



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
t.a.v. minister Tieman
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Uithoorn, 17 september 2025

Betreft: Zienswijze Aanpassingen Wet Luchtvaart

Geachte minister Tieman,

De Stichting PUSH (Platform Uithoorn Schiphol Hinderbeperking) dient hierbij namens omwonenden een zienswijze in op de concept wijziging van de Wet luchtvaart¹. Onze bewonersorganisatie vertegenwoordigt inwoners die dagelijks geconfronteerd worden met de gevolgen van luchtvaartactiviteiten, in het bijzonder geluidsoverlast, gezondheidsrisico's en aantasting van de leefomgeving.

1. Ten onrechte ontbreken "de omwonenden of de omgeving" als belanghebbende(n) op de website ("Voor wie is dit belangrijk?") en in het Beleidskompas. Als ervaringsdeskundigen weten wij dat wijzigingen van vliegprocedures (routewijzigingen, aanpassingen aan start- en landingsprocedures, baangebruik enz.) grote gevolgen voor de omgeving hebben. Door omwonenden bewust niet op te nemen in de lijst belanghebbenden voldoet deze consultatie daarom procedureel niet aan de eisen die u daarvoor zelf stelt: *"Internetconsultatie vergroot de transparantie van het proces, de mogelijkheden voor publieke participatie en levert een bijdrage aan de kwaliteit van wetgeving."*². Dit punt wordt bovendien treffend geïllustreerd door de zeer geringe hoeveelheid ingediende zienswijzen vanuit bewoners(organisaties).
2. In de Memorie van Toelichting wordt verwezen naar het document Wijzigingsproces Luchtruim en vliegprocedures (pagina 6, noot 6). In dit document wordt de omgeving (in de vorm van de Maatschappelijke Raad Schiphol) genoemd in verschillende rollen, als initiatiefnemer, belanghebbende, stakeholder, externe partij en partij met een omgevingsbelang. Maar nergens wordt de verplichting om advies aan de MRS te vragen bij specifieke route- en procedurewijzigingen, ingevolge artikel 8.23a Wet luchtvaart, genoemd. Op pagina 23 vinden we slechts: *"Alvorens een initiatiefnemer een verzoek voor wijziging rondom een (regionale) luchthaven indient bij het bevoegd gezag wordt aanbevolen het idee bij bestaande gremia in te brengen. Denk hierbij aan o.a. Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS), ..."* Route- en procedurewijzigingen hebben altijd invloed op de omgeving. Het reduceren hiervan tot het "inbrengen van een idee" gaat geheel voorbij aan het wettelijke adviesrecht dat de omgeving in specifieke gevallen heeft. Dit is een ernstige omissie en voedt het wantrouwen van de omgeving in de manier waarop de overheid omgaat met hun belangen.

¹ <https://www.internetconsultatie.nl/aanpassingenwetluchtvaart/b1>

² <https://www.internetconsultatie.nl/veelgestelde vragen>

3. Bovendien is het uit oogpunt van rechtsbescherming onevenwichtig om structurele wijzigingen ingevolge artikel 5.11 Wet Iv niet en tijdelijke regelingen (art. 8.23a) wel aan het adviesrecht van de omgeving te onderwerpen. Structurele wijzigingen leiden immers vaak tot grote veranderingen in de overlast (zoals de wijziging om NADP2 in plaats van NADP1 te vliegen) of in specifieke gebieden. Omwonenden worden met de gevolgen van dergelijke structurele routewijzigingen geconfronteerd zonder enige inspraak gehad te hebben. Uit bovengenoemde tekst spreekt grote vrijblijvendheid: er wordt immers slechts “aanbevolen een idee in te brengen”. Wij adviseren de minister om aan deze vrijblijvendheid een einde te maken en voor alle routewijzigingen, die door de LVNL worden ontworpen, een verplichte consultatie met de omgeving te laten uitvoeren voordat deze in een ministeriele regeling wordt omgezet.
4. Positief beoordelen wij de bepaling (artikel 1 E) dat vliegmaatschappijen een bestuurlijke boete opgelegd kunnen krijgen bij overtredingen. Vliegmaatschappijen dienen uit hoofde van hun rol als werkgever normoverschrijdend gedrag van gezagvoerders aan te pakken. Door de werkgever voortaan direct aansprakelijk te stellen via een bestuurlijke boete wordt de verantwoordelijkheid o.i. neergelegd bij de juiste partij. Daarbij is overigens onduidelijk of en zo ja wanneer zowel de gezagvoerder als de maatschappij een boete opgelegd kunnen krijgen. Bovendien zou o.i. de maximale hoogte van de boete (artikel 11.16 lid 3 Wet Iv), die nu nog aan gezagvoerder wordt opgelegd, naar boven bijgesteld moeten worden in lijn met de grotere verantwoordelijkheid en financiële draagkracht van een rechtspersoon.
5. Om te voldoen aan Europese regelgeving wordt explicieter vastgelegd dat LVNL “diensten voor het ontwerpen van vliegprocedures (artikel I B)” levert. Dit roept de vraag op of de LVNL hier niet al te machtig, of beter gezegd almachtig, wordt, omdat LVNL ook met de uitvoering belast is. Uit oogpunt van governance is het ongewenst om zowel het ontwerp als de uitvoering van procedures bij dezelfde instantie neer te leggen zonder voldoende waarborgen te treffen om onafhankelijkheid te garanderen.
6. In de MvT en beleidskompas vinden we verder als onderbouwing: *“Met deze wijziging zorgen we ervoor dat ook in de toekomst er altijd een partij is, de LVNL, die deze taak uitvoert. Dit is belangrijk voor het geval er op enig moment geen animo onder derde partijen meer bestaat voor het ontwerpen van vliegprocedures.”* Dat er voor het ontwerpen van vliegprocedures op enig moment geen derde partijen meer zouden bestaan is zeer onaannemelijk aangezien (EASA) FDP-certificaathouders niet alleen in Nederland maar ook in het buitenland te vinden zijn. Het betreft een internationale markt. Wij adviseren u om voldoende waarborgen in te bouwen dat LVNL niet als monopolist kan optreden. Omwonenden hebben baat bij waarborgen daartegen.

Met vriendelijke groeten,
Namens Stichting PUSH
Mw M. Visser, voorzitter bestuur,
www.pushuithoorn.nl
pushuithoorn@gmail.com