

BUNDEL 1

INGEDIENDE ZIENSWIJZEN VAN ORGANISATIES OP DE ONTWERP-LUCHTVAARTNOTA 2020 -2050.

Zienswijzentermijn : Vrijdag 29 mei tot en met donderdag 9 juli 2020

74129161	AD Cuenta
74387866	Werkgroep Red Gelderland
74467143	Gemeente Lansingerland
74489220	Klankbordgroep Schiphol/A1(A6) Gooise Meren
74553853	Bestuurlijke Regie Schiphol
74601105	Federatie Nederlandse Vakbeweging (FNV)
74606643	GroenLinks Haarlemmermeer
74613912	Vrienden van het Bredius
74616510	ABReL
74626804	Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde en IVN Eelde -Paterswolde
74639702	Platform Vlieg hinder Kennemerland
74655445	Commissie Regionaal Overleg RTHA
74666975	Stichting Dorpsraad Rijsenhout
74677266	Bewonersvertegenwoordigers RTHA
74703623	Provincie Overijssel
74703675	Provincie Drenthe
74716604	Gemeenteraadsfractie GroenLinks Heemstede

Reactie op concept Luchtvaart Nota

2 juni, 2020

Er is lang gewacht op de Luchtvaartnota. In die nota zou het Kabinet een visie op luchtvaart neerleggen en het luchtvaartbeleid voor de komende jaren aankondigen.

De concept nota is inmiddels verschenen. Het is de vraag of het opportuun is om nu, tijdens de Corona crisis, de luchtvaartnota uit te brengen, omdat het hele luchtvaartbouwwerk onder grote druk staat. Volgens IATA zal het nog tenminste nog tot 2024 duren, voordat de mondiale luchtvaart de gevolgen van de crisis te boven zal zijn.

Het belang, dat de overheid aan luchtvaart hecht voor de Nederlandse economie en het nationale welzijn, wordt onderstreept door het aanzienlijke aandelenpakket in Schiphol en de KLM dat het Ministerie van Financiën heeft. Ook staat dit ministerie borg voor leningen, die de KLM moet aangaan om in deze Corona tijd te overleven.

Dit beleid staat echter in schril contrast met het beleid van het Ministerie van I&W, dat is neergelegd in deze nota. I&W stelt zich bureaucratisch en afstandelijk op en wil met wet- en regelgeving regie voeren zonder zich als partner in de luchtvaart op te stellen, zoals dat in andere Europese landen (Frankrijk, Duitsland), het Midden Oosten en in Azië wel gebeurt. I&W ziet de rol van de overheid vooral in regelgeving (geadviseerd door een wirwar van advies groepen) waaraan de sector moet voldoen en zelf de kosten voor moet dragen.

De vraag is dan ook gerechtvaardigd wat nu eigenlijk het beleid van het Kabinet Rutte is. Zoekt de overheid een partnership of wil de overheid louter aan de kant staan en dividend ontvangen.

1. De concept nota:

Helaas is het een stuk van meer dan 100 pagina's vol met ambtelijke taal, veel algemeenheden en weinig concreets. Kortom de nota is vol-ledig. Wie een duidelijke visie van de overheid zoekt komt bedrogen uit. Van een duidelijk, toetsbaar, beleid is nauwelijks sprake. De overheid wil regie voeren maar wat de uitgangspunten voor die regie zijn blijft vaag. Het zou de overheid sieren als luchtvaart, als vorm van massatransport, ook wordt gezien als (goedkope vorm van) openbaar vervoer, waarin de overheid een partner is en waarbij de overheid medeverantwoordelijkheid voelt.

De nota stelt de internationale verbindingen via de luchtvaart centraal. Inderdaad is luchtvaart voor Nederland belangrijk: voor het zakelijk verkeer en het vestigingsklimaat (economie), als mogelijkheid voor de burgers om vakantie te vieren of om familie te bezoeken (welzijn) en ook als Europees knooppunt binnen het luchtvaart netwerk. (die laatste Europese dimensie wordt vaak vergeten, omdat de knooppunt functie nu alleen gerelateerd wordt aan de KLM).

2 Duurzame luchtvaart

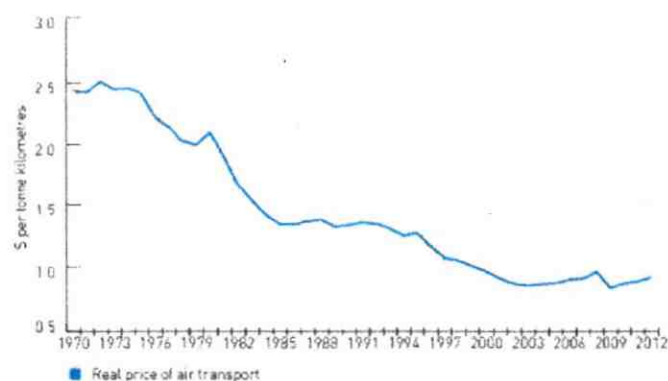
De overheid wil een duurzame luchtvaart. Duurzaamheid heeft 6 dimensies. Onderstaand ga ik in op elk van die dimensies:



- A. **Betaalbaar transport (cost efficient):** De sector is erin geslaagd door een enorme efficiencyverbetering het vliegen goedkoop te maken.

Lagere kosten vliegticket (techniek en business models)

World airfare in real terms, 1970 - 2012²⁸



Dat begon al met de introductie van de toeristenklasse in vliegtuigen in 1952. Door een enorme technische ontwikkeling zijn vliegtuigen uitermate efficiënt. Enerzijds zijn de kosten voor het vliegen door betere vliegtuigen en nieuwe businessmodellen (zoals LCC) steeds verder gedaald, anderzijds is de productiviteit enorm gestegen. Dit, samen met een enorm hoge bezettingsgraad, maakt vliegen goedkoop. En de sector blijft zoeken naar mogelijkheden om de kosten nog verder te reduceren, ingegeven

door gezonde concurrentie (iets wat in het openbaar vervoer nu ontbreekt, waardoor het zo inefficiënt is).

Een vliegtax zou dan ook een straf zijn op goed ondernemerschap en een ratio daarvoor ontbreekt (behalve het spekken van de belastinginkomsten van de Staat, omdat de ontvangsten uit een vliegtax naar de algemene middelen zouden gaan en niet ten goede zouden komen aan de sector).

Blijft de discussie over de BTW en accijns. De Staat heeft het ICAO-verdrag onderschreven. Daarin is luchtvaart vrijgesteld van lokale belastingen, omdat het wereldwijd te ingewikkeld is om een uniforme heffing vast te stellen, die eerlijke concurrentie garandeert. Derhalve kan alleen in ICAO verband een extra belasting op vliegen worden besproken.

(Dat is vergelijkbaar met het niet betalen van loonbelasting door EU ambtenaren. Ook daar was de redenering, dat het te ingewikkeld was om een belastingtarief voor die ambtenaren vast te stellen.)

B. Klantvriendelijk transport (client oriented): Is de tweede dimensie van duurzaamheid. Intermodaal transport speelt daarbij een belangrijke rol en is iets waar de sector zelf een belangrijke taak heeft. Maar de ervaring leert, dat het moeilijk is om verschillende transportsectoren met elkaar te verbinden, omdat de cultuur geheel verschillend is. Bij de luchtvaart staat klantvriendelijkheid hoog in het vaandel vanwege de concurrentie in de sector. Bij de spoorwegen is klantvriendelijkheid geen KPI, omdat daar alleen de vervoersverplichting de KPI is. Veel Europese projecten over multimodaal transport zijn daarover al gestruikeld. Je mag van de overheid verwachten, dat die eisen gaat stellen aan de bereidheid om intermodaal transport mogelijk te maken, onder meer door het één ticket systeem, zoals dat wel in Frankrijk bestaat. Maar daarvoor is een actievere houding van de overheid noodzakelijk.

C. Punctualiteit (time efficient): Er is luchtvaartmaatschappijen veel aangelegen om punctueel te vliegen, omdat vliegtuigen veelal per dag meerdere vluchten moeten uitvoeren en vluchten op elkaar moeten aansluiten.

Op het niet op tijd vertrekken staan zware straffen volgens de Europese regelgeving. Maar ook als de oorzaak van een vertraging niet de schuld is van de vervoerder, kunnen passagiers toch eventuele schade verhalen op de vervoerder. Men mag verwachten, dat de Nederlandse overheid er alles aan zou doen om die onredelijke Europese wetgeving te veranderen. In de luchtvaartnota vind ik daarover niets terug.

Een deel van de vertragingen van Europese vluchten is te wijten aan het ontbreken van een Europese aanpak van het luchtruim. De Europese Commissie heeft al in 2001 de Single European Sky voorgesteld. In 2004 waren alle documenten gereed. Sindsdien is er niets bereikt. Na 16 jaar verwijst de luchtvaartnota nog steeds naar de Single European Sky, terwijl het idee allang door de Europese Commissie en de lidstaten door gebrek aan belangstelling de nek is omgedraaid. Het is een Europees bureaucratisch vergadercircuit geworden zonder resultaat.

De FAB's zijn een faliekante mislukking. Het gezamenlijk, real time, gebruik van het Europese luchtruim door civiele en militaire luchtruimgebruikers (FUA) is nog steeds niet tot stand gebracht. Daardoor moet nog steeds worden omgevlogen, wat nog steeds 10% extra emissies in Europa veroorzaakt. Men zou verwachten, dat de overheid initiatieven zou nemen om in die situatie verbetering te brengen en tegen degenen die hier een steek

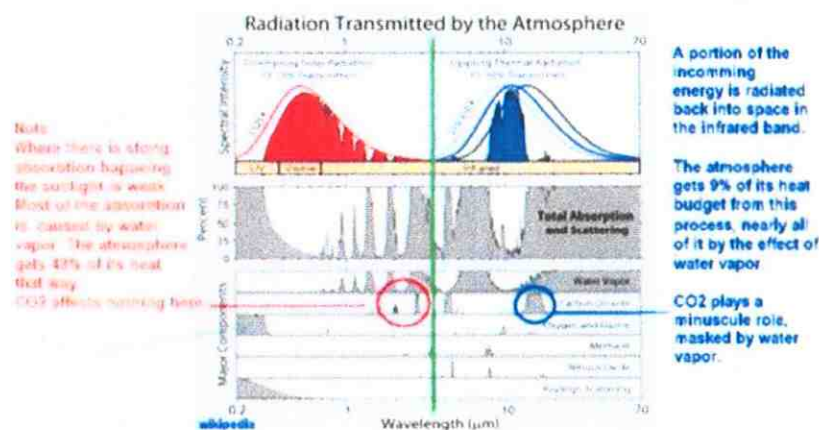
hebben laten vallen de nodige actie zou ondernemen. Maar niets daarvan is terug te vinden in de Luchtvaartnota.

Daarnaast heeft de Europese Commissie honderden miljoenen gestoken in het verbeteren van de ATM-technologie, hetgeen - afgezien van werkgelegenheid bij Thales en Leonardo - niets heeft opgeleverd. Je zou verwachten, dat de overheid in Europa actie zou ondernemen om verdere verspilling van belastinggeld tegen te gaan, maar niets van dat alles.

Voorts is het opmerkelijk dat de integratie van de civiele en militaire luchtverkeersleiding in Nederland nog steeds niet tot stand is gebracht. Je zou van de overheid mogen verwachten dat ze een snelle realisatie zou eisen en daartoe de nodige stappen zou nemen.

De herstructurering van het Nederlandse luchtruim staat al lang op de agenda. Men zou verwachten, dat de LVNL al actie had ondernomen toen de eerste discussies over Lelystad werden gevoerd. Maar nee, er is geen enkele aansporing van het ministerie om haast te maken. In plaats van een actief beleid te voeren en degenen die een snelle implementatie in de weg staan te verwijderen, wordt door de minister lijdzaam afgewacht tot het systeem eindelijk eens in beweging komt. Aan dat passieve gedrag zou een einde moeten komen.

- D. **Veiligheid (safe).** Over dit onderwerp staat gelukkig iets concreets in de nota: "0 doden in het vliegverkeer"; Maar welke maatregelen vanuit de overheid daarvoor moeten zorgen staat er niet in.
- E. **Beveiliging (secure).** Ook aan dit onderwerp wordt aandacht besteed maar er worden geen consequenties getrokken en er wordt geen concreet beleid voorgesteld. Welke stappen neemt de minister om het tekort aan KMAR op de luchthavens op te lossen?
- F. **Groen.** Aan dit onderwerp wordt veel aandacht besteed. Zowel aan uitstoot als aan geluid.
- A. **Uitstoot.** Helaas heeft de overheid zich laten verleiden om het akkoord van Parijs te onderschrijven. De discussie is gebaseerd op de conclusies van de IPCC, een verpolitiekt orgaan van de VN, dat niet op wetenschap is gestoeld.
- Volgens de IPCC is CO₂ de grote boosdoener. Tussen 1977 en 2001 vond de IPCC een goede overeenstemming tussen de toename van de temperatuur en die van CO₂. (noot: de temperatuur wordt gemeten op 1,5 meter boven het aardoppervlak. De temperatuur van de aardkorst is de afgelopen 40 jaar niet toegenomen, zo laten satellietbeelden zien. De toename van de temperatuur op 1,5 meter hoogte is mede het gevolg van harde bebouwing).
- Op basis van die waarnemingen wees de IPCC dus CO₂ aan als de grote boosdoener voor opwarming van de aarde. Tussen 2002 en 2015 daalde de gemiddelde temperatuur echter, terwijl de CO₂ in de atmosfeer weer toenam. Het was dus een nonsens correlatie.
- De IPCC veranderde daarom het argument: CO₂ is verantwoordelijk voor klimaatverandering.
- Maar de redenen voor klimaatverandering op aarde zijn nog steeds niet helemaal duidelijk. Er spelen vele factoren zoals de zonnecyclus, vulkaanuitbarstingen, het Milankovitch effect naast greenhouse gases, waarvan wolken de belangrijkste zijn. CO₂ blijkt maar een ondergeschikte rol te spelen gegeven de frequentie van de gereflecteerde aardwarmte, waarop CO₂ invloed heeft. (Zie ook de documentaire **The great global warming swindle** op Youtube). Kritische wetenschappers worden niet gehoord.
- Voor politici is de uitkomst van de IPCC ideaal: draai aan de CO₂ knop en U redt de planeet. De werkelijkheid is anders.



Klimaatmodellen die zijn gebaseerd op de veronderstelde relatie tussen CO2 en opwarming, geven steeds de verkeerde uitkomsten: de stijging van de temperatuur is lager dan de modellen voorspellen. Een directe relatie lijkt te ontbreken.

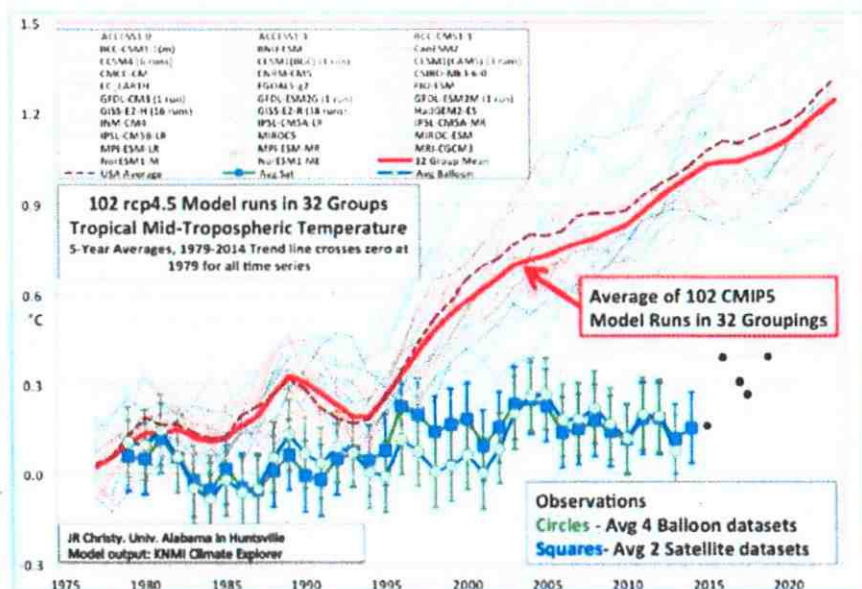


Fig 4 Comparison between AGW-model results and actual measurements. Explanations in the picture. TALL series ended 2014. We added later data provided by the same experiments, the black dots.

In zijn documentaire **The planet of the humans**, laat zien, dat de hele klimaatdiscussie is gekaapt door zwendelaars als , die grof geld willen verdienen aan het CO2 debat. (Er is een duidelijke parallel met de banken crisis uit 2007: Amerikaanse banken verstrekten slechte tophypotheek, omdat de centrale overheid het eigen huizenbezit wilde stimuleren. Die slechte leningen werden vervolgens in pakketjes doorverkocht met een AAA rating aan beleggers. De FED was hiervan op de hoogte en speelde het spel mee (Greenspan, Bernanke). Toen het tij keerde kwamen de banken in de problemen omdat ze de schuldeisers niet konden betalen. Uiteindelijk moest de overheid bij springen met als gevolg belastingverhoging. I Brothers ging failliet maar de baas die het zwendel systeem volop toepaste, liep weg met \$375 miljoen). en de zijnen willen op eenzelfde wijze profiteren van de CO2 gekte. En de overheid stinkt erin.

Maar zelfs als CO2 een wezenlijke invloed zou hebben op het klimaat, is het beleid voor de energietransitie van de Nederlandse overheid totaal onbegrijpelijk. Men wil 22.000 windmolens voor de kust, windmolens en zonnepanelen op land en geen gas of kolen meer. De energiebehoefte moet verder worden opgevangen met biomassa, omdat dat een CO2 uitstoot zou hebben van 0%. Alleen de overheid gelooft daar nog in.

Biomassa verbranden is zeer schadelijk voor het milieu (CO2, NOX, fijnstof). Als we in Nederland (naast wind- en zonne-energie), gas en kolen vervangen door biomassa moeten we 1600 PJ per jaar aan biomassa importeren (ofwel 1/3 van alle bossen in Finland kappen). De CO2-uitstoot neemt dan met 23% toe (11.000 miljoen kg CO2). Daarnaast nemen de bossen die we kappen, jaarlijks 11.000 milj kg CO2 op, zodat door Nederland dan 22.000 miljoen kg CO2 extra wordt uitgestoten. Hoe gek kun je zijn.

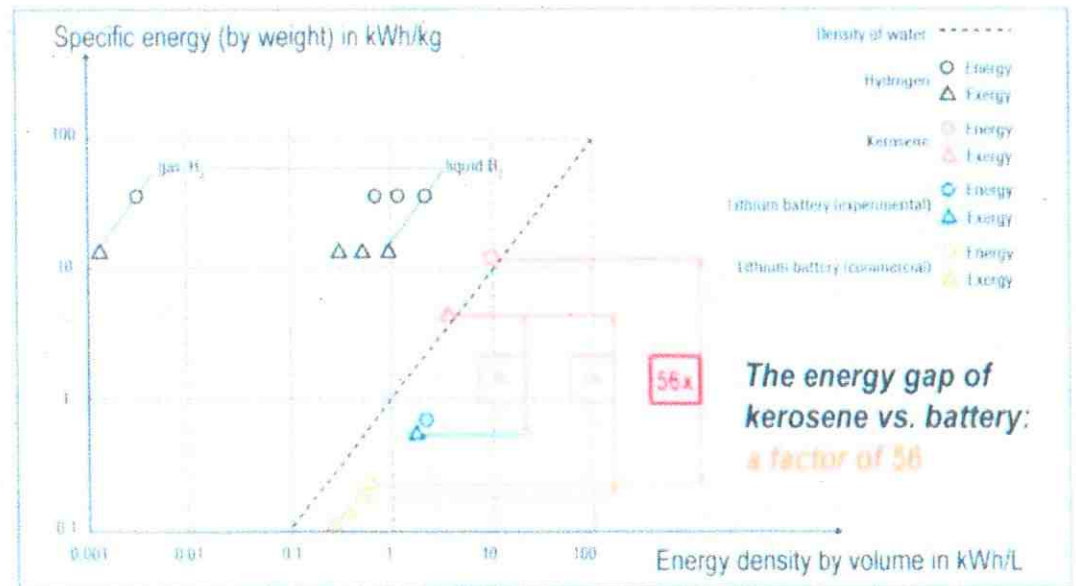
De Green Deal van de Europese Commissie is ook iets waartegen Nederland zich moet verzetten. Om met) te spreken" De Deal is een ondoordacht en gedateerd plan, dat nooit democratisch aan kiezers is voorgelegd: het is aan klimaattafels bij elkaar gelobbyd. In de Green Deal komt de meest logische oplossing (kernenergie) niet voor, omdat Luxemburg, Duitsland en Oostenrijk dat hebben tegengehouden. Er gaat veel geld naar subsidie voor biomassa; kappen en verbranden van bossen, en het plan zit vol bizarre logica. ..Een onrijp plan, zeker niet iets om pardoes te financieren." De regering zou dus eerst eens moeten nadenken, voor de Green Deal van onze clown te omarmen en stoppen met al die biomassa-centrales en windmolens op zee.

Daarmee kom ik ook op de onzinnige doelstelling voor 2070 uit de nota: zero emissies van de internationale luchtvaart. Het is mooi om te veronderstellen dat tegen die tijd het "perpetuum mobile" is uitgevonden, maar de realiteit zal anders zijn.

