

Behoud Woongenot Aalsmeerbaan (BWA)

Vereniging voor bewoners in de omgeving van de Aalsmeerbaan

Aan De staatsecretaris van I&M, mevrouw S.A.M. Dijkma
Cc. Schipholwoordvoerders/-specialisten Tweede Kamer fracties
Commissie MER
website BWA, media, andere voor BWA relevante partijen

Datum
27 December 2016

Kenmerk
BWA-16.52.01

Onderwerp
Recente wijzigingen in de regels voor het baangebruik meenemen in de MER Schiphol.

Geachte mevrouw Dijkma,

Uit uw brief van 21 december begrijpen wij dat de MER Schiphol wordt aangevuld met een berekening van de geluidseffecten volgens het meest recente Europese rekenvoorschrift. Sinds de principes van het NNHS zijn beschreven en het model voor de verdeling van het vliegverkeer over de start-/landingsbanen is vastgesteld, hebben er 2 ingrijpende wijzigingen in de regels voor het baangebruik plaats gevonden. Dit betreft:

- Januari 2015: Gewijzigde regels voor 2+2 baangebruik;
- December 2016: Gewijzigde weerslimieten voor afhankelijk baangebruik.

Voor de details verwijzen wij naar het addendum op het Aldersakkoord van 29 januari 2015 en de publicatie van LVNL op 30 november 2016.

Graag willen wij u verzoeken om deze 2 wijzigingen als volgt in de aanvulling op de MER mee te nemen:

- 1) Herzien en valideren van het Baan Gebruik Model, teneinde de kwaliteit van het Baan Gebruik Model en de representativiteit van de uitkomsten ervan te borgen;
- 2) Dat de bij 1) vastgesteld effecten mee worden genomen in alle parameters.

Wij hebben indertijd in onze zienswijze MER beklemdoond dat wij graag zouden zien dat ook de specifieke *lokale* effecten (milieuverontreiniging, geluidhinder en risico) in de MER Schiphol zouden worden gepresenteerd. Graag zouden wij dit verzoek hierbij nog verder precisieren:

- 3) Wij verzoeken u om - met inachtneming van alle relevante nieuwe feiten (waaronder bovenstaande wijzigingen) - de Lden waarden bij de handhavingpunten bij het '500.000 vluchtbewegingen per jaar' scenario op te (laten) nemen in de MER.

Wij lichten dit verzoek als volgt toe.

Ten eerste

Dat de handhavingpunten in het NNHS gaan verdwijnen, neemt niet weg dat deze punten zijn gekozen als uiterst relevant en maatgevend voor de bescherming van kwetsbare woongebieden. Consistent beleid vereist dat aan de hand van diezelfde punten in het MER

Behoud Woongenot Aalsmeerbaan (BWA)

Vereniging voor bewoners in de omgeving van de Aalsmeerbaan

inzichtelijk wordt gemaakt hoe de voorgenomen groei uitpakt voor die onverminderd kwetsbare woongebieden.

Ten tweede

Daarnaast heeft het NNHS als doelstelling om zo min mogelijk gebruik te maken van de secundaire banen. De omwonenden hebben er recht op om te weten in welke mate deze doelstelling wordt gehaald als de voorgenomen groei volledig is gerealiseerd.

Ten derde

Prof. dr. B.J. Schueler stelt in het rapport 'Rechtsbescherming onder het nieuwe normen- en handhavingstelsel voor Schiphol' (zie bijlage 1 voor woordelijke teksten):

- i. Door het nieuwe stelsel kunnen verschuivingen op lokaal niveau optreden;
- ii. Er is op dit moment (2013 - BWA) geen aanleiding om te zeggen dat het stelsel tot disproportionele benadeling op lokaal niveau zal leiden;
- iii. De effecten kunnen anders uitpakken bij groei van het totale aantal vliegtuigen;
- iv. Als de lokale effecten op de geluidsbelasting in de toekomst onverhoopt ernstiger zouden uitpakken dan op basis van het tweejarig experiment (en de nu voorziene ontwikkelingen) mag worden aangenomen, zou daar geen lokale grens aan gesteld zijn, waardoor de (materiële) rechtspositie van een bewoner op een dergelijke locatie verzwakt is door het wegvallen van de grenswaarden in handhavingpunten.

Op grond van de resultaten van de tweejarige praktijkproef met het nieuwe stelsel heeft prof. Schueler in 2013 *voorzichtig* geconcludeerd dat er *vooralsnog* geen aanleiding is om te zeggen dat het stelsel tot disproportionele benadeling op lokaal niveau zal leiden.

Echter, de omstandigheden waaronder het stelsel destijds werd beproefd zijn inmiddels drastisch gewijzigd.

