphol. Hierbij moet de staat nadrukkelijker de eindverantwoordelijkheid nemen.'

Een jaar later voelde de onderzoeksraad zich nogmaals geroepen om te reageren. In het [persbericht dat de onderzoeksraad uitbracht](#) staat de volgende alarmerende zin te lezen: 'Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het Veiligheidsplatform Schiphol (VpS) grijpen het rapport juist aan

om te benadrukken dat de Onderzoeksraad geen signalen heeft dat de veiligheid van het vliegverkeer op en rond Schiphol op het moment van onderzoek onvoldoende was.’ Nogmaals benadrukt de Onderzoeksraad de conclusie die hierboven is vermeld.

Zienswijze punt 7:

7. We verzoeken u in de planMER nadrukkelijk in te gaan op de veiligheid op Schiphol, ook in relatie tot diverse groei- en krimpscenario's.

Klimaatdoelstellingen en vestigingsklimaat in de Schipholregio

In deze zienswijze kan onze overtuiging dat de luchtvaart in ons land niet kan groeien vanwege de klimaatdoelstellingen niet ontbreken. Ook ons land ondertekende in Parijs immers het klimaatakkoord: dat is niet vrijblijvend. Dat de luchtvaart in eerste instantie 'buiten schot' bleef in dit akkoord is niet langer houdbaar. Ook de luchtvaart zal haar bijdrage aan het behalen van de klimaatdoelstellingen moeten leveren.

Vaak wordt gezegd dat de luchtvaart, Schiphol voorop, cruciaal is voor de economie van Nederland. Sinds het verschijnen van het [rapport 'De mainports voorbij'](#) weten we dat Schiphol weliswaar belangrijk is voor het vestigingsklimaat in ons land, maar dat er veel meer factoren daaraan een bijdrage leveren.

Een ander belangrijk onderzoek dat zeer recent (april 2019) werd gepresenteerd is het [onderzoek dat gedaan is bij Eindhoven Airport](#). In dit onderzoek werd ingegaan op de vraag wat voor luchthaven past bij de economische structuur en het profiel van de regio Eindhoven. Onderzoeker Manshanden hierover: 'De kernconclusie luidt dat we geen relatie hebben kunnen vinden tussen de economische structuur en de relatief hoge groei in de regio enerzijds en de vraag naar luchtverkeer in de regio en de rol die de luchthaven daarin speelt anderzijds.'

De raad voor de leefomgeving (RLI) zegt in haar aanbevelingen in het rapport 'De mainports voorbij' het volgende: 'Een integrale visie op de betekenis van economische kerngebieden voor het vestigingsklimaat leidt tot bredere afweging van overheidsinvesteringen, waardoor betere beleidskeuzes gemaakt kunnen worden. De raad adviseert om in de Strategie Vestigingsklimaat 2040 verschillende investeringen af te wegen op hun effect op het vestigingsklimaat en te kiezen voor de investeringen met het grootste effect. Het gaat daarbij niet alleen om harde factoren zoals infrastructuur, maar ook om zachtere factoren zoals kunst, groene leefomgeving en sociale inclusiviteit.'

Zienswijze punt 8 en 9:

8. We verzoeken u om in de planMER te onderzoeken of er een relatie is tussen de ontwikkeling van de regio en de groei van Schiphol, in analogie met het bovengenoemde onderzoek bij Eindhoven Airport.

9. We verzoeken u om in de planMER de klimaateffecten te onderzoeken van diverse groei- en krimpscenario's met betrekking tot de luchtvaart in Nederland, inclusief én exclusief de mogelijke effecten van mogelijke innovaties die de uitstoot van CO₂ beperken.

Draagvlak en transparantie

In onze samenleving is bij velen het beeld ontstaan dat de overheid selectief kijkt naar de belangen van de luchtvaartsector en naar de belangen van de overheid als aanjager van de economie en als aandeelhouder van de Schipholgroep en KLM, en minder of niet naar de andere grote maatschappelijke belangen die er ook zijn: veiligheid, gezondheid, klimaatdoelstellingen en milieuaspecten.

Het niet-nakomen van toezeggingen, bijvoorbeeld als het gaat om het maatregelen om het grondgeluid in Hoofddorp-Noord met 10 dB te beperken, het 'anticiperend handhaven' bij geluidsoverlast, en ervaringen als bij de 'belevingsvlucht' bij Lelystad, voeden dit gevoel.

De communicatie vanuit de overheid draagt niet altijd bij aan vertrouwen in diezelfde overheid. Ook in de notitie reikwijdte en detailniveau (NRD) voor de planMER is 'vaagtaal' te lezen. Omdat het een nogal cruciaal stuk van de notitie betreft, halen we het hier in zijn geheel aan:

'Adaptief

De Luchtvaartnota wordt uitgewerkt met een adaptieve aanpak, zowel voor wat betreft het opstellen van de nota als voor de periode daarna. Deze methode heeft als kenmerk dat onzekerheid een transparante plaats inneemt in de besluitvorming. Onzekerheid wordt vertaald in het zoeken naar en waarderen van flexibiliteit in beleidsmaatregelen, het werken met ontwikkelpaden en beslisvolgordes in plaats van vaste eindbeelden, het verbinden van korte termijn beslissingen met lange termijn opgaven en het verbinden van investeringsagenda's van verschillende publieke en private partijen.'

Transparantie is een kernwaarde voor betrouwbaar openbaar bestuur. Bovenstaande quote is volstrekt onleesbaar.

Zienswijze punt 10:

10. We roepen de minister op om in de communicatie met alle belanghebbenden te streven naar begrijpelijke informatie. Dit geldt dus ook voor de planMER en de stappen die daar aan vooraf gaan en die daar op volgen.

Tot slot

De grenzen aan de groei van Schiphol zijn wat ons betreft niet alleen bereikt als het gaat om het behalen van de klimaatdoelstellingen maar vooral ook als het gaat om leefbaarheid in onze gemeente en in onze regio, en om de veiligheid en gezondheid van onze inwoners.

Wat voor de omgeving van Schiphol geldt, geldt natuurlijk ook voor de rest van Nederland. Om die reden zijn wij ook geen voorstander van het verplaatsen van vluchten naar Lelystad, of van het verplaatsen van Schiphol naar zee.

De belangen van onze inwoners worden tot op heden volstrekt onvoldoende meegewogen in de besluitvorming rond de luchthaven. Dit staat op gespannen voet met de zorgplicht die de overheid heeft als het gaat om haar burgers. Het is hoog tijd dat hierin verandering komt.

Hoogachtend,

Namens GroenLinks Heemstede,



Eric de Zeeuw, fractievoorzitter