Die 0% uitstoot zal mogelijk gebaseerd zijn op de toepassing van waterstof als brandstof. Daarmee wordt inderdaad geen CO2 tijdens de vlucht uitgestoten (maar wel heel veel water!) Maar waterstof moet worden gemaakt, hetgeen heel veel stroom kost. Een life cycle analyse laat zien, dat er wel degelijk een grote uitstoot is aan CO2 bij de productie van stroom en waterstof, zeker als de productie gebaseerd is op biomassa. Het is dus **volksverlakkerij** om te stellen, dat in 2070 er 0% uitstoot kan zijn. De analyse moet opnieuw, gebaseerd op life cycle emissies.

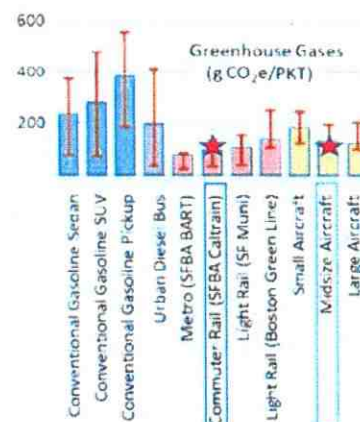
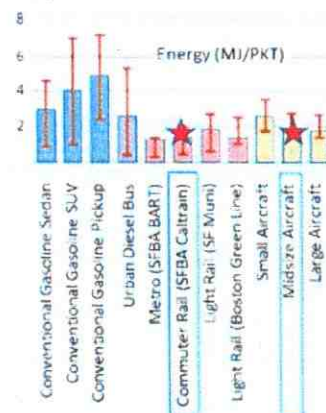
Ook de veronderstelling, dat in 2050 vluchten tot 500km met batterij-voortstuwing kunnen worden gerealiseerd is onzin. De huidige batterijen hebben een energy density, die 56 keer kleiner is dan kerosine. Dat verschil is de komende 25 jaar niet overbrugd. Vliegtuigen zullen op batterijen hele korte afstanden kunnen vliegen. Voor langere afstanden zal hybrid propulsion mogelijk geschikt zijn, maar dan is de uitstoot van CO2, NOx en fijnstof nog steeds aan de orde.

The Energy Gap of Kerosene vs. Battery



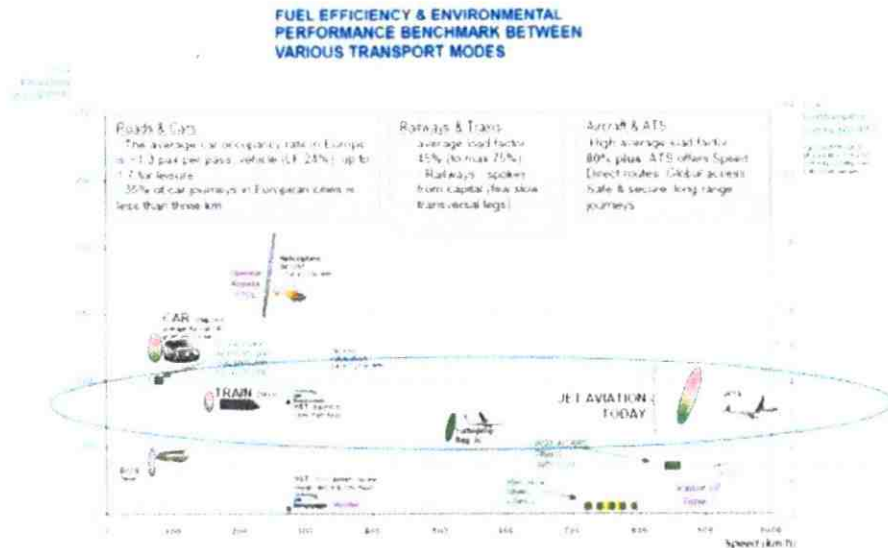
De life cycle analyse toont ook aan, dat de trein helemaal niet schoner is dan het vliegtuig. De life cycle analyse van de universiteit van California laat zien, dat de trein evenveel GHG per passagier uitstoot als het vliegtuig, mede vanwege de hoge bezettingsgraad van vliegtuigen. Het vliegtuig is wel vele malen sneller dan de trein. Het aantal HSL-verbindingen in Europa is zeer beperkt. Substitutie van de het vliegtuig door de trein (HSL) en daarmee het vrijmaken van slots op de HUB Schiphol, diept alleen op voor London, Brussel en Parijs.

Life cycle analyse Uni California incl. Load factor★(25-85%)



Verwezen wordt naar een vergelijking gemaakt door de Franse overheid (DGAC).

Stoot de trein minder CO2 uit? DGAC (Fr)



Maar terug naar de emissies: Volgens het CBR stoot luchtvaart in Nederland 0,02% van de Nederlandse CO2 emissies uit en 1,12% van de NOx emissies. In feite een verwaarloosbaar percentage. Het illustreert een verkeerde prioriteitstelling van de overheid en het parlement.

- B. En dan geluid.** Natuurlijk maken vliegtuigen geluid (motorgeluid en airframe noise). Door andere vliegprocedures wordt het motorgeluid al sterk beperkt (CDA's). Onderzoek in Duitsland (BDLI) toont aan, dat veel meer mensen aan geluidsoverlast zijn bloot gesteld door het treinverkeer en autoverkeer. Geluid is echter geen exacte wetenschap; het is perceptie.

Geluidshinder is subjectieve perceptie

- Veel mensen ervaren vliegtuiggeluid als storend
- Onderzoek in Duitsland geeft aan dat andere geluidsbronnen veel storender zijn



Meting



Perceptie



Er is al veel gedaan aan woningsisolatie rond Schiphol. Maar geluid is nu eenmaal inherent aan luchtvaart en welvaart. Klagers moet de mogelijkheid worden gegeven hun huis te

isoleren of te verhuizen. Concrete maatregelen vindt men in de luchtvaartnota echter niet terug.

3. Luchthaven in zee

In de nota wordt onderzoek naar de luchthaven in zee afgewezen. Dat is kortzichtig beleid. Een dergelijke luchthaven zou pas over een jaar of dertig nodig zijn. (en dan zijn alle windmolens op de Noordzee allang geruimd, doordat ze het einde van hun technische levensduur hebben bereikt). Flyland was het verkeerde voorbeeld. Flyland was een initiatief van de baggeraars om werk te creëren. Een luchthaven in zee was een mooi excuus, toen de Markerwaard door Schiphol was afgewezen. Veel valt er niet te leren van de Flyland analyse, behalve dat vogelaanvaringen een groot gevaar zou kunnen opleveren. Er zijn in de tussentijd vele alternatieven ontwikkeld (Haskoning, e.a.) die nooit serieus bekeken zijn. Het zou van toekomst gericht denken getuigen, als het ministerie aan dit onderwerp toch aandacht zou besteden.

4. Onderzoek;

In de nota wordt nationaal onderzoek naar elektrisch en hybride vliegen aangekondigd. Het doel van dat onderzoek wordt echter niet vermeld.

Voor de kleine luchtvaart is het nuttig ervaring op te doen met elektrisch vliegen.

Omdat Nederland niet in de standaard supply chain van Airbus, ATR, Embraer of Boeing zit, is de vraag, wat er met de onderzoeksresultaten zou moeten gebeuren. Zolang niet duidelijk is wat het doel van een nationaal programma is, moet financiering worden ontraden.

De Europese Commissie gaat mogelijk een groot onderzoeksprogramma starten voor Airbus en ATR over hybride vliegen. Daarin mag NLR mogelijk als onderaannemer fungeren, maar zonder industriële follow up. Fokker Elmo kan mogelijk kabelbomen leveren (sterk stroom), maar het is onduidelijk of dat de Nederlandse insteek is

5. Wat leert de Luchtvaart nota?

Helaas ontbreekt een samenvatting in de nota. **Mijn interpretatie is de volgende:**

- De luchtvaart heeft een grote meerwaarde voor Nederland
- De luchtvaart kan groeien in Nederland, als gebruik wordt gemaakt van de modernste vliegtuigen die stiller en milieuvriendelijker worden. Ook de luchthaven infrastructuur kan een steentje bijdragen aan verduurzaming.
- Schiphol kan dan groeien naar ca. 750.000 vliegbewegingen
- Lelystad gaat eind 2021 open (waarom pas eind 2021 is onduidelijk)
- De centrale overheid neemt de regie over de regionale velden weer zelf ter hand (maar gaat weer snel delegeren); ziet wel een verantwoordelijkheid om veiligheid via regelingen te waarborgen
- De overheid heeft een regiefunctie via wet- en regelgeving, maar staat verder aan de kant: is geen partner, ondanks de grote belangen in Schiphol en KLM
- De overheid wil de sector allerlei maatregelen opleggen; de kosten moeten door de sector worden gedragen

- De overheid wil onderzoek financieren naar elektrisch en hybride vliegen zonder dat duidelijk is, wie er uiteindelijk van profiteert

Al met al een mager resultaat.

De 'Luchtvaartnota 2020-2050': onverantwoord vliegen naar 2050

Het is voorjaar 2020. Het is het voorjaar van vier crises: de klimaatcrisis, de stikstofcrisis, de coronacrisis en de daaruit voortvloeiende economische crisis. Het is ook het voorjaar van de langverwachte en herhaaldelijk uitgestelde 'Ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050'.

De Luchtvaartnota bevat een visie voor het luchtvaartbeleid voor de langere termijn in Nederland. Althans, die zou een dergelijke nota moeten bevatten, rekening houdend met de crises die vergaande gevolgen hebben voor de welvaart en het welzijn van de huidige en komende generaties.

Welke vier crises beheersen het vertoog in de lente van 2020?

- ➔ De gevolgen van de klimaatcrisis worden ook in de provincie Gelderland steeds voelbaarder en zichtbaarder. Ondanks een winter met veel neerslag, is er voor het derde jaar op rij een droogteprobleem, met name in de Achterhoek¹ en op de Veluwe²³
- ➔ Op de Veluwe zijn de gevolgen van de stikstofcrisis in de natuur zichtbaar. De natuur is er in deplorabele staat.⁴ Eiken sterven massaal af door de te hoge stikstofdepositie.⁵ Door de verzuring kunnen vogels niet voldoende kalk vinden voor de vorming van gezonde eierschalen en hun botten.⁶
- ➔ Door de coronacrisis is de luchtvaart wereldwijd vrijwel volledig stilgelegd. Pas in extremis, nadat de luchtvaartsector voor een razendsnelle wereldwijde verspreiding van het virus had gezorgd.⁷ Prettige bijkomstigheden van het stilvallen van het vliegverkeer zijn strakblauwe luchten door minder vliegtuigstrepen⁸, minder luchtvervuiling en stilte. De krachtige zonnestrallen bereiken de aarde beter, waardoor de opbrengst van zonnepanelen tot recordhoogte stijgt.⁹ Veel mensen realiseren zich hoeveel vervuiling en lawaai het vliegverkeer veroorzaakt en genieten van de rust en schone lucht.¹⁰ Dit geldt niet alleen voor mensen die in de directe omgeving van Schiphol wonen. Ook in Gelderland zijn de luchten blauwer en schoner en voeren de geluiden uit de natuur weer de boventoon. Bij velen dringt het besef door wat de uit de hand gelopen omvang van de luchtvaart hun heeft ontnomen.
- ➔ Terwijl de coronacrisis nog voortwoedt, tekenen de contouren van de hierdoor veroorzaakte economische crisis zich langzaam maar zeker af. De staatsschuld vliegt met

1 <https://nos.nl/artikel/2332529-de-achterhoek-zoekt-een-oplossing-voor-de-droogte-het-water-is-bijna-op.html>

2 <https://nos.nl/artikel/2332529-de-achterhoek-zoekt-een-oplossing-voor-de-droogte-het-water-is-bijna-op.html>

3 <https://www.omroep gelderland.nl/nieuws/2451953/Extreme-droogte-in-Achterhoek-komt-door-klimaatverandering>

4 <https://www.gelderlander.nl/ede/kwetsbare-veluwe-staat-er-slecht-voor-het-is-dweilen-met-de-kraan-open~ab122809/>

5 <https://www.omroep gelderland.nl/nieuws/2451377/Waarom-hebben-juist-de-bossen-op-de-Veluwe-het-zo-moeilijk>

6 <https://www.bnnvara.nl/vroegevogels/artikelen/stikstofuitstoot-veroorzaakt-kalkgebrek-bij-jonge-vogels>

7 <https://www.dailymail.co.uk/news/article-8296417/Why-countries-shut-borders-Scientists-air-travel-main-driver-COVID-19-outbreaks.html>

8 <https://www.knmi.nl/over-het-knmi/nieuws/uitzonderlijk-blauwe-voorjaarsluchten>

9 <https://www.trouw.nl/duurzaamheid-natuur/zonder-vliegtuigen-leveren-mijn-zonnepanelen-record-na-record~b8e66afc/>

10 <https://www.parool.nl/amsterdam/omgeving-schiphol-geniet-van-rust-opeens-hoor-je-de-vogels-weer-fluiten~b77e256e/>

tientallen miljarden tegelijk omhoog, de eerste (massa-)ontslagen en bezuinigingen worden aangekondigd. Alleen al de luchtvaartsector in Nederland kan de belastingbetalers tot ruim tien miljard euro gaan kosten aan NOW ter compensatie van de salarissen en garantstellingen voor risicovolle miljardenleningen aan onder andere KLM.

Gezien de gevolgen van deze vier crises mag worden verwacht dat zij hun vertaalslag vinden in de Luchtvaartnota. Niets is minder waar.

De vier crises maken onomstotelijk duidelijk dat groei van de luchtvaart anno 2020 geen optie meer is. Toch komt het woord 'groei' – al dan niet in samenstellingen – 77 keer voor in de Luchtvaartnota en het woord 'krimp' slechts één keer. Dat, terwijl onderzoek van ABN AMRO uitwijst dat acht op de tien Nederlanders door de coronacrisis van plan zijn om minder te gaan vliegen, omdat ze willen meewerken aan een beter klimaat¹¹.

Dat de CO₂-uitstoot in 2070 nihil moet zijn is geen ambitie, maar uitstel tot Sint Juttemis. Kortom, Parijs is nog ver.

Conclusie: de Luchtvaartnota is geworteld in het fossiele denken en beleid van de 20^e eeuw. Het motto 'Verantwoord vliegen naar 2050' is dan ook een vlag die de lading niet dekt. Wat de Werkgroep Red Gelderland betreft komt het neer op 'Onverantwoord vliegen naar 2050'.

Des te teleurstellender, aangezien er een plan ligt dat 'Verantwoord vliegen naar 2050' wel in kaart brengt, namelijk van de Werkgroep Toekomst Luchtvaart, 'Mainportgroei voorbij met internationaal openbaar vervoer'¹²

De eerste stap met betrekking tot krimp van de luchtvaart kan worden gezet door de inzet van zo'n twaalf extra internationale treinen. In zijn afstudeerscriptie van 2018 aan de TU Delft toont aan dat vijftien internationale treinen per dag erbij de hele uitbreiding van Lelystad

Airport overbodig maken¹³. Sindsdien zijn er drie Eurostar-treinen per dag naar Londen bij gekomen, terwijl de frequentie in 2021 wegens succes zal worden opgevoerd naar vijf¹⁴.

Het argument dat voor meer internationale treinen eerst een miljardeninvestering vereist is, houdt geen steek. Royal HaskoningDHV onderzocht in 2018 in opdracht van Natuur en Milieu, Greenpeace en Natuur en Milieufederatie Noord-Holland hoeveel vluchten zouden kunnen worden geschrapt door bestaand spoor en (trein)materieel slimmer in te zetten, de internationale dienstregeling te verbeteren en service en het kopen van treintickets klantvriendelijker te maken¹⁵. Hierdoor zouden 89.000 vluchten kunnen komen te vervallen¹⁶. In dit onderzoek is het vervangen van vluchten door (elektrische) bussen niet meegenomen.

De 'Luchtvaartnota 2020-2050' móet beter en kán ook beter. Door een 'Mobiliteitsnota 2020-2050' op te stellen, waarin Schiphol een centrale rol krijgt als multi-modale hub en KLM een multi-modale vervoersmaatschappij, zou het kabinet de tijdgeest, milieu en klimaat naast welvaart en welzijn recht doen, net als het principe dat regeren vooruitzien is.

Werkgroep Red Gelderland

11 <https://www.rtlnieuws.nl/nieuws/nederland/artikel/5133331/klimaat-milieu-coronacrisis-coronavirus-covid-19-immuniteit>

12 https://www.toekomstluchtvaart.nl/pdf/Duurzaam_internationaal_openbaar_vervoer_11_mei_2020.pdf

13 <https://www.treinreiziger.nl/15-treinen-kunnen-lelystad-airport-overbodig-maken/>

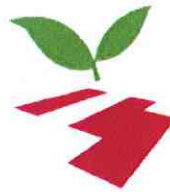
14 <https://www.ad.nl/binnenland/ns-wil-in-2021-dagelijks-vijf-hogesnelheidstreinen-naar-londen~aa829d88/>

15 <https://www.natuurenmilieu.nl/wp-content/uploads/2018/05/Rapport-Royal-HaskoningDHV-trein-als-alternatief-voor-vliegen.pdf>

16 <https://www.natuurenmilieu.nl/nieuwsberichten/trein-is-de-oplossing-voor-overflow-schiphol/>



GEMEENTE



Lansingerland

Aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat
P/a site Platformparticipatie, Directie Participatie
www.platformparticipatie.nl/projectenlijst/luchtvaartnota/nrd

Ruimte & Economie
Ruimtelijke Economische
Strategie

Postbus 1
2650 AA Berkel en Rodenrijs

Nadere informatie

Telefoon
14 010

E-mail
info@lansingerland.nl

Website
www.lansingerland.nl

Verzenddatum 16 juli 2020
Ons kenmerk U20.04618
Uw kenmerk 74467143

Onderwerp **Zienswijze gemeente Lansingerland op
Ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050**

Geachte mevrouw Van Nieuwenhuizen

Hierbij zend ik u de definitieve zienswijze van de gemeente Lansingerland op de Ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050. Deze zienswijze vervangt onze eerder ingediende proforma zienswijze (U20.04976) van 18 juni 2020 op de ontwerp-luchtvaartnota 2020-2050. Onze proforma zienswijze is bij u geregistreerd onder nummer 74467143.

Wij verzoeken u onze definitieve zienswijze te betrekken in de verdere besluitvorming ten aanzien van de Luchtvaartnota.

Met een vriendelijke groet,
gemeenteraad van Lansingerland

Zienswijze gemeente Lansingerland

Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 en PlanMer LVN d.d. 9 juli 2020

Nr.	Onderwerp en pagina	Opmerking gemeente Lansingerland
1.	Eigen geluidruimte maatschappelijk verkeer Pag. 15, 16, 47	De nota vermeldt: <i>'Vanwege het maatschappelijke belang (nationale veiligheid) wordt voor spoedeisende hulpverlening en politietaken een aparte gebruiksruimte in luchthavenbesluiten gecreëerd. Het apart zetten van deze gebruiksruimte leidt niet tot het vergroten van de gebruiksruimte voor groot commercieel verkeer op luchthavens.'</i> Reactie: Ons is onduidelijk welke gebruiksruimte voor groot commercieel verkeer hier wordt bedoeld. Momenteel gebruikt het maatschappelijk verkeer op RTHA ca. 20% van de geluidruimte. Vraag is nu welke gebruiksruimte voor groot verkeer in de nota wordt bedoeld: de huidige 80% van de vigerende geluidruimte (gebruiksjaar november 2018 tot en met oktober 2019) óf de geluidruimte van het Omzettingsbesluit 2013 (bijna 100% van de vigerende geluidruimte). Dit laatste zou een feitelijke groei voor groot commercieel verkeer op RTHA betekenen van 20%. Wij wijzen u er op dat in de regio geen draagvlak is voor groei van RTHA. ¹.
2.	Ontwikkeling regionale luchthavens in lijn met de regio Pag. 11, 27, 47, 71, 74, 76	De nota geeft aan dat: <i>"Regionale luchthavens zijn, met uitzondering van Lelystad Airport die als overloop-luchthaven fungeert, belangrijk voor de bereikbaarheid van regio's. Regionale luchthavens moeten zich ontwikkelen in lijn met de regio's waarin ze liggen. De belangrijkste lusten en lasten van deze luchthavens zijn immers verbonden aan hun regio. De luchthaven moet regionaal verankerd zijn en passen binnen de regels voor ruimtelijke ordening en milieu. Betrokkenheid van regionale overheden en andere belanghebbenden bij de ontwikkeling van de luchthavens is onmisbaar. De regionale luchthavens willen samen met Schiphol intensiever samenwerken en pleiten voor een systeembenadering. Met een systeembenadering kunnen de luchthavens de beschikbare capaciteit optimaal benutten. Daarbij moet aandacht zijn voor elkaars kansen en specialismen zoals drones, elektrisch vliegen, vliegscholen, parachutespringen enzovoort."</i>

¹ Advies over draagvlak Rotterdam The Hague Airport, Joost Schrijnen, 24 februari 2017