Ad Verkeersvolume

De praktijkproef is uitgevoerd bij een volume van plm. 385.000 vluchtbewegingen. Bij dergelijke volumina staat het ontzien van de secundaire banen – het wezen van het NNHS - nog op geen enkele manier onder druk. Bij volumina richting de 500.000 raken de primaire banen vol; de secundaire banen worden steeds minder ontzien en de inzet ervan neemt zienderogen toe.

Ad Baan Gebruik Model

Tot de destijds door prof. Schueler 'voorziene ontwikkelingen' behoren in elk geval niet de twee majeure wijzigingen die sindsdien zijn doorgevoerd in de regels voor het baangebruik (2+2 baangebruik en afhankelijk baangebruik).

Uit oogpunt van zorgvuldige besluitvorming geven de gewijzigde omstandigheden voldoende aanleiding om te bezien of de lokale effecten daarvan op de geluidsbelasting ernstiger uitpakken dan prof. Schueler kon voorzien.

De enige en aangewezen manier om dit vast te stellen is door de belasting in de handhavingpunten bij 500.000 vluchtbewegingen per jaar - met inachtneming van de recentste inzichten – uit te rekenen.

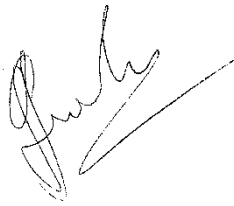
Behoud Woongenot Aalsmeerbaan (BWA)

Vereniging voor bewoners in de omgeving van de Aalsmeerbaan

Ook voor de politiek die uiteindelijk over de praktische uitwerking van het NNHS in LVB en LIB moet besluiten, is kennis van de *lokale* effecten in relatie tot wat er *lokaal* maximaal mogelijk was *voor* het NNHS uiterst relevant, zelfs noodzakelijk om de komen tot een afgewogen besluit.

Wij bedanken u voor de bestede aandacht en hopen op een spoedige reactie.

Hoogachtend,



G.J. van de Lagemaat, voorzitter

Behoud Woongenot Aalsmeerbaan (BWA)

Vereniging voor bewoners in de omgeving van de Aalsmeerbaan

Bijlage 1

Prof. dr. B.J. Schueler schrijft in het rapport, Rechtsbescherming onder het nieuwe normen- en handhavingstelsel voor Schiphol:

*Een tweede kenmerk van het nieuwe stelsel dat voor de rechtsbescherming relevant is, **betreft de verschuivingen die ten opzichte van het huidige stelsel kunnen optreden op lokaal niveau** (bold BWA). Als het nieuwe stelsel correct wordt uitgevoerd volgens de regels en binnen de randvoorwaarden (MHG en gelijkwaardigheidscriteria en het plafond van 510.000 vtb) kan het toch voorkomen dat op sommige locaties een zwaardere belasting optreedt dan onder het huidige stelsel zou zijn gebeurd. We kunnen deze zin er uit laten, want waar is de grens? wat voor vrijbrief geeft dit? Maar het staat wel in het rapport.*

*Bij het Experiment Nieuw Normen- en Handhavingstelsel (2010-2012) is gebleken dat de verschuivingen van effecten op lokaal niveau beperkt zijn gebleven. Er worden twee lokale effecten van geringe toename van geluidbelasting gemeld. **Hoewel de effecten in de toekomst anders kunnen uitpakken, bijvoorbeeld als gevolg van een groei van het totale aantal vliegtuigbewegingen, is er op dit moment geen aanleiding om te zeggen dat het nieuwe stelsel tot disproportionele benadeling op lokaal niveau zal leiden** (bold BWA).*

*Het nieuwe stelsel biedt niet de relatieve zekerheid van een bovengrens op lokaal niveau, **die in het huidige stelsel door de grenswaarden in handhavingpunten wordt geboden. Als de lokale effecten op de geluidsbelasting in de toekomst onverhoopt ernstiger zouden uitpakken dan op basis van het Experiment (en de nu voorziene ontwikkelingen) mag worden aangenomen, zou daar geen lokale grens aan gesteld zijn** (bold BWA).*

*De daardoor getroffen bewoners hebben dan wel toegang tot de procedures van bezwaar en beroep en daarin kunnen zij eventuele onjuiste toepassing van het normen- en handhavingstelsel aan de orde stellen. Maar zij kunnen zich dan niet beroepen op een lokale grenswaarde. **In zoverre is de (materiële) rechtspositie van een bewoner op een dergelijke locatie verzwakt door het wegvallen van de grenswaarden in handhavingpunten** (bold BWA). Op basis van wat het Experiment laat zien, gaat dit om effecten van beperkte omvang.*