		Reactie: Wij onderschrijven de ambitie van het rijk dat de ontwikkeling van regionale luchthavens moet passen binnen de regio's waarin de luchthavens liggen en dat alle partijen hierbij betrokken moeten worden.
3.	Ruimtebehoefte luchtvaart en andere opgaven zoals wonen en energietransitie Pag. 7, 10, 15, 18, 24, 25, 54	<i>De nota vermeldt: "De luchtvaart is niet meer de enige luchtruimgebruiker. De komst van hoge windturbines, windparken en hoogbouw vergt goede ruimtelijke inpassing voor de veiligheid van het luchtverkeer en de apparatuur van de luchtverkeersleiding.</i> <i>De Rijksoverheid verkent samen met regionale overheden of er maatwerk mogelijk is binnen de systematiek van de Omgevingswet. Met stedenbouwkundige, landschappelijke en bouwtechnische maatregelen kan bijvoorbeeld de geluidsbelasting op de gevel en de slaapvertrekken, worden verminderd. Gemeenten moeten hun bestemmingsplannen rond luchthavens afstemmen op de beperkingen voor het borgen van de veiligheid voor het luchtverkeer en de omgeving van luchthavens."</i> Reactie: Wij onderschrijven het belang van het borgen van veiligheid rond luchthavens. Voor wat betreft de ontwikkeling van woningbouw zijn wij van mening dat het borgen van een goed leefklimaat van belang is en dat er niet gebouwd wordt binnen de 35 Ke-contour. Wij wijzen u er voorts op dat, om te voldoen aan de enorme woningbouwopgaven van deze regio er meerdere woningbouwontwikkelingen zijn, ook binnen de 20 Ke-contour zoals Wilderszijde in Lansingerland, waarbij goed maatwerk wordt geleverd voor wat betreft de stedenbouwkundige en landschappelijke inpassing.
4.	Vorbereiding nieuw luchthavenbesluit Pag. 46	<i>"De Rijksoverheid verwacht van de burgerluchthavens dat zij in voorbereiding op een nieuw luchthavenbesluit, met de belanghebbenden in hun regio de gewenste ontwikkeling verkennen. Ze moeten rekening houden met de ambities van de Rijksoverheid en de ruimte voor groei binnen het geldende luchthavenbesluit. Na deze regionale verkenning beslist de Rijksoverheid over de verdere ontwikkeling van de luchthavens."</i>

		Reactie: Bovenstaande passage over de 'rekening houden met de ruimte voor groei binnen het geldende luchthavenbesluit' verontrust ons zeer. De uitgangspunten van het Omzettingsbesluit RTHA van 2013 is namelijk niet meer actueel en niet te vergelijken met de situatie van 2020. In de huidige situatie is er namelijk sprake van maatschappelijk verkeer, dat een flink deel van de geluidsruimte, die bedoeld was voor het groot commercieel verkeer, gebruikt. Nu in de Luchtvaartnota is aangegeven dat het maatschappelijk verkeer een eigen geluidsruimte zal krijgen, mag dit niet tot consequentie hebben dat de gehele geluidsruimte van de geldende Omzettingsregeling als uitgangspunt wordt gehanteerd voor het groot commercieel verkeer. Dat zou namelijk een enorme groei van het commerciële verkeer betekenen. (zie ook hiervoor onder 1.)
5.	Hinderbeperkende maatregelen Pag. 45, 46, 48, 50, 68 76, 77, 100 en PlanMER 157 Onderzoek indicatoren hinder WHO-advies	In de nota worden onderstaande hinderbeperkende maatregelen genoemd. Wij ondersteunen het grote belang van het nemen van deze maatregelen en merken per maatregel nog het volgende op: <i>1. Er wordt onderzoek gedaan naar aanvullende indicatoren die de hinder kunnen verklaren, zoals de invloed van de frequentie waarmee vliegtuigen overvliegen en rustmomenten voor toekomstige geluidsbeleid voor de burgerluchtvaart.</i> Reactie: Dit onderzoek ondersteunen wij. <i>2. Het advies van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO, 2018) wordt meegenomen. De WHO adviseert geluidswaarden van 45 dB Lden en 40 dB Lnight voor de nacht. Volgens de WHO zijn passende maatregelen nodig voor gebieden boven deze advieswaarden. Volgens het RIVM is de Lden (niveau dag-avond-nacht) een goede maat om geluidsbelasting uit te drukken en de relatie met ernstige hinder te beschrijven.</i> Reactie: Wij zijn van mening dat naast Lden ook Lnight van belang is.

	Lokale maatregelen	3. De nota onderstreept het belang van lokale maatregelen om ernstige geluidshinder te beperken als ook dat de luchtvaartsector hier als veroorzaker primair voor verantwoordelijk is.
		Reactie: Wij onderschrijven het principe van 'de vervuiler betaalt'.
	Afspraken CO2	4. De luchthavens moeten afspraken maken over de reductie van CO2 en dat bij toekomstige luchthavenbesluiten de Rijksoverheid bekijkt of en hoe handhaafbare sturing op CO2 en andere uitstoot mogelijk is. Reactie: Wij ondersteunen deze maatregel.
	Grenswaarden	5. De keuze van het Rijk om te sturen op grenswaarden voor veiligheid, leefomgeving en klimaat (in plaats van aantallen vliegtuigen). Reactie: Wij zijn van mening dat zolang niet gestuurd kan worden op grenswaarden (leefomgeving, klimaat en veiligheid) in Luchthavenbesluiten het maximum aantal vliegbewegingen moet worden opgenomen. Wij zijn van mening dat de vermindering van geluidbelasting en uitstoot van schadelijke stoffen niet alleen ten goede moet komen aan de luchtvaart, maar moet ook ten goede moet komen aan de omgeving. Wij vinden dat bij toekomstige vermindering van geluidbelasting en uitstoot van schadelijke stoffen door vliegtuigen deze vermindering gelijkelijk verdeeld moet worden tussen luchtvaartsector en omwonenden van een vliegveld. Dit analoog aan de 50/50 regel in het Aldersakkoord Schiphol uit 2008.
	Nachtvluchten	6. Het aantal nachtvluchten tussen 23.00 en 7.00 uur vermindert en dat deze vluchten niet mogen verschuiven naar de randen van de nacht tussen 22.00-23.00 uur en 7.00-8.00 uur. Reactie: Wij vinden het zeer verontrustend dat vermeld wordt dat het aantal nachtvluchten op Schiphol moet afnemen en dat onderzoek gedaan wordt naar gedeeltelijke nachtsluiting, als voorwaarde voor toekomstige groei van Schiphol, en dat tegelijkertijd hieraan wordt toegevoegd dat Rotterdam The Hague Airport de uitwijkplek blijft voor vliegtuigen die niet op Schiphol kunnen landen.

		Aangezien RTHA 24/7 geopend is en dus blijft, kan bovenstaande betekenen dat het aantal nachtvluchten van Schiphol dat uit zal wijken naar RTHA zal toenemen hetgeen ten koste gaat van de nachtrust van omwonenden van RTHA. Het verminderen van het aantal nachtvluchten op Schiphol mag, zowel 's nachts, in de randen van de nacht (22:00-23:00 uur en 07:00-08:00 uur) als overdag, niet leiden tot toename van het aantal vluchten op Rotterdam The Hague Airport.
	Grondgebonden activiteiten emissie loos	<i>7. De grondgebonden activiteiten op regionale luchthavens zijn in 2030 emissie loos. Elektrisch taxiën moet dan de standaardprocedure zijn.</i> Reactie: Wij ondersteunen deze maatregel. Wij merken wel op dat de bijdrage van grondgebonden activiteiten beperkt is ten opzichte van de totale uitstoot van de luchtvaartsector als geheel.
	Reductie uitstoot stikstof	<i>8. De luchtvaartsector moet bijdragen aan de reductie van de uitstoot van stikstof, ook al draagt de luchtvaart van tussen de 0,73% en 1,1% bij aan de totale stikstofdepositie in Nederland.</i> Reactie: Wij merken op dat dit landelijke percentage niets zegt over de lokale impact nabij luchthavens. Daarnaast is het de vraag of deze doelstelling op korte termijn realistisch is aangezien innovaties veel tijd kosten. Daarnaast kunnen wij ons niet vinden in de stelling van het rijk dat <i>'Doordat verwacht wordt dat de achtergrondconcentraties van NOx en fijnstof in de toekomst zullen dalen de verwachting is dat de luchtkwaliteit ook in de omgeving van luchthavens zal verbeteren, zelfs als de uitstoot van de luchtvaart meer NOx en fijnstof zou uitstoten'</i>. Dit impliceert dat extra emissie door de luchtvaart acceptabel zou zijn wanneer de emissie vanuit andere sectoren verminderd.
	Cumulatie-effecten	<i>9. Cumulatie-effecten</i> Reactie: De cumulatieve hinderlijke effecten van spoorlijnen, wegen en andere bronnen is relevant in de context van de luchthavens. Deze effecten moeten in samenhang worden gezien en worden meegewogen bij hinder en beperkende maatregelen.

6.	Aandacht voor de regio en het verbeteren van de samenwerking en participatie Pag. 7, 8, 13, 93, 104	Reactie: Wij constateren dat in de nota wordt aangegeven dat participatie van omliggende gemeenten van belang is. Dit vinden wij een goed streven. Echter, wij zijn als omliggende gemeente nog niet betrokken in de participatie van het rijk voor het luchtvaartbeleid. Ook niet - zoals wordt gesteld - in de kerngroepbijeenkomsten (paragraaf 10.1.5.). Wij kunnen daardoor slechts van de wettelijke mogelijkheid van het indienen van een zienswijze gebruik maken. Anderzijds stelt het Rijk in de nota dat het gemeentebestuur vaak als eerste wordt benaderd door burgers met vragen rond luchtvaart. Wij vinden het daarom van groot belang wij met de andere regiogemeenten voortaan tijdig, adequaat en rechtstreeks betrokken worden in de participatietrajecten over de luchtvaart. Wij willen u in dit verband wijzen op de brief van de VNG van 3 juni 2019 met kenmerk TLE/U201900430 waarin o.a. staat: Wij verzoeken u om de bestaande bestuurlijke overlegstructuren met gemeenten (optimaal) te benutten en waar nodig verder uit te breiden om de gemeentelijke zienswijze op te halen. Wij delen het voorstel dd. 19 mei 2020 van de directie van RTHA op de Ontwerp Luchtvaartnota om het aan te vragen nieuwe Luchthavenbesluit te ontwikkelen in cocreatie met de burens, de politiek en andere belanghebbenden. Cocreatie gaat immers verder dan inspraak en adviseren. Wij verwijzen hierbij naar hoofdstuk 6.4 op pagina 74 van de Ontwerp-Luchtvaartnota, waar staat dat de luchthaven regionaal verankerd moet zijn. Wij verwijzen verder naar hoofdstuk 4.1.1 op pagina 46 van de Ontwerp-Luchtvaartnota, waar staat; De Rijksoverheid verwacht van de burgerluchthavens dat zij in voorbereiding op een nieuw luchthavenbesluit, met de belanghebbenden in hun regio de gewenste ontwikkeling verkennen.
7.	Innovatie en verduurzaming pag. 7, 8, 11, 12, 17, 54, 59, 67, 82, 83, 100	In de nota staat: <i>Bij de toekomstige ontwikkeling van de luchtvaart moeten de negatieve effecten op mens, natuur en milieu verminderen. Binnen deze kaders kan de luchtvaart zich blijven ontwikkelen (nieuwe balans). Naast het inpassen van nieuwe luchtvaartuigen wacht de sector ook een forse uitdaging om schoner, stiller en zuiniger te worden. Er is innovatie nodig op vier terreinen:</i> 1. navigatie- en communicatietechnologie 2. efficiëntere en stillere motoren en vliegtuigen

		3. duurzame brandstoffen 4. elektrisch en hybride vliegen Reactie: De doelstelling van de minister dat in 2070 volledig CO2 neutraal moet worden gevlogen, ligt ons inziens wel heel ver weg. 'Slim en duurzaam' is het uitgangspunt van de Luchtvaartnota 2020-2050. (Hoofdstuk 1.1 pagina 8). In dit kader vragen wij van u om in de nota op te nemen dat er een inspanningsverplichting zal zijn op basis van alle huidige en toekomstige technologische en innovatieve mogelijkheden om in 2050 CO2 neutraal en duurzaam te kunnen vliegen. Dit geldt ook voor de geluidsoverlast en de uitstoot van gevaarlijke stoffen, inclusief ultra fijnstof. Wij ondersteunen het streven naar innovatie en verduurzaming. Wij willen echter deze innovatie en verduurzaming nu reeds koppelen aan de verdienmogelijkheden tot groei en niet pas op termijn. Daarnaast zijn dergelijke maatregelen niet altijd een argument om groei te verdienen: - Ook stillere vliegtuigen geven piekgeluid en het aantal vluchten neemt toe. De stelling dat door het stiller worden de geluidsbelasting naar verwachting zal dalen en de gezondheid van mensen verbeteren, vinden wij dan ook prematuur en te stellig. - Het is juist dat hybride-elektrisch vliegen, drones en waterstof-elektrisch vliegen geen vervuilende stoffen uit stoten en voor korte afstandsvluchten termijn kansrijk kan zijn. Daarnaast kan met duurzame energie - synthetische- en biobrandstoffen, waterstof - de uitstoot van de luchtvaart afnemen. Het rijk stelt dat het essentieel voor het kunnen verdienen van voldoende groeiruinimte is dat vliegmaatschappijen in 2030 minstens 14% duurzame kerosine bijmengen. Op pagina blijkt uit figuur 7.2 echter dat vooralsnog op korte tot middellange termijn geen zicht is op mogelijkheden van bovengenoemde innovatieve maatregelen. Ze moeten nog ontwikkeld worden of zijn zeer beperkt/niet mogelijk, zoals een snelle overgang van fossiele naar duurzame energie (aanbod van biobrandstoffen beperkt/te duur en synthetische brandstoffen zijn zo duur dat zij vooralsnog niet interessant zijn).
--	--	---

		- Reductie van uitstoot wordt alleen bereikt als de elektriciteit niet met fossiele brandstoffen wordt opgewekt. - Daarnaast stelt het Rijk zelf dat verduurzaming van luchtvaart ook voor de veiligheid nieuwe aandachtspunten met zich mee. Nieuwe technologieën moeten eerst veilig zijn voordat ze worden toegepast. - Ook stelt het Rijk zelf dat, voordat de bovengenoemde vergezichten realiteit worden, er enorm veel werk verzet moeten worden. Verder zijn de kosten voor al deze ontwikkelingen aanzienlijk. Wij ondersteunen innovatieve ontwikkelingen. Echter, wij kunnen ons niet vinden in de prioriteitstelling van groei boven verbetering van de leefomgeving. Wij verzoeken het rijk tot uitstel van groei van de luchtvaart, in elk geval tot het moment dat bovenomschreven innovatieve en duurzame maatregelen ook daadwerkelijk genomen kunnen worden. Dit om de overlast te beperken én druk te zetten op het onderzoeken en realiseren van innovatie waarmee groei 'verdiend' kan worden.
8.	Relatie economie en vestigingsklimaat Pag. 11, 30, 31, 32, 33	Reactie: Wij onderschrijven dat door het Rijk terecht is aangegeven dat de regionale luchthavens van betekenis moeten zijn voor de regio, waaronder wij ook de regionale economie en het regionale vestigingsklimaat verstaan. Wij constateren echter dat de Commissie m.e.r. aangegeven heeft de economische effecten niet te kunnen beoordelen en dat het ministerie van IenW daarom aan onafhankelijke (wetenschappelijke) experts heeft gevraagd om de economische effecten in de plan-MER te toetsen. Deze gegevens zijn helaas dus nog niet beschikbaar. Wij dringen aan op meer overleg tussen het bedrijfsleven/tuinbouwsector in Lansingerland en RTHA over de mogelijke waarde van het vliegveld voor de economische ontwikkeling in onze gemeente. Wij pleiten in het kader van het besluitvormingsproces van het aanstaande Luchtvaartbesluit voor structureel overleg tussen het lokale bedrijfsleven en RTHA over de wederzijdse kansen bij een duurzame samenwerking. Wij verwijzen hierbij naar de versterking van de regionale inbedding op pagina 77 van de Ontwerp-Luchtvaartnota.

9.	Andere vervoersmiddelen Pag. 12, 33, 36, 40, 41, 100	<i>Het Rijk wil verder de bestaande infrastructuur voor het vervoer over de weg en het spoor beter benutten. Het kabinet wil ook dat er meer gebruik gaat worden gemaakt van internationaal treinverkeer en lange-afstandsbussen (tot 800 km van Schiphol). Vliegen is slechts als vervoermiddel over afstanden die niet op een andere manier goed zijn te overbruggen.</i> Reactie: Wij ondersteunen dat korte afstandsvluchten moeten worden vervangen door lange afstandsbussen en treinverkeer. We constateren echter dat de nota geen uitwerking geeft van deze ambitie wat betreft de keuze van de bestemmingen van de regionale luchthavens en de consequenties van deze ambitie voor het systeem van slotcoördinatie. Het ontwikkelen van alternatieven voor korte afstandsvluchten zoals bijvoorbeeld treinverbindingen zijn belangrijk om mensen een keuze te geven. Er zijn al alternatieve vervoersmogelijkheden, zoals bijvoorbeeld de hogesnelheidstreinen naar Londen en Parijs. De HST naar Berlijn is in ontwikkeling, net als naar Düsseldorf en Aken De vraag is waarom het Rijk niet aanstuurt op het verminderen van het aantal slots voor de korte afstandsvluchten?
10.	Een gezonde, aantrekkelijke leefomgeving Pag. 45, 46	<i>In 2050 is de luchtvaart in Nederland veel schoner en stiller dan nu. De geluidsoverlast en de uitstoot van vervuilende stoffen zijn sterk verminderd. Vliegtuigen zijn stiller en schoner. Door de nieuwe indeling van het luchtruim kunnen vliegtuigen sneller stijgen naar grotere hoogtes. Dit zorgt voor minder gehinderden. Meetpunten rond luchthavens zorgen voor goede en betrouwbare informatie over de geluidsbelasting voor omwonenden. De beleidsaanpak om de hinder te verminderen sluit goed aan bij de overlast die mensen ervaren. Die aanpak biedt perspectief voor de verdere ontwikkeling van de luchtvaart.</i> <i>Er komen woningen waar de regio's rond luchthavens behoefte aan hebben. Dat gebeurt binnen heldere regels voor veiligheid en de gezondheidseffecten van geluid en uitstoot van schadelijke stoffen. Investerings, bijvoorbeeld in geluidsadaptief bouwen en in de openbare ruimte, verbeteren de leefomgeving rond de luchthavens.</i>

		Reactie: Wij ondersteunen deze toekomstambities van het rijk. Veel van de maatregelen om gezonde en veilige leefomgeving te hebben, zullen echter pas op lange(re) termijn mogelijk zijn/behaald worden. Daarom moet ook eventuele groei van de luchtvaart geen doel op zich zijn maar direct gerelateerd worden aan gerealiseerde innovaties in de sector zelf (zie ook zienswijze 7.).
11.	Commissie regionaal overleg Pag. 89, 90	<i>Het Rijk versterkt de rol van de Commissies Regionaal Overleg (CRO's) en de Omgevingsraad Schiphol (ORS) in het adviseren over de operationele aangelegenheden rond de luchthavens die van invloed zijn op het milieu en de gezondheid in de regio rond de luchthavens. Om deze rol te kunnen invullen, investeert het Rijk in het verder professionaliseren van de CRO's en het opleiden van de deelnemers. De wettelijke status van de CRO's wordt niet veranderd. Wel verhoogt het Rijk de subsidie van de CRO's. Het Rijk overlegt met de voorzitters of de CRO's extra taken moeten en kunnen krijgen. Bijvoorbeeld voor het beoordelen van maatregelen die de hinder van een luchthaven kunnen beperken. Daarnaast bespreekt het Rijk de rol van de voorzitters.</i> Reactie: Wij onderschrijven het belang het belang van de CRO als een belangrijk platform voor overleg en informatie-uitwisseling. Het is goed dat deze nuttige functie van de CRO behouden blijft. De CRO vervult een belangrijke rol naast die van de Bestuurlijke Regiegroep RTHA (BRR), waarin Lansingerland samen met de gemeenten Rotterdam en Schiedam en de provincie Zuid-Holland bestuurlijk afstemt inzake de regionale luchtvaart, ieder met behoud van de wettelijke taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden.
12.	COVID-19	Het effect van COVID-19 op de luchtvaart lijkt een serieuze bijdrage te leveren aan de maatschappelijke discussie en de heersende opinie over luchtvaart. Omwonenden beseffen veel meer wat de impact is van de luchtvaart op het leefmilieu. De wens voor het hebben van meer rustmomenten en daarmee een verbeterde kwaliteit van de leefomgeving is verder toegenomen. Dit kan van invloed zijn op de verwachte groeicijfers zoals die in de nota als uitgangspositie worden genomen. Gelet op

Ons kenmerk U20.04618

		het vorenstaande lijkt een herijking van deze uitgangspunten en ambities aan te bevelen.
--	--	---

Zienswijze op het Ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050 Klankbordgroep Schiphol A1(A6), Gooise Meren

“De Luchtvaartnota 2020-2050 beoogt een nieuwe koers uit te zetten naar een duurzame luchtvaartsector, die Nederland goed met de rest van de wereld blijft verbinden. Deze koers moet houvast bieden voor alle partijen die bij de luchtvaart betrokken zijn, omdat het een agenda met heldere doelen en een concrete aanpak voor de komende jaren zou zijn. Op termijn zou dan de sector langs de uitgangspunten en voorwaarden uit de Luchtvaartnota groei kunnen verdienen, waarbij hinderbeperking centraal staat in plaats van het aantal vliegbewegingen. Dit zou tot een betere leefomgeving en luchtkwaliteit leiden, terwijl de sector met slimmere en schonere vliegtuigen ruimte kan creëren voor groei van het aantal vluchten.”

Bij nadere bestudering van de concept Luchtvaartnota concluderen wij dat de beoogde groei van luchtvaart op grond van de huidige stand van de techniek de komende decennia niet mogelijk is, zonder afbreuk te doen aan het voornemen om de hinderbeperking terug te dringen en de leefomgeving en luchtkwaliteit te verbeteren. Daarnaast zijn wij van mening dat recente onderzoeken naar het economische nut van verdere groei van de luchtvaart ten onrechte buiten beschouwing zijn gelaten en dat aan de luchtvaartsector ten onrechte minder zware klimaat-eisen worden gesteld dan aan het overige bedrijfsleven en de inwoners van Nederland.

Wij hebben onze zienswijze hieronder puntsgewijze weergegeven, waarbij wij elk standpunt van een toelichting en onderbouwing hebben voorzien.

1. Hinderbeperking (bladzijden 46, 47, 49, 50, 51 en 73)

- a) *Schiphol veroorzaakt serieuze geluidsoverlast in een gebied dat ongeveer door de lijn Bergen – Alkmaar – Hoorn – Lelystad – Amersfoort – Leiden begrensd wordt. Hinderbeperking mag daarom niet tot de directe nabijheid van Schiphol beperkt blijven.*

Op bladzijde 49 staat: “De Rijksoverheid vindt het belangrijk dat lokaal maatregelen worden genomen om ernstige geluidshinder te beperken.” Kennelijk beperkt men zich hierbij tot de geluidshinder binnen de geluidscontouren, waarbij men tevens uitgaat van het gefixeerd aantal ernstig gehinderde bewoners en woningen dat bij toetsing aan de gelijkwaardigheidscriteria worden gehanteerd. Ook de buitengebieden moeten meegenomen worden. Uit de jaarrapportage over 2019 van het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS) blijkt dat in een steeds groter gebied om Schiphol de geluidsoverlast toeneemt: <https://bezoekbas.nl/nieuws/jaarrapportage-en-jaaroverzichten-2019-zijn-beschikbaar/>. Om groei van Schiphol mogelijk te maken, wordt de luchthaven over een steeds langere afstanden op geringe hoogte aangevlogen. Maar ook de pauzes tussen de vliegtuigpassages van dalend en vertrekkend verkeer worden daardoor kleiner, wat een op zichzelf staande hinderbeleving is.

- b) *De huidige geluidsnormen zijn niet meer van deze tijd en moeten door de normen opgesteld door de WHO vervangen worden. Meer dan 2 miljoen omwonenden van luchthavens worden aan geluidsniveaus blootgesteld die schadelijk voor de gezondheid zijn.*

Op bladzijde 49 wordt geconstateerd dat de WHO normen op 45 dB L_{den} en 40 dB L_{night} voor de nacht liggen. Lager dus dan de huidige normen. Dit wordt met een nietszeggende, zeer vrijblijvende zin afgedaan: “De Rijksoverheid bepaalt vervolgens welke maatregelen passend zijn.” Dit is echter in tegenstrijd met het vermelde op bladzijde 46, waar onder meer onder punt 5 is opgenomen: “Het Rijk gebruikt daarbij het landelijke programma

gericht op meten en berekenen van vliegtuiggeluid en het advies van de Wereldgezondheidsorganisatie WHO.”

De WHO heeft deze normen op basis van de jongste medische inzichten vastgesteld. Geluidhinder geeft serieuze gezondheidseffecten, stelt de WHO. Het gaat onder meer om hart- en vaatziekten, leerproblemen, slaapverstoring en de geestelijke gezondheid. Uit het recent uitgebrachte RIVM-rapport 2019-0227 inzake de Motie Schonis en de WHO-richtlijnen voor omgevingsgeluid (2018)¹ blijkt dat in Nederland de WHO-normen het meest worden overschreden bij het wegverkeer, maar dat de overschrijdingen bij luchtvaart ook ernstige vormen aanneemt. Zie de onderstaande tabel zoals opgenomen op pag. 85 en 86 van het betreffende RIVM rapport.

Tabel 5.1 Aantal personen in Nederland dat is blootgesteld aan geluidniveaus van weg-, vlieg- en railverkeer en windturbines die groter of gelijk zijn aan de WHO-advieswaarden [2].*

Geluidbron	WHO advieswaarde (L _{den})	Aantal of percentage personen ≥ WHO-advieswaarde	
		Aantal personen	%
Wegverkeer [†]	53	6.144.400	36
Railverkeer [†]	54	319.100	1,9
Vliegverkeer [‡]	45	2.097.800	12
Windturbines**	45	9.100	0,05

Tabel 5.2 Aantal personen in Nederland dat is blootgesteld aan geluidniveaus van weg-, vlieg- en railverkeer en windturbines die groter of gelijk zijn aan de gezondheidkundige advieswaarden van de WHO voor de nacht [2].*

Geluidbron	WHO advieswaarde (L _{night})	Aantal of percentage personen ≥ WHO-advieswaarde	
		Aantal personen	%
Wegverkeer [†]	45	4.735.000	28
Railverkeer [†]	44	468.500	3
Vliegverkeer [‡]	40	219.800	1
Windturbines	**	NvT	NvT

*Het gaat om de totale bevolking; † Het RIVM heeft de geluidbelasting met data over de periode 2011-2016 in kaart gebracht; ‡ De blootstelling is gebaseerd op geluidberekeningen van NLR rond Schiphol en de regionale luchthavens van nationaal belang voor 2015 en 2016. Militaire luchtvaart en kleine luchtvaart zijn niet meegenomen

De conclusie van hoofdstuk 6 van het RIVM rapport, Omvang en verdeling ziektelast door geluid in Nederland, luidt:

“In dit hoofdstuk is een overzicht gegeven van de huidige omvang van de ziektelast door geluid in Nederland. Het blijkt dat de grootste omvang van de ziektelast voorkomt bij personen die worden blootgesteld aan geluidniveaus tussen 45 en 55 dB (L_{den}). Voor coronaire hartziekten is te zien dat een deel van de effecten ook optreedt bij lagere geluidniveaus dan dat op basis van het advies van de Gezondheidsraad uit 1994 werd

¹ <https://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/2019-0227.pdf>

gedacht. Dit inzicht is nieuw. Indien men wil komen tot een zo groot mogelijke gezondheidswinst, dan zou het beleid gericht moeten zijn op het reduceren van het gemiddelde geluidniveau. Daarnaast zou ook aandacht moeten blijven worden besteed aan hogere geluidsniveaus (55-60 dB). Immers, bij deze niveaus is er niet alleen een kans dat mensen ernstig worden gehinderd door omgevingsgeluid; ook is er bij deze niveaus een verhoogd risico op het krijgen van effecten als coronaire hartziekten."

- c) *De geluidswinst door stillere vliegtuigen is zo gering, dat groei en minder overlast niet samen kunnen gaan. Bovendien is de L_{den} dB-systematiek ongeschikt om de geluidswinst door stillere vliegtuigen goed tot uitdrukking te brengen.*

Op bladzijde 47 wordt geconstateerd dat vliegtuigen per jaar gemiddeld 1% stiller worden. Dat is een niet waarneembare vermindering van de geluidssterkte, omdat een halvering van de geluidsdruk, zijnde 3 dB(A), voor het menselijk oor al bijna nauwelijks waarneembaar is. Daarom is de L_{den} dB-systematiek, waarmee de geluidsbelasting over een periode wordt weergegeven, ongeschikt om de geluidswinst door stillere vliegtuigen op een realistische wijze tot uitdrukking te brengen. Volgens deze systematiek zou de geluidsbelasting gelijk blijven als vliegtuigen 3 dB minder geluid produceren en het aantal vliegbeweging zich verdubbelt. Zoals hiervoor beschreven, is dit onrealistisch en verder houdt deze systematiek er geen rekening mee, dat het aantal vliegtuigpassages een op zich zelf staande hinderfactor is.

Een jaarlijkse vermindering van 1%, die bovendien ieder jaar iets minder wordt omdat dit percentage over een steeds kleinere grootte gaat, is dus geen factor van betekenis. Het zou overigens 69 jaar duren voordat het geluid met 3dB(A) is afgenomen. In het plan MER wordt, waar dit op gebaseerd is, staat:

"Geluid

Zoals beschreven in Hoofdstuk 5 onderdeel klimaat 'CO₂-emissie' is voor de geluidproductie van vliegtuigen aangenomen dat deze met ruim 1% per jaar afneemt. Op basis hiervan kan een zeer globale indicatie gegeven worden van de groei van het aantal vliegbewegingen, door het aantal vliegbewegingen na 2030 met ruim 1% per jaar te laten toenemen. Zo is bijvoorbeeld het aantal vliegbewegingen voor Lelystad in 2050 bepaald door een jaarlijkse groei van ruim 1% toe te passen op de 25.000 vliegbewegingen in 2030."

Dit is dus pertinent niet waar. Zelfs al zou 1% geluidsreductie 1% groei mogelijk maken, dan is dat alleen in het eerste jaar. De geluidsreductie wordt immers ieder jaar geringer (1% over een afnemende grootte), terwijl de groei jaarlijks toeneemt (1% over een toenemende grootte).

- d) *Bij de herziening van het luchtruim moet ook het luchtverkeer boven 6.000 voet (1.800 meter) bij het beperken van geluidshinder betrokken worden.*

Op bladzijde. 50 staat dat bij de herziening van het luchtruim het beperken van geluidsoverlast prioriteit heeft 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. De grens van 1.800 meter is veel te laag. Toestellen die op meer dan 4.000 meter over komen kunnen nog hinderlijk zijn; vooral als het om grote aantallen stijgend verkeer gaat, dat urenlang om de 2 a 3 minuten passeert. En juist in die buitengebieden, waar dus hoger dan 1.800 meter maar vaak lager dan 4.000 meter gevlogen wordt, neemt de overlast sterk toe. Daar komt nog bij dat de

geluidswinst van toekomstige stillere vliegtuigen dermate gering is, dat daar op geen enkele manier op geanticipeerd mag worden.

- e) Het in het in het één en ondeelbare Aldersakkoord overeengekomen 2 + 1 baangebruik moet blijvend gerespecteerd en nageleefd worden.*

Op bladzijde 73 staat: "Op basis van deze resultaten is het Rijk van mening dat de beschikbare capaciteit van het huidige banenstelsel van Schiphol optimaal ingezet moet worden." Een optimale inzet zal er toe leiden dat het zogenaamde 2 + 1 banenstelsel, waarbij in principe 2 geluidspreferente en 1 niet-geluidspreferente baan gelijktijdig mogen worden ingezet, niet meer nageleefd zal worden. Dit is een schending van het één en ondeelbare Aldersakkoord en zal door meer inzet van niet-geluidspreferente banen tot een onevenredige toename van geluidshinder leiden.

- f) Het instellen van vaste naderingsroutes zal niet tot hinderbeperking, maar tot hinderverschuiving leiden, wat voor de desbetreffende omwonenden tot onaanvaardbare hinder en verdere overschrijding van de WHO-geluidsnormen zal leiden.*

Op bladzijde 51 stelt men vaste naderingsroutes voor. Men constateert terecht dat deze naderingsroutes de verspreiding van geluid tegen gaan, maar wel kunnen leiden tot een toename van het geluid onder die routes. Invoering van vaste routes zal daarom tot een onjuist beeld van de geregistreerde geluidsoverlast leiden. Het zal weliswaar tot minder klagers van geluidsoverlast leiden, maar voor de klagers die resteren ontstaat een onleefbare woonsituatie.

2. Luchtkwaliteit (bladzijden 52 en 74)

- a) De uitstoot van ultrafijnstof moet met onmiddellijke ingang worden teruggedrongen, omdat schadelijkheid voor de volksgezondheid nu al vast staat.*

Over ultrafijnstof staat op bladzijde 52: "Deze voor het oog onzichtbare deeltjes kunnen schadelijk zijn voor de gezondheid." Het woord "kunnen" is niet passend; dat moet "zijn" worden. Er onder staat immers ook: "Uit een tussentijdse publicatie van het RIVM (2019b) blijkt dat, bij relatief hoge concentraties ultrafijnstof, een deel van de kinderen rond Schiphol meer last heeft van de luchtwegen en dat het medicijngebruik hoger ligt. Het Rijk heeft de Gezondheidsraad om advies gevraagd over onderzoek dat nodig is om te komen tot beleid voor ultrafijnstof voor alle bronnen, waar onder luchtvaart." Het is niet verantwoord om eerst advies af te wachten alvorens uitstoot reducerende maatregelen te treffen, omdat nu al vast staat dat ultrafijnstof schadelijke gezondheidseffecten heeft.

- b) Het afzien van nader onderzoek naar een luchthaven in zee verkleint de mogelijkheden daartoe, omdat de beschikbare ruimte in de Noordzee in de loop der tijd afneemt.*

Op bladzijde 74 wordt gesteld dat het kabinet het belangrijk vindt om orde op zaken te stellen op het gebied van gezondheid en klimaat. Daarvoor wordt ingezet op andere maatregelen dan het verplaatsen van Schiphol naar de Noordzee. Het kabinet voert daarom geen aanvullend onderzoek uit op de reeds uitgevoerde quickscan luchthaven in zee (Kamerbrief, 8 februari 2019). Hoe langer de mogelijkheid van een luchthaven in zee uitgesteld wordt, hoe kleiner de kans wordt dat dit in de toekomst nog mogelijk wordt. De ruimte in de Noordzee neemt door de aanleg van grootschalige windparken af.

3. Klimaatdoelstellingen (bladzijden 60 en 68)

- a) *De CO₂ reducties voor de luchtvaart moeten ten opzichte van 1990 bepaald worden en niet ten opzichte van 2007.*

De Klimaatwet stelt vast met hoeveel procent ons land de CO₂-uitstoot moet terugdringen. De Klimaatwet moet burgers en bedrijven zekerheid geven over de klimaatdoelen:

- 49% minder CO₂-uitstoot in 2030 ten opzichte van 1990.
Om dit doel te behalen, hebben de overheid, bedrijven en maatschappelijke organisaties een Klimaatakkoord gesloten. Er staan ook afspraken in die partijen onderling hebben gemaakt.
- 95% minder CO₂-uitstoot in 2050 ten opzichte van 1990.

Op bladzijde 60 staat echter dat men voor de luchtvaart naar een vermindering van 50% ten opzichte van 2005 streeft. Hierdoor zal in 2030 de CO₂-uitstoot van de luchtvaart 2,5 keer zo hoog zijn als in 1990. Dit staat in schril contrast tot de inspanningen en offers die van de burgers en het overige bedrijfsleven in Nederland worden gevraagd, omdat hen een reductie van 49% ten opzichte van 1990 wordt opgelegd. Deze ongelijkheid is onverdedigbaar. Voor het milieu maakt het niet uit of CO₂ door vliegtuigen of door andere bronnen wordt uitgestoten. Bovendien geeft dit een oneerlijk concurrentievoordeel ten opzichte van het vervoer over weg of rails, dat wel aan het referentiejaar 1990 moet gaan voldoen.

- b) *Met de reeds bekende opwarmende effecten van andere broeikasgassen dan CO₂ moet nu al rekening worden gehouden.*

Op bladzijde 68 geeft men aandacht aan de non CO₂-broeikasgassen. Men volstaat er mee dat men hierover inzicht wil. Dat is te afwachtend en te vaag. Het IPCC heeft jaren geleden al vastgesteld dat de non CO₂-broeikasgassen minstens zo schadelijk zijn als CO₂ alleen. En er bestaan al meer studies die aantonen dat CO₂-reductie alleen ontoereikend is. Die kennis is er al en moet nu al aangewend worden om maatregelen te treffen om ook deze uitstoot drastisch terug te dringen.

4. Groei en innovatie (bladzijde 81)

- a) *De constatering dat door de groei van de luchtvaart de uitstoot van CO₂, (ultra)fijnstof, stikstof en geluidsoverlast stijgt en dat nieuwe, schone technieken dat tempo op dit moment niet kunnen bijhouden, heeft ten onrechte geen invloed op het luchtvaartbeleid.*

Vliegtuigen zijn zeer kostbare kapitaalgoederen, die de luchtvaartmaatschappijen om economische redenen zo lang mogelijk - tussen de 30 en 40 jaar - willen exploiteren. Het duurt daarom tientallen jaren voordat een nieuwe generatie stillere en minder omgeving- en milieubelastende vliegtuigen de vorige heeft vervangen. Verder is de concurrentie tussen de vliegtuigbouwers zeer groot, waardoor de budgetten voor innovatie beperkt zijn. Op bladzijde 81 wordt dan ook terecht geconstateerd: "De nadelen van vliegen worden steeds duidelijker. De uitstoot van CO₂, (ultra)fijnstof, stikstof en geluidsoverlast stijgt door de groei van de luchtvaart. Nieuwe, schone technieken kunnen dat tempo op dit moment niet bijhouden. Het draagvlak voor de luchtvaart neemt hierdoor af in de samenleving." Dit moet voldoende aanleiding zijn om voorlopig van verdere groei van de Nederlandse luchtvaart af te zien, temeer daar uit diverse studies is gebleken dat er vanuit economisch oogpunt Nederland zonder enig bezwaar met minder vliegbewegingen toe kan. Voor een toenemende groei van 1,5% per jaar (een kromme die steeds steiler wordt) is de komende decennia geen plaats.

5. Economische noodzaak (bladzijden 27 en 107)

- a) *Omdat in de nota scenario's ontbreken die uitgaan van stagnatie of krimp van de luchtvaart, is de nota ongeschikt om over de ontwikkeling van de luchtvaart discussie te voeren. Deze scenario's moeten alsnog toegevoegd worden, temeer omdat in de nota beweerd wordt dat zulks wel is gedaan.*

De tijd dat groei van de luchtvaart tot groei van de welvaart leidde, ligt ver achter ons. Thans is het omgekeerde het geval, wat uit diverse onderzoeken van gerenommeerde instituten en wetenschappers blijkt. Toch ontbreken in de Luchtvaartnota scenario's die van een handhaving van de limiet van 500.000 vliegbeweging of beter, van krimp uitgaan. Hierdoor blijven de voordelen van dergelijke scenario's buiten beeld, wat afbreuk doet aan de kwaliteit van de besluitvorming. Wij refereren hierbij onder meer aan de volgende publicaties die al tijdens het opstellen van het concept van de Luchtvaartnota gepubliceerd waren:

- In juli 2016 heeft De Raad voor de Leefomgeving zich in haar rapport [Mainports Voorbij](#)² uiterst kritisch uitgelaten over het tot nu toe gevoerde volumebeleid voor Schiphol en geadviseerd de focus naar andere sectoren van de economie te verleggen.
- In juni 2019 brengen de gerenommeerde econoom en mede-econoom hun rapport "[Luchtvaart uit Balans](#)"³ uit, waarin zij beschrijven hoe Schiphol met minder vliegbewegingen de Nederlandse economie toch in voldoende mate kan blijven steunen. **Dit rapport maakt uitdrukkelijk deel van onze zienswijze uit!**
- Ook volgens het onderzoeksbureau [CE Delft](#) is er geen hard bewijs voor het economisch nut van verdere groei van Schiphol en het staat ook niet vast dat Schiphol een onbeduidend vliegveld wordt als de luchthaven niet verder mag groeien. Verder is op z'n minst twijfelachtig of Nederland veel economische schade lijdt als Schiphol niet verder uitbreidt. Het onderzoeksinstituut CE Delft heeft in een [rapport](#)⁴ (juli 2019) de argumenten van het kabinet en de luchtvaartsector voor verder groei kritisch onder de loep genomen. **Dit rapport maakt uitdrukkelijk deel van onze zienswijze uit!**

Omdat deze rapportages ten onrechte niet in de beschouwingen van de luchtvaarnota zijn meegenomen, is het belang van de luchtvaart voor de economie op bladzijde 27 op een te eenzijdige en daardoor niet objectieve manier beschreven.

Na het uitbrengen van de concept Luchtvaartnota heeft De Werkgroep Toekomst Luchtvaart (WTL) samen met de Bewoners ORS aan de woordvoerders luchtvaart in de Commissie IenW van de Tweede Kamer een uitgebreid [commentaar](#)⁵ gestuurd waarin wederom onderbouwd wordt dat een nieuw, lager plafond van hoogstens 400.000 vliegtuigbewegingen als richtpunt voor het herstel voorkomt dat een volgend kabinet genooddaakt is krimp op te leggen om Schiphol op het gewenste niveau te brengen en houden. **Dit commentaar maakt nadrukkelijk deel van onze zienswijze uit!**

Op bladzijde 107 van het concept van de Luchtvaartnota staat onder meer: "Het ministerie vroeg de Commissie m.e.r. om een oordeel over de voorgenomen aanpak van het onderzoek naar milieueffecten, zoals omschreven in de NRD. De commissie adviseert

² <https://www.rli.nl/publicaties/2016/advies/mainports-voorbij>

³ <https://www.wvb.nu/wp-content/uploads/luchtvaart-uit-balans.pdf>

⁴ <https://www.ce.nl/publicaties/2334/moet-de-luchtvaart-groeien-om-onze-welvaart-te-behouden>

⁵ https://www.toekomstluchtvaart.nl/pdf/Commentaar_Luchtvaartnota_2020_-_2050_03062020.pdf

om de discussie over hoe de luchtvaart zich moet ontwikkelen, te voeren aan de hand van alternatieven die uitgaan van groei, stagnatie of krimp van de luchtvaart [...]. Deze adviezen heeft het ministerie van IenW overgenomen." Zoals reeds opgemerkt, komen in de concept luchtvaartnota alternatieven die van groei, stagnatie of krimp van de luchtvaart uitgaan niet voor en is deze tekst dus onjuist.



Provincie
Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

|

Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Bestuurlijke Regie Schiphol

Uw contactpersoon

|

BEL/BS

Telefoonnummer

|

117

Verzenddatum

23 JUNI 2020

Kenmerk

1439168/1439176

Uw kenmerk

Betreft: zienswijze BRS op de luchtvaartnota

Excellentie,

Met veel belangstelling hebben de leden van de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) kennis genomen van de ontwerp-luchtvaartnota 2020-2050, Verantwoord vliegen naar 2050. De formele kaderstelling door het Rijk als bevoegd gezag voor Schiphol raakt één op één aan onze rollen, taken en bevoegdheden als decentrale overheden. Vanuit de BRS, het samenwerkingsverband van de vier provincies en 56 gemeenten in de Schipholregio, hebben wij vanuit die gedeelde verantwoordelijkheid een gezamenlijke zienswijze opgesteld.

Schiphol zorgt voor een goede internationale bereikbaarheid. Veel bedrijven, inwoners en reizigers maken gebruik van de voorzieningen op Schiphol en hechten waarde aan de mogelijkheden die Schiphol biedt op het gebied van werk, transport en reizen. De sterke economie in de regio rond Schiphol is mede te danken aan de luchthaven. Tegelijk heeft de luchthaven een grote impact op de leefomgeving. Wij vinden het daarom belangrijk dat Schiphol in balans en op een duurzame en selectieve wijze wordt ontwikkeld. Dat vraagt dat verschillende vraagstukken en thema's in onderlinge samenhang worden beschouwd. Dat ontbreekt in deze nota.

We herkennen veel van onze ideeën en eerdere suggesties maar deze zijn in de nota niet uitgewerkt. Ook is niet helder hoe de diverse onderdelen uit de nota zich tot elkaar verhouden. Er lijkt gekozen te worden voor groei zonder dat de randvoorwaarden zijn gedefinieerd. Daarmee lijkt de afweging tussen groei en leefbaarheid uit balans. Zo wordt gesproken over groei onder voorwaarden terwijl veel huidige knelpunten nog niet zijn opgelost. Zelfs de huidige operatie is nog steeds niet juridisch verankerd. Wat wordt dan als referentiepunt voor groei gehanteerd?

Nut en noodzaak, de consequenties voor de omgeving, de keuzes die daarbij worden gemaakt tussen diverse publieke belangen en de gevolgen daarvan voor het ruimtegebruik, de gezondheid en het klimaat zijn niet in beeld gebracht. Ook inzicht in sturingsinstrumenten ontbreekt. Zelfs de grenswaarden waarop het kabinet wil gaan sturen zijn niet helder. Dit gebrek aan concrete uitwerking, samenhang en integraliteit vormt dan ook de kern van onze zorg. Het eerst zien en

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon ()

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl

|

dan geloven motto van de BRS is daarmee nog onverminderd van toepassing.

Integrale mobiliteitsbenadering

De minister constateert dat er een grote behoefte is aan vliegen. Dat suggereert een schaarste waarvan het de vraag is in hoeverre dat in Nederland gefaciliteerd kan (en volgens sommige partijen moet) worden. De nota geeft daar geen antwoord op of richting aan. In de nota wordt wel een integrale mobiliteitsbenadering aangekondigd maar deze wordt niet als onderlegger gebruikt voor de keuzes die het kabinet ten aanzien van luchtvaart wil maken. Is de sky letterlijk de limit of zit daar vanuit andere publieke belangen een begrenzing aan? Dat is niet helder.

In de nota is geen alternatief voor luchtvaart uitgewerkt om de behoefte aan internationale verbinding vorm te geven. We noemen in dit kader het doortrekken van de Noord-Zuid lijn van Amsterdam naar Schiphol en Hoofddorp om ruimte te maken voor internationale treinen op Schiphol zodat korte afstandsvluchten kunnen worden vervangen. We vragen het kabinet om dit op te nemen in de Luchtvaartnota.

Wij onderschrijven de inzet op de selectieve ontwikkeling van Schiphol als (multimodale) hub. Maar de luchtvaartnota maakt niet helder wat dat betekent voor de samenhang en functieverdeling tussen de Nederlandse (en in de toekomst wellicht ook andere Europese) luchthavens. Wat is gegeven het eigen profiel en de verdere ontwikkeling van Lelystad, Eindhoven en Rotterdam een passende rolverdeling binnen dat multimodale perspectief en hoe wordt dat perspectief in die context geplaatst?

Wij verwachten van dit kabinet een multimodale mobiliteitsbenadering over de wijze waarop zij de Nederlandse behoefte aan internationale connectiviteit vorm wil geven. Welke modaliteiten worden daarbij gewogen? Welke voor- en nadelen kleven daar aan (gezondheid, impact op de leefomgeving, ruimtegebruik, financiering, etc.)? Welke locatiekeuzes spelen daarbij een rol? Op grond van welke parameters wordt dit uitgewerkt?

Integrale visie op veiligheid

Wij missen in het hoofdstuk over veiligheid de relatie met gezondheid. De huidige pandemie laat zien dat veiligheid veel breder zou moeten worden opgevat. Gezondheid maakt daar wat ons betreft onderdeel van uit, zowel i.r.t. veilig gebruik (gezondheidsvereisten aan passagiers, operationele aanpassingen, vliegverbod op landen) als i.r.t. een veilige en gezonde leefomgeving (welke normen stellen we vanuit gezondheid aan de sector).

Ook openbare veiligheid in relatie tot de bereikbaarheid van de luchthaven ontbreekt (paragraaf 6.2.1) in het hoofdstuk veiligheid terwijl dat randvoorwaardelijk moet zijn. We zagen al een autonome toename van het aantal passagiers bij een plafond van 500.000 vluchten, laat staan wat de druk gaat zijn bij 1,5% groei. En hoe ziet dit er uit in de door het kabinet gewenste 1,5 meter samenleving? Het kabinet geeft nergens aan hoe dat op een veilige manier kan en/of welke aanvullende maatregelen in de infrastructuur daar voor nodig zijn. Wat als er iets gebeurt? Hoe krijg je al die mensen daar weg? Dit

staat nog los van de ambities ten aanzien van substitutie met internationale treinen die nog een aanvullende claim op de bestaande infrastructuur leggen. Wij verwachten een heldere visie op de benodigde investeringen in het onderliggende bereikbaarheidssysteem.

De Onderzoeksraad voor Veiligheid heeft een advies uitgebracht over veilig vliegen. Daarin stelt de raad dat de randvoorwaarden nog niet op orde zijn om te groeien naar de vaak genoemde 540.000 vliegbewegingen per jaar. Daarboven op wordt in de PlanMER dit aantal in drie varianten fors overschreden. Een uitleg hoe met de veiligheid rekening wordt gehouden ontbreekt in zowel de PlanMER als de nota. Daarmee lijken de drie groei scenario's niet realistisch. Pas in hoofdstuk 8 van de PlanMER 'Leemten in kennis en monitoring en evaluatie' wordt melding gemaakt van dit rapport en dat nader onderzoek nodig is.

Wij verwachten dat zowel de luchtvaart als de luchthaven gehouden worden aan juridisch houdbare vergunningen op grond van de wet natuurbescherming (Europese HR art 6 lid 1, 2 en 3). Specifiek ten aanzien van stikstof gaan wij er van uit dat de luchtvaartsector een eventuele toename van stikstof uitstoot voor eigen rekening neemt. Wij willen dat er zo spoedig mogelijk een Luchthavenverkeersbesluit (LVB) komt om de rechtszekerheid van de omwonenden te borgen. Stikstof lijkt nu het argument om de besluitvorming uit te stellen. We pleiten er daarom voor dat het (LVB1) binnen de reeds bestaande stikstofrechten van Schiphol wordt vastgesteld.

Hinder

Het kabinet hanteert de simplistische benadering dat hinder één op één kan worden opgelost met stillere en schonere vliegtuigen. De ervaring in de afgelopen jaren laat juist zien dat die redenering niet klopt als er tegelijkertijd een toename is van het aantal vluchten. Juist deze toename in intensiteit en het gebrek aan rustmomenten bleek het grote zorgpunt in de omgeving. Hier gaat de nota niet op in.

Ook ten aanzien van de nachtvluchten lijkt de nota te kort door de bocht. Er lijkt alleen gestuurd te worden op het verminderen van het aantal nachtvluchten. Maar als de resterende vluchten worden uitgevoerd met grotere en zwaardere vliegtuigen is het maar zeer de vraag of het doel, meer rust in de nacht, daadwerkelijk wordt gerealiseerd. Ook is niet helder wat de gevolgen zijn voor de belasting gedurende de dag. Er zijn ook andere opties zoals een nachtsluiting. Waarom wordt dat niet onderzocht?

In de nota wordt groei gekoppeld aan "minder hinder". Maar wat wordt daarmee bedoeld? Gaat iedereen er op vooruit of moet er per saldo minder hinder zijn? Binnen het huidige kader wordt de per saldo benadering gehanteerd. In de praktijk betekent dat verplaatsing van hinder van het ene naar het andere gebied, het zogenaamde waterbed effect. Deze effecten brengt de Minister niet in beeld. Voor de toekomst willen wij af van deze salderingsbenadering, wij willen dat niemand er op achteruit gaat. Sterker nog, er zijn gebieden die al jaren substantieel hindervermindering is toegezegd. Om het vertrouwen te herwinnen moet dat worden opgelost voordat over groei kan worden gesproken.

Het is niet duidelijk welk gebied in beschouwing wordt genomen bij de beoordeling van minder hinder. Wat de BRS betreft moeten de effecten voor een groter gebied in beeld worden gebracht dan de 48Lden

contour. Daarbij gaat het wat de BRS betreft om hinder in brede zin (geluid, gezondheid, uitstoot).

In de PlanMER wordt wel een groeimodel beschreven. In dat model wordt aangenomen dat vliegtuigen jaarlijks 1% stiller worden. Vervolgens wordt een één op één relatie gelegd, 1% geluidsreductie geeft ruimte voor een groei van 1%. Deze stelling is onjuist want de decibellen schaal is logaritmisch. Eén procent reductie is minder dan één dB afname van een overvliegend vliegtuig. Een verschil van 1 dB is niet hoorbaar en zegt ook niets over het piekniveau. De hinder neemt voor de bewoners dus niet per sé af. Als daar een groei van 1% bij komt, neemt de hinder voor de bewoners alleen maar toe. Daarnaast zorgt het overvliegen van meer vliegtuigen voor minder rustmomenten. Bovendien zal door groei nog meer gebruikt worden gemaakt van secundaire banen, omdat de primaire banen op een gegeven moment aan de maximale capaciteit zitten. Het gebied waar veel overheen wordt gevlogen wordt dus ook groter. Hier wordt geen oplossing voor geboden.

Hinder is een veel complexer probleem dan in de nota wordt geschetst. Ook niet-akoestische factoren spelen een rol. Een optimale inrichting van de leefomgeving hoeft bovendien niet altijd aan te sluiten bij andere publieke belangen die we in het gebied willen realiseren. Dat maakt ruimtelijke ordening nou juist zo complex. Een sectorale zwart/wit benadering past daar niet bij. De Omgevingswet probeert daarom een instrumentarium te bieden om op een goede afgewogen manier invulling te geven aan die dynamiek met inachtneming van heldere normen ten aanzien van gezondheid, milieu en klimaat.

Het is positief dat in de Luchtvaartnota onderkend wordt dat nieuwe inzichten en technieken, zoals geluidsadaptief bouwen, bij kunnen dragen aan de verbetering van de leefkwaliteit. Dit vraagt wel om investeringen in onderzoek en innovatie en om experimenteerruimte. Wij vragen de minister hierin maximaal te faciliteren. Voor die gebieden waar ook met innovatieve technieken onvoldoende beperking van hinder kan worden bereikt, moet de kwaliteit van de leefomgeving en de vitaliteit van kernen op andere wijze worden geborgd. Wij vragen de minister om hiervoor voldoende middelen te reserveren in het Omgevingsfonds.

Ruimtelijke ordening

De uitwerking van de leefkwaliteit vindt volgens de nota deels via de Omgevingswet plaats. Maar de sectorale wet- en regelgeving uit de luchtvaart sluit niet aan bij het systeem van de ruimtelijke ordening (ro). Dat is nu juist het grote kritiekpunt vanuit de decentrale overheden. Het kabinet geeft niet aan hoe het beide systemen op elkaar wil laten aansluiten en wat leidend gaat zijn in de afwegingen.

Op dit moment zit er geen onderlinge wederkerigheid in de regelgeving voor de sector en de ro. Wij zijn gehouden aan een standstil uit 2003 terwijl de maatschappij continu verandert. De sector is gehouden aan een kader voor gelijkwaardigheid dat zo ruim is vastgesteld dat ze op grond daarvan kunnen blijven groeien zonder dat daar bescherming voor de omgeving tegenover staat. Gebaseerd op dosis effectrelaties uit 2002, nog van voor de aanleg van de Polderbaan.

Het kabinet stelt dat "De Rijksoverheid gaat sturen via heldere randvoorwaarden voor groei vanuit publieke belangen. De capaciteit in de lucht en op de grond is de uitkomst daarvan." Dat klinkt als een stap in de goede richting. Maar in het kader van de cumulatie van geluid die wij vanuit de aanvullingsregeling omgevingswet moeten gaan toepassen geeft dat een zorgelijk beeld voor de generieke kwalificatie van de leefkwaliteit in de Schipholregio, zie het kaartje in bijlage 1. Wij kunnen dat niet rijmen met het geschetste groeiperspectief voor de sector in deze nota. Of bedoelt het kabinet dat luchtvaart leidend is in de keuzes van de NOVI en daarmee de ro tot ver buiten de 48 Lden op slot staat?

Ook wordt nergens ingegaan op de weging in relatie tot andere belangen uit de NOVI waaronder de verstedelijkingsopgave en de energietransitie. Zo legt de luchtvaart wet- en regelgeving een grote ruimtelijke claim die, naast milieucontouren ook hoogtebeperkingen, radardekking en lichtvervuiling betreft. Dergelijke claims worden nu eenzijdig vanuit de luchtvaart vastgesteld. Ze worden nergens gewogen tegen andere publieke belangen.

Er ligt al jaren een planologische reservering voor de Tweede Kaagbaan. Ook nu schuift de besluitvorming hierover weer door. Deze ruimtelijke reservering gaat ten koste van ontwikkelingen op de grond, zoals het verzorgen van een robuust energiesysteem waar in de Schipholregio veel urgentie voor is. Het nodeloos overeind houden van een ruimtelijke reservering is ruimtelijk suboptimaal.

In de directe omgeving rond de luchthaven zijn er gebieden waar (streng) ruimtelijke beperkingen vanwege Schiphol gelden en waar geen mitigerende maatregelen meer mogelijk zijn. Aandacht is nodig om verloedering en verpaupering van gebieden die als gevolg van de beperkingen ongebruikt blijven liggen (bv. lege kassen), te voorkomen. Daar waar bijvoorbeeld oorspronkelijke bedrijvigheid is gestaakt en de ruimtelijke beperkingen in de weg staan aan nieuwe toekomstbestendige ontwikkelperspectieven, zijn investeringen nodig om de leefbaarheid te waarborgen. In de nota worden twee instrumenten aangestipt: maatwerk en het omgevingsfonds. Het is echter niet duidelijk of dit voldoende antwoord biedt voor de geschetste problematiek en op welke termijn.

Verduurzaming

De nota beschrijft drie sporen om verduurzaming van de luchtvaart te bereiken: duurzamer vliegen, compenseren CO₂-uitstoot in andere sectoren en alternatieven via substitutie. Het is niet duidelijk wat de bijdrage van de afzonderlijke maatregelen zal zijn. Daarnaast mist een volledige onderbouwing voor elk van deze maatregelen, waarbij het beprijzen van tickets of kerosine ook als meetbaar en afrekenbaar doel gesteld kan worden. De nota geeft wel helder aan wat de doelen voor de luchtvaart moeten zijn in 2030, 2050 en 2070 maar die zijn minder ambitieus dan voor andere sectoren volgens het klimaatakkoord; in 2050 zelfs tien keer meer uitstoot van CO₂. Dit roept de vraag op waarom het beleid in de nota zo afwijkt van het klimaatakkoord. Dat strookt niet bij de insteek om luchtvaart als een gewone sector of vervoersvorm te bezien.

Economie en werkgelegenheid

Wij onderschrijven de keuze om voorrang te geven aan luchtvaart met de grootst mogelijke waarde voor de Nederlandse economie en

werkgelegenheid. Waarbij wij uitdrukkelijk aandacht vragen voor vracht. Een instrumentarium om hierop te sturen ontbreekt nog steeds.

Wij roepen de minister op om de huidige crisis te gebruiken om de transitie naar een duurzame, toekomstbestendige luchtvaart te versnellen. Maak daarom snel werk van het beleidskader voor netwerkkwaliteit en een adequaat sturingsinstrumentarium om de gewenste selectiviteit eindelijk in de praktijk te brengen. Zet vol in op innovatie en kijk daarbij ook naar onderwijs en arbeidsmarkt.

Governance

Ook het hoofdstuk governance lijkt los te staan van de structuren die vanuit andere beleidsvelden al zijn ingericht. Het kabinet blijft vasthouden aan een aparte institutionele ordening in de wet luchtvaart. Binnen het huis van Thorbecke, de Omgevingswet en de Awb zijn de bevoegdheden en participatiemogelijkheden van belanghebbenden wettelijk verankerd. Daar lijkt deze sectorale benadering dwars doorheen te kruisen. Dat gebrek aan samenhang lijkt ook haaks te staan op de wens van het kabinet om de luchtvaartsector en de luchthavens geen status aparte meer te willen geven.

Wij onderschrijven het belang van brede maatschappelijke participatie en consultatie op wetgevingstrajecten, dus ook die rond de luchtvaart. Maar dat staat los van de behoefte aan interbestuurlijke afstemming. Nu lijkt de discussie over de participatiestructuur de aandacht af te leiden van de essentie: een collegiaal gesprek over ambities, keuzes en implicaties vanuit onze gezamenlijke verantwoordelijkheid voor het algemeen belang, elk vanuit zijn eigen rol en bevoegdheden.

Tot slot,

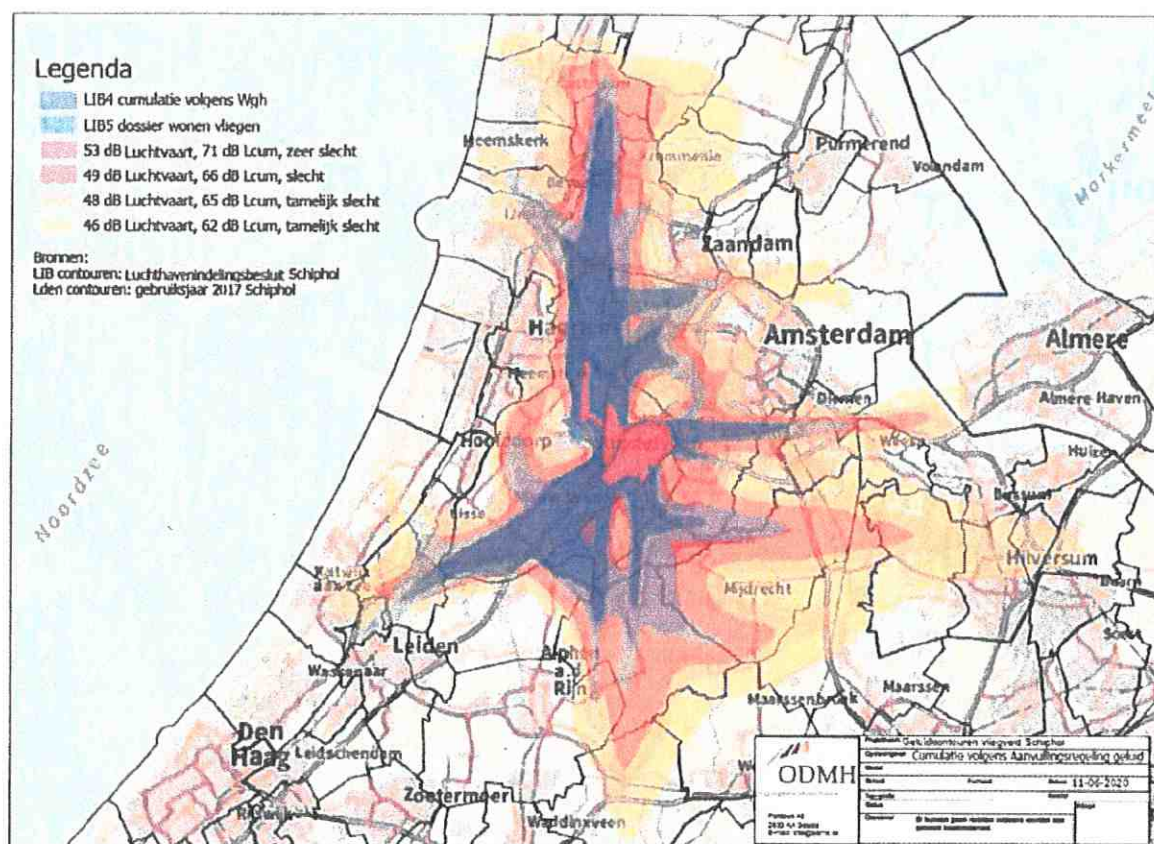
De LVN en de PlanMER stippen veel aan maar laten vrijwel alle vragen onbeantwoord. Illustratief is de voorkeursstrategie (hoofdstuk 4, voorkeursstrategie, pagina 49 in de PlanMER) daarin staan opsommingen van belangrijkste besluiten. Pas als deze besluiten zijn genomen, kan deze voorkeursstrategie worden uitgevoerd. Maar er moet nog wel erg veel worden onderzocht en besloten. De planning daarvoor ontbreekt.

Is dit hoopvol of is dit zorgwekkend? Dat laten we aan de Kamer om te beoordelen. Met deze zienswijze geven wij aan welke knelpunten wij ervaren en de zorg die deze sectorale insteek van de LVN bij ons oproept. De luchtvaartnota kan in zijn huidige vorm niet op regionaal draagvlak rekenen. We vragen u om de huidige crisis aan te grijpen om de komende twee jaar samen met de regio te komen tot een set uitvoeringsafspraken voor de komende tien jaar.

Hoofdstuk 4, namens alle leden van de BRS.

Bijlage 1

Kaartje van de leefkwaliteit conform de cumulatierregels uit de aanvullingsregeling omgevingsrecht.



FNV Schiphol zienswijze Luchtvaartnota

Uitgangspunten

FNV Schiphol vindt dat de volgende sociale vestigingseisen van toepassing moeten zijn voor bedrijven die actief zijn in de luchtvaart:

- Vast: er moet een einde komen aan de carrousel van tijdelijke, kleine en andere onzekere baantjes en ook aan de onzekere roosters;
- Veilig: hier mag sowieso geen discussie over zijn;
- Veertien: een eerlijke beloning voor de mensen die in de luchtvaart werken. Hun werk is zwaar en dat geldt ook voor de verantwoordelijkheid die op hun schouders rust.

Zoals we hieronder zullen toelichten, kunnen deze punten niet los van elkaar worden gezien. Een veilige luchtvaart vereist ervaren werknemers en fatsoenlijke arbeidsvoorwaarden en – omstandigheden.

Overlegstructuren

In de Luchtvaartnota worden nieuwe overlegstructuren aangekondigd, zoals de Nationale Klankbordgroep en de klankbordgroep luchtvaartveiligheid.

Tijdens de voorbereiding van de Luchtvaartnota heeft de FNV inbreng geleverd, zowel via de Klankbordgroep als via schriftelijke bijdragen. We hebben hier gemengde gevoelens aan overgehouden. Meerdere malen werden in conceptteksten concrete verbeteringen opgenomen als het gaat om veiligheid en arbeidsomstandigheden, die vervolgens in een latere versie weer werden geschrapt.

Coronacrisis en de toekomst van de luchtvaart

Van verschillende kanten is kritiek geuit op het feit dat de Luchtvaartnota geen rekening houdt met de gevolgen van de huidige crisis. De FNV is het met die kritiek eens.

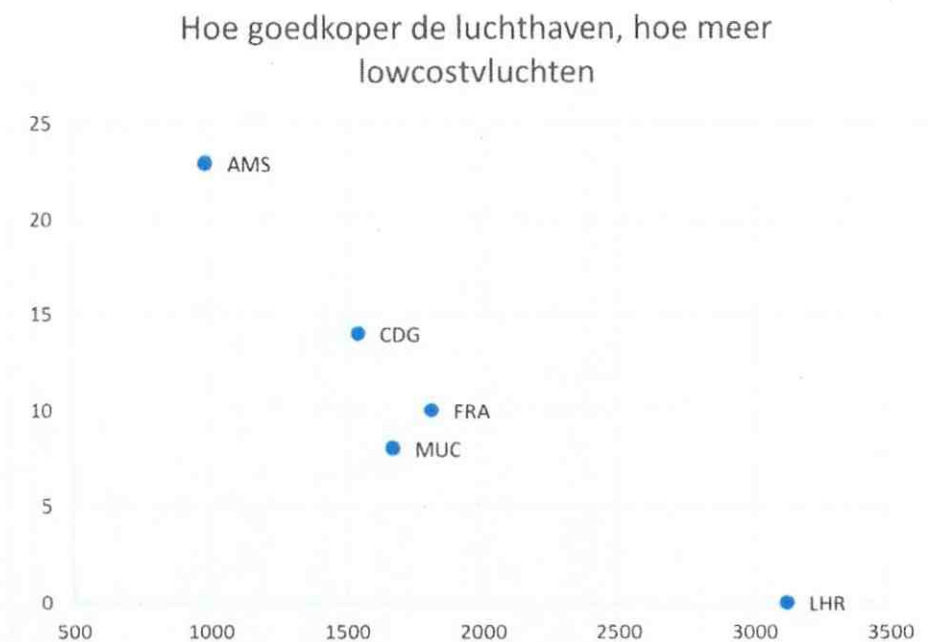
We missen met name een analyse van de structurele veranderingen op de luchtvaartmarkt die de crisis kan veroorzaken. Denk bijvoorbeeld aan: consolidatie van de markt en de gevolgen voor de concurrentie; mogelijke veranderingen in de passagierssamenstelling (zakelijk versus *leisure*); en veranderingen in de onderlinge afspraken tussen landen over toegang tot het luchtruim. Niemand kan precies voorspellen hoe de luchtvaartmarkt er over een paar jaar uitziet, maar er zijn wel degelijk plausibele scenario's te ontwikkelen.

De FNV vindt het onverstandig om het luchtvaartbeleid voor de komende dertig jaar te baseren op de verwachting dat er weinig zal veranderen. Temeer omdat de huidige crisis de mogelijkheid met zich meebrengt om na te denken over wat voor luchtvaart we in de toekomst willen. Willen we doorgaan met de race naar beneden; met een permanente prijzenslag om maar zoveel mogelijk te kunnen groeien? Of kiezen we voor een luchtvaart waarin maatschappelijke meerwaarde centraal staat, waarin bedrijven normale rendementen kunnen halen, waarin de veiligheid centraal staat en waarin fatsoenlijk met werknemers wordt omgegaan?

Netwerkkwaliteit

De Luchtvaartnota wil de netwerkkwaliteit centraal stellen. Tegelijk constateert de minister dat de luchtvaart sterk geliberaliseerd is, waardoor de beleidsruimte voor de Rijksoverheid beperkt is. Ze wil een beleidskader ontwikkelen en tegelijk in Europa pleiten voor meer mogelijkheden om te sturen via de slotcoördinatie en de luchthavengelden.

De FNV maakt zich zorgen dat dit veel te lang gaat duren. Door de crisis moeten we er rekening mee houden dat de komende maanden slots vrij gaan komen op Schiphol. Ultralowcostmaatschappijen met diepe zakken staan al klaar om deze ruimte op te gaan vullen met vluchten die geen bijdrage leveren aan de netwerkkwaliteit; die weinig maatschappelijke meerwaarde hebben en die bovendien worden uitgevoerd zonder respect voor onze arbeidsnormen. Op die manier ontstaat een situatie die achteraf nauwelijks nog terug te draaien valt.



De Luchtvaartnota gaat voorbij aan een belangrijk sturingsinstrument dat nu al beschikbaar is, namelijk de luchthavengelden. Schiphol is de goedkoopste luchthaven van Europa en vormt daardoor een magneet voor lagekostenmaatschappijen. De grafiek hierboven laat dat zien: hoe lager de luchthavengelden plus overheidsheffingen, hoe hoger het aandeel lowcostvluchten.¹

Een oorzaak van de extreem lage luchthavengelden is de race naar beneden op de luchthaven. Jarenlang heeft Schiphol actief de concurrentie aangewakkerd met als doel om de kosten steeds verder omlaag te brengen. Dit heeft geleid tot hoge werkdruk en slechte arbeidsvoorwaarden. Om hier iets aan te doen zijn sociale vestigingsvoorwaarden nodig, die zorgen voor een gelijk speelveld en daarmee sociale dumping tegengaan. Daarmee ontstaat ook een eerlijkere prijs voor het gebruik van de luchthaven, wat weer kan helpen om luchtvaartmaatschappijen die geen bijdrage leveren aan de netwerkkwaliteit te ontmoedigen.

¹ De grafiek toont de totale 'aeronautical opbrengsten' (havengelden plus overheidsheffingen) op de x-as en het aandeel vluchten uitgevoerd door lowcostmaatschappijen/charters op de y-as, voor grote luchthavens in de EU plus GB. Bronnen: SEO, Benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen 2019; SEO, Monitor netwerkkwaliteit en staatsgaranties 2009-2019.

Gezonde en veilige arbeidsomstandigheden

Sinds de uitbraak van het coronavirus zijn werknemers op luchthavens aan onnodige risico's blootgesteld doordat te lang werd gewacht met maatregelen om besmettingsrisico's terug te dringen voor werknemers die in contact komen met passagiers.

Nu de luchtvaart weer op gang komt, moet er ook iets gedaan worden aan een ander gezondheidsrisico, namelijk de blootstelling van werknemers aan ultrafijnstof. Vanuit het voorzorgprincipe moeten maatregelen worden genomen om blootstelling van werknemers aan ultrafijnstof terug te dringen. Daarnaast moet er onafhankelijk onderzoek komen (door het RIVM en niet door of in opdracht van de Schiphol Group zelf) naar concentraties ultrafijnstof op de werkplek van het grondpersoneel en naar de gezondheidsrisico's die hiermee samenhangen. Daarmee kan niet worden gewacht totdat het lopende RIVM-onderzoek onder omwonenden is afgerond.

Luchtvaartveiligheid

De Luchtvaartnota erkent dat de race naar beneden in de luchtvaart niet alleen nadelig uitpakt voor werknemers, maar ook voor de luchtvaartveiligheid: "De afgelopen jaren is er meer aandacht voor de werkomstandigheden van personeel in de luchtvaart en de gevolgen voor de veiligheid. Door toenemende druk op meer efficiency in de processen zijn nieuwe vraagstukken ontstaan op het gebied van arbeidsomstandigheden." De PlanMER wijst op de toegenomen werkdruk in de luchtvaart en de risico's voor de vliegveiligheid die het gevolg zijn van arbeidsgerelateerde onderwerpen zoals werkdruk.

De FNV is blij dat er in het overheidsbeleid nu eindelijk aandacht is voor de veiligheidsrisico's die samenhangen met de arbeidsomstandigheden. De afgelopen jaren zijn er talloze rapporten verschenen van o.a. NLR, de Onderzoeksraad voor de Veiligheid en de Inspectie ILT waarin gewaarschuwd wordt voor veiligheidsrisico's in relatie met sociale omstandigheden zoals zware werkdruk en hoog personeelsverloop onder het grondpersoneel.² Keer op keer zijn die rapporten in de spreekwoordelijke la verdwenen.

Het is dan ook pijnlijk om te moeten vaststellen dat er in de Luchtvaartnota opnieuw geen concrete maatregelen worden aangekondigd. De minister verwijst naar Europa en naar overleg met vakbonden. Het voorgestelde pad via het Europese luchtvaartveiligheidsinstituut EASA is van belang, maar het biedt onvoldoende mogelijkheden om de positie van de werknemer en daarmee de vliegveiligheid te bevorderen. EASA stelt bijvoorbeeld dat het terugdringen van het personeelsverloop een direct effect zal hebben op het aantal ongelukken bij de grondafhandeling, maar wijst er tegelijk op dat sommige oplossingen daarvoor buiten de bevoegdheid van EASA vallen.³

De FNV vindt dat de minister haar verantwoordelijkheid moet nemen en sociale vestigingseisen moet afkondigen: vast, veilig en veertien voor iedereen die in de luchtvaart werkt. Mocht de minister niet met concrete voorstellen om kom dit probleem aan te pakken dan zal het personeel dit zelf moeten afdwingen bij de Schiphol Group, waarschijnlijk via collectieve acties.

Arbeidspool

FNV Schiphol wil dat er één onafhankelijke arbeidspool voor (afhandelings-) personeel op Schiphol wordt gecreëerd, waar bedrijven verplicht gebruik van maken. Deze pool voorziet in goed opgeleid personeel waardoor vanwege de directe gezagsverhouding wel een veilige en betrouwbare

² Voor een samenvatting en bronvermeldingen zie het FNV-rapport Veiligheid op de grond.

³ EASA, Concept Paper Groundhandling Roadmap: Staff Turnover.

dienstverlening gegarandeerd is. Voor medewerkers van deze pool gelden vanzelfsprekend sociale vestigingseisen, waaronder fatsoenlijke arbeidsvoorwaarden zoals een goede cao, een normaal pensioen en voorspelbare en werkbare roosters. De dienstverlening aan passagiers met een beperking (PRM) dient inbesteed te worden door Schiphol.

Ondermijning en drugscriminaliteit

Onlangs heeft de gemeente Haarlemmermeer onderzoek laten doen naar risico's voor ondermijning op Schiphol. Daarin worden uiteenlopende risicofactoren geanalyseerd, waaronder ook arbeidsgerelateerde problemen:

Bagagemedewerkers zijn over het algemeen laag opgeleid, verrichten zwaar werk en verdienen een laag uurloon. Sommigen zijn in dienst van bijvoorbeeld de KLM, anderen werken voor uitzendbureaus. Uitzendkrachten hebben minder binding met het bedrijf waar zij werken dan vaste medewerkers. [...]

In sommige interviews wordt gesteld dat de lonen erg laag zijn, namelijk op en rond het minimumloon, en dat het daarom verleidelijk is om met criminele activiteiten het inkomen te vergroten. Enkele anderen wijzen op de mogelijkheid om met overwerk en ploegendiensten het nettoloon aanzienlijk op te hogen.

Daarnaast wijst het rapport op specifieke risico's bij de inzet van uitzendkrachten, bijvoorbeeld als het gaat om screening.

Deze bevindingen onderstrepen nog eens het belang van sociale vestigingsvoorwaarden op de luchthavens.

Aan Hare Excellentie
Mevrouw
Minister van Infrastructuur en Waterstaat
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Betreft : Zienswijze Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050

Hoofddorp, 25 juni 2020,

Hooggeachte

Graag maken ondergetekenden namens GroenLinks Haarlemmermeer van de gelegenheid gebruik om een zienswijze te geven op de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050. In deze zienswijze zullen wij voornamelijk ingaan op aspecten die te maken hebben met Schiphol. De reden daarvoor is dat Schiphol is gelegen binnen onze gemeente én omdat Schiphol het overgrote gedeelte van de vliegbewegingen in ons land op haar conto schrijft.

Inleiding: Schiphol en Haarlemmermeer

De nationale luchthaven Schiphol ligt binnen de grenzen van onze gemeente, de gemeente Haarlemmermeer. De geschiedenis van Haarlemmermeer en Schiphol zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Illustratief daarvoor is dat in het logo van de nieuwe gemeente Haarlemmermeer, op 1 januari 2019 ontstaan na de gemeentelijke herindeling van Haarlemmerliede & Spaarnwoude en Haarlemmermeer, de luchthaven duidelijk gemarkeerd is middels een vliegtuig en een verkeerstoren.

Veel inwoners hebben een relatie met Schiphol, bijvoorbeeld doordat zij hun inkomen direct of indirect danken aan de werkgelegenheid die Schiphol met zich meebrengt. Zij staan meestal welwillend tegenover de luchthaven, ook als het gaat om hinder die ervaren wordt. 'Niet zeuren als je hier gaat wonen', is een veelgehoorde opvatting. Ook politiek-bestuurlijk is de opstelling van Haarlemmermeer als het gaat om Schiphol van oudsher welwillend. Er is bovendien sprake van een gevoelde verantwoordelijkheid voor de 'BV Nederland', waarvoor men Schiphol van groot belang acht.

Inmiddels is die welwillendheid richting Schiphol bij een groot deel van onze inwoners aan het afkalven. Daarvoor zijn een aantal redenen aan te wijzen. De voornaamste reden is de snelle groei van de luchthaven in de afgelopen decennia: sinds 1990 is het aantal vliegtuigbewegingen verdubbeld. Ook het aantal inwoners van onze gemeente steeg in die periode enorm. De bedrijfsvoering en de groeiwensen van Schiphol en haar partners staan steeds vaker op gespannen voet met de belangen van (inwoners van) Haarlemmermeer en omgeving. Daarbij gaat het om thema's als het klimaat, gezondheid, geluid(soverlast), nachtrust, veiligheid, biodiversiteit en het ruimtebeslag.

Wat wij vragen

Namens GroenLinks Haarlemmermeer vragen wij aan u als minister van Infrastructuur en Waterstaat om de aspecten die we hieronder puntsgewijs introduceren te adresseren in de definitieve luchtvaartnota 2020-2050.

We roepen u op om op gedegen wijze en zonder vooringenomenheid alle aspecten te onderzoeken die van belang zijn voor het formuleren van een duurzame toekomstvisie op de luchtvaart. Een belangrijk kader daarbij is dat gezocht moet worden naar een nieuwe balans tussen de lusten en de

lasten van de luchtvaart in ons land. Maatschappelijke belangen en effecten moeten zwaarder worden meegewogen dan tot dusverre is gedaan. Voorbeelden daarvan zijn de klimaatcrisis en nieuwe kennis op het gebied van de negatieve effecten van ultrafijnstof, geluid en nachtrustverstoring op de gezondheid. Andere voorbeelden zijn de effecten van stikstofdepositie van de luchtvaart op de woningbouw en op biodiversiteit.

Onze eerste indruk is dat de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 uitgaat van vanzelfsprekende groei. Daarmee staat u als minister met de rug naar de allergrootste crisis in de geschiedenis van onze aarde: de klimaatcrisis.

Op 23 juni 2020 was het in Siberië 38 graden Celsius. Een onheilspellend teken van een ongekend grote ramp. Wij vragen u, met de klimaatcrisis als eerste en meest belangwekkende aanleiding, in te zetten op een luchtvaart die écht duurzaam verantwoord is. En dat is een luchtvaart die ten dienste staat van de samenleving, en zich allereerst ten volle committeert aan de wereldwijde klimaatdoelstellingen. Daarbij vragen wij u creatief te zoeken naar (letterlijk) andere wegen om onze mobiliteitsvraag te accommoderen, dan wel deze mobiliteitsvraag af te wegen tegen andere maatschappelijke belangen.

Onze oproep in deze zienswijze is om een nieuwe afweging te maken tussen álle belangen die er zijn, en daarbij dus klimaat, gezondheid, leefbaarheid en veiligheid voorop te stellen. Immers: de luchtvaart is geen doel op zich, maar een middel dat ten dienste staat van onze samenleving.

De impact van de coronacrisis op en rond Schiphol

Terecht heeft u in de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 een kader opgenomen over de coronacrisis. De coronacrisis trekt in onze gehele samenleving sporen, nu en in de toekomst. Op korte termijn gaat de aandacht vooral uit naar de gezondheidsaspecten, op de middellange en lange termijn zullen we ook te maken krijgen met de economische en maatschappelijke gevolgen van deze crisis.

Vooruitlopend op de zienswijze op de Ontwerp-luchtvaartnota 2020-2050 wil GroenLinks Haarlemmermeer aandacht vragen voor de gevolgen van de coronacrisis voor onze regio en speciaal voor onze gemeente, de gemeente Haarlemmermeer. De coronacrisis zal, zoals u terecht opmerkt, gevolgen hebben voor de luchtvaart. Voor Haarlemmermeer geldt dat wij met betrekking tot onze arbeidsmarkt bovengemiddeld afhankelijk zijn van de luchtvaartsector, en daarmee bovengemiddeld kwetsbaar. De coronacrisis maakt ons dit duidelijk.

[Een eerste analyse van de Metropoolregio Amsterdam \(MRA\) schetst vier scenario's](#) m.b.t. de gevolgen van de coronamaatregelen voor de economische groei en de werkgelegenheid in de MRA en Groot-Amsterdam. Ongeveer een kwart van de banen in de MRA wordt mogelijk geraakt. Dit is goed te verklaren: meer dan gemiddeld in Nederland werken onze inwoners in de luchtvaart, in de horeca, in de detailhandel en in de uitzendbranche. Het lijkt dan ook onvermijdelijk dat in onze gemeente, de gemeente Haarlemmermeer, qua werkgelegenheid harde klappen gaan vallen.

Veel banen op en rond Schiphol zullen (tenminste tijdelijk) verdwijnen. Tegelijkertijd is er in onze regio sprake van een personeelstekort in andere sectoren. Ook heeft onze gemeente een grote woningbouwopgave en hoge ambities op het gebied van de energietransitie. Dat biedt kansen die onze regio nu ook moet (kunnen) pakken. Bijvoorbeeld om onze arbeidsmarkt te hervormen waardoor we minder afhankelijk worden van de werkgelegenheid gerelateerd aan de luchtvaart. Maatschappelijk is het natuurlijk van het hoogste belang dat mensen in onze regio van werk naar werk worden begeleid. Inmiddels zijn er [in de regio maatregelen genomen](#), zoals het instellen van een Regionaal Werkcentrum.

De luchtvaart heeft onze gemeente én ons land veel economische voorspoed gebracht. Tegelijkertijd blijkt de balans tussen de lusten en lasten van de luchtvaart voor onze inwoners in toenemende mate verstoord. Over die verstoorde balans gaat onze zienswijze op de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050.

We willen u vragen dit alles in samenhang te bezien: de gevolgen van de coronacrisis voor de luchtvaart en voor onze gemeente én de nieuwe koers voor de luchtvaart. De coronacrisis is een ongekende catastrofe maar biedt ook kansen om nieuwe wegen in te slaan. Wegen die ons leiden naar oplossingen voor grote maatschappelijke opgaven op het gebied van klimaat, gezondheid, veiligheid en werkgelegenheid.

Ruimtelijke ordening en Schiphol

Schiphol neemt in onze gemeente van oudsher een prominente plek in. Ook letterlijk, want het ruimtebeslag van de luchthaven 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 gemeente 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 aan te geven op welke wijze het ruimtelijke beslag van Schiphol, zowel letterlijk als ook qua reservering voor de tweede Kaagbaan en geluidscontouren, effect heeft op de ruimtelijke ontwikkeling binnen de Metropoolregio Amsterdam, ook in relatie tot bovengenoemde opgaven.
2. We verzoeken u dringend de reservering voor de Tweede Kaagbaan op te heffen.

Wonen bij Schiphol: gezondheid en geluid

Veel van onze inwoners ervaren ernstige overlast door het (grond)geluid dat de continue¹ stroom vliegtuigbewegingen én de grondgebonden activiteiten op Schiphol met zich meebrengen. In 2017 waren er bijna 500.000 vluchten op Schiphol, waarvan 32.700 nachtvluchten.

In 2016 deed [GGD Kennemerland onderzoek naar de geluidhinder en de slaapverstoring door vliegverkeer](#). Uit dit onderzoek bleek dat in de voormalige gemeente Haarlemmerliede & Spaarnwoude maar liefst 27 procent van de inwoners ernstige geluidshinder ondervindt door het vliegverkeer, in de voormalige gemeente Haarlemmermeer was dat 15 procent. Van ernstige slaapverstoring was sprake bij 15 procent van de inwoners van Haarlemmerliede en Spaarnwoude en bij 8 procent van de inwoners van de voormalige gemeente Haarlemmermeer. Dit is beduidend hoger dan wat er gemiddeld in deze regio wordt gerapporteerd: voor ernstige geluidhinder is dat 8 procent, voor ernstige slaapverstoring 4 procent. Van de deelnemers aan het onderzoek geeft gemiddeld 13 procent aan bezorgd te zijn om de gezondheid vanwege het wonen in de nabijheid van een vliegveld.

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 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 hoog zijn.

Recent (juni 2020) bracht het [RIVM naar aanleiding van de WHO-richtlijnen](#) een rapport uit. Belangrijk op te merken is dat in deze richtlijnen rekening wordt gehouden met nieuwe inzichten, bijvoorbeeld dat de ernstigere gezondheidseffecten van geluid, zoals coronaire hartziekten, al bij lagere geluidsniveaus optreden dan in het verleden werd aangenomen. Voor de luchtvaart zou een veilige grens gelden van 45 dB, veel lager dan in onze gemeente doorgaans wordt gemeten.

Deze onderzoeken zijn buitengewoon actueel omdat er (ook) in onze gemeente een enorme woningbouwopgave is. Er zijn plannen om in Haarlemmermeer voor 2040 circa 20.000 nieuwe

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

woningen te bouwen. De vraag is of dit mogelijk is wanneer de gezondheidsrisico's, die gepaard gaan met de geluidsbelasting gerelateerd aan Schiphol, worden meegewogen in de besluitvorming.

Recent (juni 2020) is duidelijk geworden dat in de [nieuwe Omgevingswet geluid zwaarder](#) zal worden meegewogen, en dat ook het geluid afkomstig van luchthavens en vliegtuigen zal meetellen. Dit betekent dat het, zonder (zeer) drastische maatregelen op Schiphol, in onze gemeente vrijwel onmogelijk zal worden nieuwe woningen te bouwen.

Een voorbeeld: de geplande wijk Schuilhoeve in Badhoevedorp

Aan de Schipholzijde van Badhoevedorp is de nieuwe wijk Schuilhoeve gepland. Een locatie waar er naar verwachting sprake zal zijn van veel geluidsoverlast, zowel van vliegtuigbewegingen als van grondgebonden activiteiten. Om deze wijk mogelijk te maken heeft de gemeente Haarlemmermeer in het kader van de Wet geluidhinder (Wgh) hogere grenswaarden voor de geluidsbronnen wegverkeer en industrielawaai vastgesteld.²

In de plannen voor Schuilhoeve wordt een grondgeluidniveau geaccepteerd dat 5dB hoger ligt dan wat acceptabel werd geacht in de [afspraken met betrekking tot het niveau van het grondgeluid zoals dat 10 jaar geleden voor Hoofddorp-Noord](#) is afgesproken. Ter informatie: een toename van 5 dB betekent ongeveer vier keer zoveel geluid. De gemeente onderzoekt momenteel op deze locatie wat de mogelijke effecten zijn van 'geluidadaptief bouwen'.

Geluid en grondgeluid gerelateerd aan de luchthaven en de effecten daarvan op de leefomgeving, op het welzijn en de gezondheid van onze inwoners zijn naar de overtuiging van GroenLinks Haarlemmermeer in onze gemeente volstrekt onvoldoende serieus genomen in de afgelopen jaren.

Sterker nog, ook in Haarlemmermeer is de beleidsregel 'Wonen en vliegen' vastgesteld. Hiermee wordt wonen mogelijk gemaakt in gebieden waar de leefbaarheid vanwege het geluid onder druk staat. Naar de overtuiging van GroenLinks Haarlemmermeer is deze beleidsregel in strijd met de grondwettelijke zorgplicht van de overheid voor de burger. Van toekomstige bewoners kan bovendien niet verwacht worden dat zij kunnen inschatten in welke mate vlieghinder hun persoonlijke leven en hun gezondheid zal raken.

Zienswijze punten 3, 4, 5, 6 en 7:

3. We verzoeken u om in de luchtvaartnota 2020-2050 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 en het RIVM te betrekken. Ook verzoeken we u (handhaafbare) normen voor geluid en grondgeluid te definiëren en voor de monitoring en de handhaving daarvan voorzieningen te treffen.
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.
5. Wij verzoeken u bij uw onderzoek naar het verminderen van nachtvluchten op Schiphol niet alleen de voorgenomen economische effecten te bestuderen maar ook de gezondheidseffecten in kaart te brengen. We verzoeken u ook het scenario 'algehele nachtsluiting tussen 23 uur en 7 uur' te onderzoeken.
6. We verzoeken u om te onderzoeken of 'geluidadaptief bouwen' een bijdrage kan leveren als het gaat om het (grond)geluid in relatie tot wonen, gezondheid en leefbaarheid, en zo ja: welke bijdrage dat dan is.

² Besluit hogere waarden voor bestemmingsplan Schuilhoeve – Badhoevedorp, Nota van B&W, 2018.0064824

7. We verzoeken u om te onderzoeken of, en zo ja, in welke mate, (grond)geluid de kwaliteit van de openbare buitenruimte en de recreatiegebieden in de omgeving van Schiphol beïnvloedt en of, en zo ja in welke mate, hinderbeperkende maatregelen een geluidreducerende invloed hebben als het gaat om de openbare buitenruimte en recreatiegebieden.

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 de 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 Nederland en Europa](#) worden gehanteerd.

Zienswijze punt 8 en 9:

8. We verzoeken u de uitkomsten van het bovengenoemde RIVM-onderzoek te betrekken in de luchtvaartnota 2020-2050, en eventueel aanvullend onderzoek te (laten) doen.
9. We verzoeken u handhaafbare (gezondheids)normen voor luchtkwaliteit en (ultra)fijnstof in de Luchtvaartnota 2020-2050 op te nemen, en voor de monitoring en de handhaving daarvan voorzieningen te treffen.

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 10:

10. We verzoeken u 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. In de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 stelt u dat de luchtvaart tot 2070 de tijd heeft om klimaat-neutraal te worden. Effectief betekent dit dat vanaf 2050 inwoners en andere

sectoren hierin zullen moeten compenseren voor de luchtvaart. Dit lijkt ons zeer onwenselijk en niet goed uit te leggen.

Het vervangen van vluchten tot 750 km door reizen per trein, staat in de [Initiatiefnota van GroenLinks 'Luchtvaart op de rails'](#). Ondanks toezeggingen heeft u in de voorliggende Ontwerp-Luchtvaartnota het actieplan Air Rail niet nader uitgewerkt. Deze mogelijkheid biedt kansen om het aantal kortereafstandsvluchten terug te dringen en draagt daarmee wezenlijk bij aan het klimaatvraagstuk. Voor de uitvoering ervan zijn grootschalige aanpassingen nodig van het station op Schiphol én van de infrastructuur in onze gemeente, ic het doortrekken van de Noord-Zuidlijn naar station Hoofddorp. Dit laatste zal een kostbare aangelegenheid worden. Gezien het nationale belang, kan niet van de gemeente Haarlemmermeer worden verwacht aan dit project financieel bij te dragen.

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 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 11, 12, 13 en 14:

11. We verzoeken u in de Luchtvaartnota 2020-2050 te komen met handhaafbare normen voor CO₂-emissies voor de luchtvaartsector en maatregelen te nemen waardoor de uitstoot van CO₂ in lijn wordt gebracht met die van andere sectoren en de uitstoot in 2050 ook voor de luchtvaart nul is.
12. We verzoeken u in de Luchtvaartnota 2020-2050 het actieplan Air-Rail uit te werken en voor zover dit de belangen van de gemeente Haarlemmermeer raakt, hierover met onze gemeente in overleg te gaan, en te zorgen voor borging van de benodigde financiële middelen.
13. We verzoeken u om 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.
14. We verzoeken u om de klimaateffecten te onderzoeken van diverse groei- én krimpscenario's met betrekking tot de luchtvaart in Nederland, inclusief én exclusief de mogelijke effecten van mogelijke innovaties die de uitstoot van CO₂ beperken.

‘Verdozing’ van het landschap

Ook in [Haarlemmermeer is sprake van een explosieve uitbreiding](#) van het aantal grote opslag- en distributiecentra (en datacenters). Deze hallen worden ogenschijnlijk zonder enige vorm van regie geplaatst en niet zelden op vruchtbare landbouwgrond. Deze ontwikkelingen zijn GroenLinks Haarlemmermeer een doorn in het oog.

Recent heeft het [College van Rijksadviseurs een breed onderzoek uitgevoerd naar opslag- en distributiecentra en datacenters in Nederland](#). Uit de conclusie in dit rapport: ‘Dat betekent dat we ook de ontwikkeling van logistiek vastgoed moeten bezien in samenhang met andere opgaven en met de bestaande en toekomstige kwaliteiten van ons land.’

Zienswijze punt 15 en 16:

15. We verzoeken u te onderzoeken in welke mate de luchtvaart en het bijbehorende vrachtverkeer bijdraagt aan de ‘verdozing’ van Nederland.
16. We verzoeken u om het aangehaalde advies uit het onderzoek van het College van Rijksadviseurs ter harte te nemen.

Ecologie, natuurbescherming, biodiversiteit, ook in relatie tot stikstof

De leefomgeving is natuurlijk niet alleen de leefomgeving van de mens. Wat ons opvalt in de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 is dat er weinig tot geen aandacht is voor ecologische impact van het luchtverkeer. Dit baart ons zorgen, zeker in het licht van het feit dat Nederland het qua biodiversiteit erg slecht doet: [in ons land is de biodiversiteit](#), afgemeten aan kwaliteit en kwantiteit van natuur, afgenomen tot ca. 15% van de oorspronkelijke situatie, voor Europa is dat gemiddeld iets minder van 50%.

Begin juni presenteerde het [Adviescollege Stikstofproblematiek haar eindrapport: Niet alles kan overal](#). In dit rapport wordt ingegaan op maatregelen die genomen moeten worden om de natuur te beschermen tegen de schadelijke effecten van overmatige stikstofdepositie. Duidelijk is dat er veel verdergaande maatregelen nodig zijn dan tot dusverre zijn genomen.

Op 15 januari 2020 kwam het [Adviescollege Stikstofproblematiek al met een tussentijds advies met betrekking tot stikstof voor de luchtvaartsector](#). Hieruit de volgende veelzeggende quote: ‘Het waarborgen van een vermindering van NOx-emissies, bij groei van de luchtvaartsector, vereist een volwaardige, volledige en integrale beoordeling van de gevolgen van de ontwikkelingen van de Nederlandse luchthavens (incl. de grondgebonden en luchthaven-gerelateerde activiteiten).’

Zienswijze punt 17, 18 en 19:

17. We verzoeken u in de luchtvaartnota 2020-2050 biodiversiteit als indicator nadrukkelijk en meetbaar mee te nemen.
18. We verzoeken u te onderzoeken welke effecten diverse groei- en krimpscenario's van de luchtvaart hebben op de biodiversiteit in ons land, en daarbij ook in te gaan op de biodiversiteit in de onmiddellijke omgeving van de luchthaven Schiphol.
19. We verzoeken u de conclusies van het Adviescollege Stikstofproblematiek over de uitstoot van NOx door de luchtvaartsector in de Luchtvaartnota 2020-2050 te borgen en te komen tot handhaafbare normen voor NOx-uitstoot door de luchtvaartsector (incl. de grondgebonden en luchthaven-gerelateerde activiteiten) en voor de monitoring en de handhaving daarvan voorzieningen te treffen.

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 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 voorliggende Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 kan het bovengeschetste beeld bij ons niet wegnemen. U schrijft dat publieke belangen centraal staan, maar uit de nota ontstaat het beeld dat u hiermee exclusief economische belangen bedoelt en dat u selectief inzet op groei van het aantal vluchten, zonder enige concrete borging van die andere belangen.

Nergens in de Ontwerp-Luchtvaartnota wordt u namelijk concreet als het gaat om die andere belangen: klimaat, gezondheid, hinderbeperking en biodiversiteit.

We vinden het belangrijk het hier nogmaals nadrukkelijk te stellen: ook de huidige situatie heeft, blijkens diverse onderzoeken, waarvan wij er in deze zienswijze enkelen hebben aangehaald, in toenemende mate negatieve gevolgen voor de nachtrust, de gezondheid en kwaliteit van de leefomgeving van onze inwoners. Het is in onze ogen niet uit te leggen dat dát niet ook een belangrijk uitgangspunt is van deze Ontwerp-Luchtvaartnota. Naast natuurlijk het meest prangende maatschappelijke vraagstuk: de opwarming van onze aarde.

De communicatie vanuit de overheid draagt niet altijd bij aan vertrouwen in diezelfde overheid. Dit geldt in het bijzonder voor het luchtvaartdossier, dat inmiddels zelfs een nieuw werkwoord heeft opgeleverd: Schiphollen.

De voorliggende nota is qua leesbaarheid beter dan de notitie reikwijdte en detailniveau (NRD) voor de planMER. Ondanks het heldere taalgebruik is er een belangrijke omissie in deze nota: nergens wordt u concreet. Zo maakt u nergens gebruik van SMART geformuleerde doelstellingen. U gebruikt deze keer wel de duurzaamheidsdoelstellingen, maar nulmetingen, streefwaarden en tijdspaden ontbreken geheel. In de tekst staan figuren opgenomen die verder nergens nader worden toegelicht en eerder verwarrend dan verhelderend werken. Een voorbeeld daarvan is figuur 4.1: model voor de relatie tussen geluid en gezondheid. Als het uitgangspunt is dat Schiphol 'groei moet verdienen' kan dat ons inziens niet zonder duidelijke streefwaarden en metingen van de huidige situatie.

Transparantie is een kernwaarde voor betrouwbaar openbaar bestuur. Deze nota is het startpunt van belangrijk beleid, beleid dat heel veel inwoners van ons land in vele facetten van hun leven zal raken, decennialang. Daar hadden velen, ook GroenLinks Haarlemmermeer, echt meer van verwacht.

Zienswijze punt 20:

20. We roepen de minister op om in de communicatie met alle belanghebbenden te streven naar tijdige, volledige, correcte en begrijpelijke informatie. Dit geldt dus ook voor deze Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 en het vervolgtraject.

Tot slot

In deze zienswijze hebben we u willen meenemen in het steeds complexere speelveld waar we in Haarlemmermeer mee te maken hebben vanwege de aanwezigheid van Schiphol in onze gemeente.

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 om de veiligheid en gezondheid van onze inwoners.

Naar ons harde oordeel zijn de belangen van onze inwoners tot op heden volstrekt onvoldoende meegewogen in de besluitvorming rond luchthaven Schiphol. Dit geldt ook voor de voorliggende Ontwerp-Luchtvaartnota. Dit staat op gespannen voet met de grondwettelijke zorgplicht die de overheid heeft voor haar burgers. Het is hoog tijd dat hierin verandering komt. Veel inwoners van ons land, en zeker de inwoners van Haarlemmermeer, betalen een hoge prijs als het gaat om de luchtvaart. Zij worden continu geconfronteerd met geluid, ook in de nacht, en staan bloot aan de uitstoot van (ultra)fijnstof, met mogelijk ernstige gevolgen voor hun gezondheid en welzijn.

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.

Het lijkt wel of we in de discussie over de luchtvaart een belangrijk uitgangspunt over het hoofd zien. En dat is dat de luchtvaart geen doel is, maar een middel. De kunst is om in de gesprekken over de toekomst van de luchtvaart helder te krijgen wat we als samenleving willen bereiken, wat onze doelen zijn. Wellicht kunnen de zeventien [Sustainable Development Goals](#), of Duurzame Ontwikkelingsdoelen, van de Verenigde Naties hierin behulpzaam zijn. U noemt deze in de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050, maar u bent nergens concreet.

Graag ontvangen wij een reactie op de punten die wij in deze zienswijze bij u onder de aandacht hebben gebracht.

Wij wensen u veel succes toe bij uw werkzaamheden.

Hoogachtend, namens GroenLinks Haarlemmermeer,



Zienswijze op het Ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050

Klankbordgroep Schiphol A1(A6)

Gooise Meren

Samenvatting en conclusie

"De Luchtvaartnota 2020-2050 beoogt een nieuwe koers uit te zetten naar een duurzame luchtvaartsector, die Nederland goed met de rest van de wereld blijft verbinden. Deze koers moet houvast bieden voor alle partijen die bij de luchtvaart betrokken zijn, omdat het een agenda met heldere doelen en een concrete aanpak voor de komende jaren zou zijn.

Op termijn zou dan de sector langs de uitgangspunten en voorwaarden uit de Luchtvaartnota groei kunnen verdienen, waarbij hinderbeperking centraal staat in plaats van het aantal vliegbewegingen. Dit zou tot een betere leefomgeving en luchtkwaliteit leiden, terwijl de sector met slimmere en schonere vliegtuigen ruimte kan creëren voor groei van het aantal vluchten."

Bij nadere bestudering van de concept Luchtvaartnota concluderen wij dat de beoogde groei van luchtvaart op grond van de huidige stand van de techniek de komende decennia niet mogelijk is, zonder afbreuk te doen aan het voornemen om de hinderbeperking terug te dringen en de leefomgeving en luchtkwaliteit te verbeteren. Daarnaast zijn wij van mening dat recente onderzoeken naar het economische nut van verdere groei van de luchtvaart ten onrechte buiten beschouwing zijn gelaten en dat aan de luchtvaartsector ten onrechte minder zware klimaat-eisen worden gesteld dan aan het overige bedrijfsleven en de inwoners van Nederland.

Zienswijze per onderwerp

Wij hebben onze zienswijze hieronder per onderwerp weergegeven, waarbij wij elk standpunt van een toelichting en onderbouwing hebben voorzien.

1. Hinderbeperking (bladzijden 46, 47, 49, 50, 51 en 73)

- a) *Schiphol veroorzaakt serieuze geluidsoverlast in een gebied dat ongeveer door de lijn Bergen – Alkmaar – Hoorn – Lelystad – Amersfoort – Leiden begrensd wordt. Hinderbeperking mag daarom niet tot de directe nabijheid van Schiphol beperkt blijven.*

Op bladzijde 49 staat: "De Rijksoverheid vindt het belangrijk dat lokaal maatregelen worden genomen om ernstige geluidshinder te beperken." Kennelijk beperkt men zich hierbij tot de geluidshinder binnen de geluidscontouren, waarbij men tevens uitgaat van het gefixeerd aantal ernstig gehinderde bewoners en woningen dat bij toetsing aan de gelijkwaardigheidscriteria worden gehanteerd. Ook de buitengebieden moeten meegenomen worden. Uit de jaarrapportage over 2019 van het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS) blijkt dat in een steeds groter gebied om Schiphol de geluidsoverlast toeneemt: <https://bezoekbas.nl/nieuws/jaarrapportage-en-jaaroverzichten-2019-zijn-beschikbaar/>. Om groei van Schiphol mogelijk te maken, wordt de luchthaven over een steeds langere afstanden op geringe hoogte aangevlogen. Maar ook de pauzes tussen de vliegtuigpassages van dalend en vertrekkend verkeer worden daardoor kleiner, wat een op zichzelf staande hinderbeleving is.

- b) *De huidige geluidsnormen zijn niet meer van deze tijd en moeten door de normen opgesteld door de WHO vervangen worden. Meer dan 2 miljoen omwonenden van luchthavens worden aan geluidsniveaus blootgesteld die schadelijk voor de gezondheid zijn.*

Op bladzijde 49 wordt geconstateerd dat de WHO normen op 45 dB L_{den} en 40 dB L_{night} voor de nacht liggen. Lager dus dan de huidige normen. Dit wordt met een nietszeggende, zeer vrijblijvende zin afgedaan: "De Rijksoverheid bepaalt vervolgens welke maatregelen passend zijn." Dit is echter in tegenstrijd met het vermeldde op bladzijde 46, waar onder meer onder punt 5 is opgenomen: "Het Rijk gebruikt daarbij het landelijke programma gericht op meten en berekenen van vliegtuiggeluid en het advies van de Wereldgezondheidsorganisatie WHO."

De WHO heeft deze normen op basis van de jongste medische inzichten vastgesteld. Geluidhinder geeft serieuze gezondheidseffecten, stelt de WHO. Het gaat onder meer om hart- en vaatziekten, leerproblemen, slaapverstoring en de geestelijke gezondheid. Uit het recent uitgebrachte RIVM-rapport 2019-0227 inzake de Motie Schonis en de WHO-richtlijnen voor omgevingsgeluid (2018)¹ blijkt dat in Nederland de WHO-normen het meest worden overschreden bij het wegverkeer, maar dat de overschrijdingen bij luchtvaart ook ernstige vormen aanneemt. Zie de onderstaande tabel zoals opgenomen op pag. 85 en 86 van het betreffende RIVM rapport.

Tabel 5.1 Aantal personen in Nederland* dat is blootgesteld aan geluidniveaus van weg-, vlieg- en railverkeer en windturbines die groter of gelijk zijn aan de WHO-advieswaarden [2].

Geluidbron	WHO advieswaarde (L _{den})	Aantal of percentage personen ≥ WHO-advieswaarde	
		Aantal personen	%
Wegverkeer [†]	53	6.144.400	36
Railverkeer [†]	54	319.100	1,9
Vliegverkeer [‡]	45	2.097.800	12
Windturbines**	45	9.100	0,05

Tabel 5.2 Aantal personen in Nederland* dat is blootgesteld aan geluidniveaus van weg-, vlieg- en railverkeer en windturbines die groter of gelijk zijn aan de gezondheidkundige advieswaarden van de WHO voor de nacht [2].

Geluidbron	WHO advieswaarde (L _{night})	Aantal of percentage personen ≥ WHO-advieswaarde	
		Aantal personen	%
Wegverkeer [†]	45	4.735.000	28
Railverkeer [†]	44	468.500	3
Vliegverkeer [‡]	40	219.800	1
Windturbines	**	NvT	NvT

*Het gaat om de totale bevolking; [†] Het RIVM heeft de geluidbelasting met data over de periode 2011-2016 in kaart gebracht; [‡] De blootstelling is gebaseerd op geluidberekeningen van NLR rond Schiphol en de regionale luchthavens van nationaal belang voor 2015 en 2016. Militaire luchtvaart en kleine luchtvaart zijn niet meegenomen

De conclusie van hoofdstuk 6 van het RIVM rapport, Omvang en verdeling ziektelast door geluid in Nederland, luidt:

“In dit hoofdstuk is een overzicht gegeven van de huidige omvang van de ziektelast door geluid in Nederland. Het blijkt dat de grootste omvang van de ziektelast voorkomt bij personen die worden blootgesteld aan geluidniveaus tussen 45 en 55 dB (L_{den}). Voor coronaire hartziekten is te zien dat een deel van de effecten ook optreedt bij lagere geluidniveaus dan dat op basis van het advies van de Gezondheidsraad uit 1994 werd gedacht. Dit inzicht is nieuw. Indien men wil komen tot een zo groot mogelijke gezondheidswinst, dan zou het beleid gericht

¹ <https://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/2019-0227.pdf>

moeten zijn op het reduceren van het gemiddelde geluidniveau. Daarnaast zou ook aandacht moeten blijven worden besteed aan hogere geluidsniveaus (55-60 dB). Immers, bij deze niveaus is er niet alleen een kans dat mensen ernstig worden gehinderd door omgevingsgeluid; ook is er bij deze niveaus een verhoogd risico op het krijgen van effecten als coronaire hart-ziekten."

- c) *De geluidswinst door stillere vliegtuigen is zo gering, dat groei en minder overlast niet samen kunnen gaan. Bovendien is de L_{den} dB-systematiek ongeschikt om de geluidswinst door stillere vliegtuigen goed tot uitdrukking te brengen.*

Op bladzijde 47 wordt geconstateerd dat vliegtuigen per jaar gemiddeld 1% stiller worden. Dat is een niet waarneembare vermindering van de geluidssterkte, omdat een halvering van de geluidsdruk, zijnde 3 dB(A), voor het menselijk oor al bijna nauwelijks waarneembaar is. Daarom is de L_{den} dB-systematiek, waarmee de geluidsbelasting over een periode wordt weergegeven, ongeschikt om de geluidswinst door stillere vliegtuigen op een realistische wijze tot uitdrukking te brengen. Volgens deze systematiek zou de geluidsbelasting gelijk blijven als vliegtuigen 3 dB minder geluid produceren en het aantal vliegbeweging zich verdubbelt. Zoals hiervoor beschreven, is dit onrealistisch en verder houdt deze systematiek er geen rekening mee, dat het aantal vliegtuigpassages een op zich zelf staande hinderfactor is.

Een jaarlijkse vermindering van 1%, die bovendien ieder jaar iets minder wordt omdat dit percentage over een steeds kleinere grootheid gaat, is dus geen factor van betekenis. Het zou overigens 69 jaar duren voordat het geluid met 3dB(A) is afgenomen. In het plan MER wordt, waar dit op gebaseerd is, staat:

"Geluid

Zoals beschreven in Hoofdstuk 5 onderdeel klimaat 'CO₂-emissie' is voor de geluidproductie van vliegtuigen aangenomen dat deze met ruim 1% per jaar afneemt. Op basis hiervan kan een zeer globale indicatie gegeven worden van de groei van het aantal vliegbewegingen, door het aantal vliegbewegingen na 2030 met ruim 1% per jaar te laten toenemen. Zo is bijvoorbeeld het aantal vliegbewegingen voor Lelystad in 2050 bepaald door een jaarlijkse groei van ruim 1% toe te passen op de 25.000 vliegbewegingen in 2030."

Dit is dus pertinent niet waar. Zelfs al zou 1% geluidsreductie 1% groei mogelijk maken, dan is dat alleen in het eerste jaar. De geluidsreductie wordt immers ieder jaar geringer (1% over een afnemende grootheid), terwijl de groei jaarlijks toeneemt (1% over een toenemende grootheid).

- d) *Bij de herziening van het luchtruim moet ook het luchtverkeer boven 6.000 voet (1.800 meter) bij het beperken van geluidshinder betrokken worden.*

Op bladzijde 50 staat dat bij de herziening van het luchtruim het beperken van geluidsoverlast prioriteit heeft 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. De grens van 1.800 meter is veel te laag. Toestellen die op meer dan 4.000 meter over komen kunnen nog hinderlijk zijn; vooral als het om grote aantallen stijgend verkeer gaat, dat urenlang om de 2 a 3 minuten passeert. En juist in die buitengebieden, waar dus hoger dan 1.800 meter maar vaak lager dan 4.000 meter gevlogen wordt, neemt de overlast sterk toe. Daar komt nog bij dat de geluidswinst van toekomstige stillere vliegtuigen dermate gering is, dat daar op geen enkele manier op geanticipeerd mag worden.

- e) *Het in het in het één en ondeelbare Aldersakkoord overeengekomen 2 + 1 baangebruik moet blijvend gerespecteerd en nageleefd worden.*

Op bladzijde 73 staat: "Op basis van deze resultaten is het Rijk van mening dat de beschikbare capaciteit van het huidige banenstelsel van Schiphol optimaal ingezet moet worden." Een optimale inzet zal er toe leiden dat het zogenaamde 2 + 1 banenstelsel, waarbij in principe 2 geluidspreferente en 1 niet-geluidspreferente baan gelijktijdig mogen worden ingezet, niet meer nageleefd zal worden. Dit is een schending van het één en ondeelbare Aldersakkoord en zal door meer inzet van niet-geluidspreferente banen tot een onevenredige toename van geluidshinder leiden.

- f) *Het instellen van vaste naderingsroutes zal niet tot hinderbeperking, maar tot hinderverschuiving leiden, wat voor de desbetreffende omwonenden tot onaanvaardbare hinder en verdere overschrijding van de WHO-geluidsnormen zal leiden.*

Op bladzijde 51 stelt men vaste naderingsroutes voor. Men constateert terecht dat deze naderingsroutes de verspreiding van geluid tegen gaan, maar wel kunnen leiden tot een toename van het geluid onder die routes. Invoering van vaste routes zal daarom tot een onjuist beeld van de geregistreerde geluidsoverlast leiden. Het zal weliswaar tot minder klagers van geluidsoverlast leiden, maar voor de klagers die resteren ontstaat een onleefbare woonsituatie.

2. Luchtkwaliteit (bladzijden 52 en 74)

- a) *De uitstoot van ultrafijnstof moet met onmiddellijke ingang worden teruggedrongen, omdat schadelijkheid voor de volksgezondheid nu al vast staat.*

Over ultrafijnstof staat op bladzijde 52: "Deze voor het oog onzichtbare deeltjes kunnen schadelijk zijn voor de gezondheid." Het woord "kunnen" is niet passend; dat moet "zijn" worden. Er onder staat immers ook: "Uit een tussentijdse publicatie van het RIVM (2019b) blijkt dat, bij relatief hoge concentraties ultrafijnstof, een deel van de kinderen rond Schiphol meer last heeft van de luchtwegen en dat het medicijngebruik hoger ligt. Het Rijk heeft de Gezondheidsraad om advies gevraagd over onderzoek dat nodig is om te komen tot beleid voor ultrafijnstof voor alle bronnen, waar onder luchtvaart." Het is niet verantwoord om eerst advies af te wachten alvorens uitstoot reducerende maatregelen te treffen, omdat nu al vast staat dat ultrafijnstof schadelijke gezondheidseffecten heeft.

- b) *Het afzien van nader onderzoek naar een luchthaven in zee verkleint de mogelijkheden daartoe, omdat de beschikbare ruimte in de Noordzee in de loop der tijd afneemt.*

Op bladzijde 74 wordt gesteld dat het kabinet het belangrijk vindt om orde op zaken te stellen op het gebied van gezondheid en klimaat. Daarvoor wordt ingezet op andere maatregelen dan het verplaatsen van Schiphol naar de Noordzee. Het kabinet voert daarom geen aanvullend onderzoek uit op de reeds uitgevoerde quickscan luchthaven in zee (Kamerbrief, 8 februari 2019). Hoe langer de mogelijkheid van een luchthaven in zee uitgesteld wordt, hoe kleiner de kans wordt dat dit in de toekomst nog mogelijk wordt. De ruimte in de Noordzee neemt door de aanleg van grootschalige windparken af.

3. Klimaatdoelstellingen (bladzijden 60 en 68)

- a) *De CO₂ reducties voor de luchtvaart moeten ten opzichte van 1990 bepaald worden en niet ten opzichte van 2007.*

De Klimaatwet stelt vast met hoeveel procent ons land de CO₂-uitstoot moet terugdringen. De Klimaatwet moet burgers en bedrijven zekerheid geven over de klimaatdoelen:

- 49% minder CO₂-uitstoot in 2030 ten opzichte van 1990.
Om dit doel te behalen, hebben de overheid, bedrijven en maatschappelijke organisaties een **Klimaatakkoord** gesloten. Er staan ook afspraken in die partijen onderling hebben gemaakt.
- 95% minder CO₂-uitstoot in 2050 ten opzichte van 1990.

Op bladzijde 60 staat echter dat men voor de luchtvaart naar een vermindering van 50% ten opzichte van 2005 streeft. Hierdoor zal in 2030 de CO₂-uitstoot van de luchtvaart 2,5 keer zo hoog zijn als in 1990. Dit staat in schril contrast tot de inspanningen en offers die van de burgers en het overige bedrijfsleven in Nederland worden gevraagd, omdat hen een reductie van 49% ten opzichte van 1990 wordt opgelegd. Deze ongelijkheid is onverdedigbaar. Voor het milieu maakt het niet uit of CO₂ door vliegtuigen of door andere bronnen wordt uitgestoten. Bovendien geeft dit een oneerlijk concurrentievoordeel ten opzichte van het vervoer over weg of rails, dat wel aan het referentiejaar 1990 moet gaan voldoen.

- b) *Met de reeds bekende opwarmende effecten van andere broeikasgassen dan CO₂ moet nu al rekening worden gehouden.*

Op bladzijde 68 geeft men aandacht aan de non CO₂-broeikasgassen. Men volstaat er mee dat men hierover inzicht wil. Dat is te afwachtend en te vaag. Het IPCC heeft jaren geleden al vastgesteld dat de non CO₂-broeikasgassen minstens zo schadelijk zijn als CO₂ alleen. En er bestaan al meer studies die aantonen dat CO₂-reductie alleen ontoereikend is. Die kennis is er al en moet nu al aangewend worden om maatregelen te treffen om ook deze uitstoot drastisch terug te dringen.

4. Groei en innovatie (bladzijde 81)

- a) *De constatering dat door de groei van de luchtvaart de uitstoot van CO₂, (ultra)fijnstof, stikstof en geluidsoverlast stijgt en dat nieuwe, schone technieken dat tempo op dit moment niet kunnen bijhouden, heeft ten onrechte geen invloed op het luchtvaartbeleid.*

Vliegtuigen zijn zeer kostbare kapitaalgoederen, die de luchtvaartmaatschappijen om economische redenen zo lang mogelijk - tussen de 30 en 40 jaar - willen exploiteren. Het duurt daarom tientallen jaren voordat een nieuwe generatie stillere en minder omgeving- en milieubelastende vliegtuigen de vorige heeft vervangen. Verder is de concurrentie tussen de vliegtuigbouwers zeer groot, waardoor de budgetten voor innovatie beperkt zijn. Op bladzijde 81 wordt dan ook terecht geconstateerd: "De nadelen van vliegen worden steeds duidelijker. De uitstoot van CO₂, (ultra)fijnstof, stikstof en geluidsoverlast stijgt door de groei van de luchtvaart. Nieuwe, schone technieken kunnen dat tempo op dit moment niet bijhouden. Het draagvlak voor de luchtvaart neemt hierdoor af in de samenleving." Dit moet voldoende aanleiding zijn om voorlopig van verdere groei van de Nederlandse luchtvaart af te zien, temeer daar uit diverse studies is gebleken dat er vanuit economisch oogpunt Nederland zonder enig bezwaar met minder vliegbewegingen toe kan. Voor een toenemende groei van 1,5% per jaar (een kromme die steeds steiler wordt) is de komende decennia geen plaats.

5. Economische noodzaak (bladzijden 27 en 107)

- a) *Omdat in de nota scenario's ontbreken die uitgaan van stagnatie of krimp van de luchtvaart, is de nota ongeschikt om over de ontwikkeling van de luchtvaart discussie te voeren. Deze scenario's moeten alsnog toegevoegd worden, temeer omdat in de nota beweerd wordt dat zulks wel is gedaan.*

De tijd dat groei van de luchtvaart tot groei van de welvaart leidde, ligt ver achter ons. Thans is het omgekeerde het geval, wat uit diverse onderzoeken van gerenommeerde instituten en wetenschappers blijkt. Toch ontbreken in de Luchtvaartnota scenario's die van een handhaving van de limiet van 500.000 vliegbeweging of beter, van krimp uitgaan. Hierdoor blijven de voordelen van dergelijke scenario's buiten beeld, wat afbreuk doet aan de kwaliteit van de besluitvorming. Wij refereren hierbij onder meer aan de volgende publicaties die al tijdens het opstellen van het concept van de Luchtvaartnota gepubliceerd waren:

- In juli 2016 heeft De Raad voor de Leefomgeving zich in haar rapport **Mainports Voorbij**² uiterst kritisch uitgelaten over het tot nu toe gevoerde volumebeleid voor Schiphol en geadviseerd de focus naar andere sectoren van de economie te verleggen.
- In juni 2019 brengen de gerenommeerde econoom _____ en mede-econoom _____ hun rapport "**Luchtvaart uit Balans**"³ uit, waarin zij beschrijven hoe Schiphol met minder vliegbewegingen de Nederlandse economie toch in voldoende mate kan blijven steunen. Dit rapport maakt uitdrukkelijk deel van onze zienswijze uit!
- Ook volgens het onderzoeksbureau **CE Delft** is er geen hard bewijs voor het economisch nut van verdere groei van Schiphol en het staat ook niet vast dat Schiphol een onbeduidend vliegveld wordt als de luchthaven niet verder mag groeien. Verder is op z'n minst twijfelachtig of Nederland veel economische schade lijdt als Schiphol niet verder uitbreidt. Het onderzoeksinstituut CE Delft heeft in een **rapport**⁴ (juli 2019) de argumenten van het kabinet en de luchtvaartsector voor verder groei kritisch onder de loep genomen. Dit rapport maakt uitdrukkelijk deel van onze zienswijze uit!

Omdat deze rapportages ten onrechte niet in de beschouwingen van de luchtvaarnota zijn meegenomen, is het belang van de luchtvaart voor de economie op bladzijde 27 op een te eenzijdige en daardoor niet objectieve manier beschreven.

Na het uitbrengen van de concept Luchtvaartnota heeft De Werkgroep Toekomst Luchtvaart (WTL) samen met de Bewoners ORS aan de woordvoerders luchtvaart in de Commissie IenW van de Tweede Kamer een uitgebreid [commentaar](#)⁵ gestuurd waarin wederom onderbouwd wordt dat een nieuw, lager plafond van hoogstens 400.000 vliegtuigbewegingen als richtpunt voor het herstel voorkomt dat een volgend kabinet genoodzaakt is krimp op te leggen om Schiphol op het gewenste niveau te brengen en houden. **Dit commentaar maakt nadrukkelijk deel van onze zienswijze uit!**

Op bladzijde 107 van het concept van de Luchtvaartnota staat onder meer: "Het ministerie vroeg de Commissie m.e.r. om een oordeel over de voorgenomen aanpak van het onderzoek

² <https://www.rli.nl/publicaties/2016/advies/mainports-voorbij>

³ <https://www.wvb.nu/wp-content/uploads/luchtvaart-uit-balans.pdf>

⁴ <https://www.ce.nl/publicaties/2334/moet-de-luchtvaart-groeien-om-onze-welvaart-te-behouden>

⁵ https://www.toekomstluchtvaart.nl/pdf/Commentaar_Luchtvaartnota_2020_-_2050_03062020.pdf

naar milieueffecten, zoals omschreven in de NRD. De commissie adviseert om de discussie over hoe de luchtvaart zich moet ontwikkelen, te voeren aan de hand van alternatieven die uitgaan van groei, stagnatie of krimp van de luchtvaart [...]. Deze adviezen heeft het ministerie van IenW overgenomen." Zoals reeds opgemerkt, komen in de concept luchtvaartnota alternatieven die van groei, stagnatie of krimp van de luchtvaart uitgaan niet voor en is deze tekst dus onjuist.



E: info@stichtingabrel.nl T:
Kelvinbaan 40, 3439 MT NIEUWEGEIN
Postbus 1475, 3430 BL NIEUGEGEIN
www.stichtingABReL.nl

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
t.a.v
Postbus 20906
2500 EX DEN HAAG

Datum:	26 juni 2020	Project:	Stichting ABReL (Advisering Bewonersvertegenwoordigers Regionale Luchthavens)
Uw kenmerk:	-	Locatie:	Nieuwegein
Ons kenmerk:	B065452aa.200P11U.pdv	Betreft:	Zienswijze bewonersvertegenwoordigers regionale luchthavens inzake ontwerp- luchtvaartnota
Versie:	01_001		

Geachte mevrouw

Het afgelopen jaar hebben de bewonersvertegenwoordigers uit de CRO's van de regionale luchthavens, samenwerkend in de stichting Advisering Bewonersvertegenwoordigers Regionale luchthavens (ABReL), geparticipeerd in het proces rond de totstandkoming van de nieuwe luchtvaartnota 2020 – 2050. In zijn algemeenheid hebben wij waardering voor de open manier waarop uw ministerie in dit proces heeft gecommuniceerd. In de luchtvaartnota zijn we ook enkele van de door ons gemaakte opmerkingen en aangedragen vraagstukken tegengekomen.

In deze zienswijze willen wij op een beperkt aantal onderwerpen ingaan. Hoewel de betrokkenheid van de bewonersvertegenwoordigers bij het onderwerp luchtvaart zeer breed is, beperken wij ons hier tot die kwesties die direct de ontwikkeling van de regionale luchthavens raken. Voorafgaand merken wij op, dat wij positief verrast zijn door de aandacht in de nota voor het pleidooi van omwonenden voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat rondom luchthavens. Dat was in het verleden anders. Wel moeten wij constateren dat er nog veel vragen zijn en dat veel nog uitgewerkt moet worden. Naast deze ABReL-zienswijze zullen de bewonersvertegenwoordigers bij de regionale luchthavens u ook zienswijzen doen toekomen, waarin zij specifiek op uw voorgenomen beleid in relatie tot die betreffende luchthaven zullen ingaan. Wij hebben onze zienswijze in een aantal hoofdstukken opgedeeld.

De positie van de regionale luchthavens

Als bewonersvertegenwoordigers uit de CRO's bij de Regionale Luchthavens zien wij uw voornemen om regionale luchthavens te bestemmen voor de regionale vraag als positief. Dit sluit aan op hetgeen wij de afgelopen jaren bepleit hebben. Hiermee zijn regionale luchthavens er ook echt voor de regio waar ze in liggen en niet bedoeld om "de volgende lading low-budget toeristen te faciliteren die vervolgens middels een busrit onmiddellijk naar Amsterdam worden vervoerd". Wij willen daaraan toevoegen dat het voor het draagvlak van fundamenteel belang is dat het bepalen van de diverse uitgangspunten (zoals bijvoorbeeld de regionale vraag) geschiedt op een wijze die open, transparant en voor een ieder begrijpelijk is. Verder kan een regionale luchthaven de regionale vraag alleen maar accommoderen voor zover dat vanuit een oogpunt van veiligheid en hinder aanvaardbaar is. Bij een luchthaven op steenworp afstand van woonwijken is dit doorslaggevend. Het is bespreekbaar om regionale luchthavens specifieke nationale (niche-) taken mee te geven zoals opleidingen of droneverkeer. Het gaat daarbij dan immers niet om groot handelsverkeer, de primaire bron van de meeste overlast bij (regionale) luchthavens.

Wel vinden wij uw opmerking dat regionale luchthavens hun huidige rol behouden verwarrend. Alle regionale luchthavens hebben groeiambities en die zijn tot op heden nadrukkelijk niet gebaseerd op de regionale vraag.

U geeft aan vanuit uw regierol regelmatig met de regionale luchthavens te gaan overleggen over hun operatie en ontwikkeling. Wij gaan ervan uit dat in dat kader ook andere relevante stake-holders, waaronder de bewonersvertegenwoordigers, een gesprekspartner zijn. Bovendien zijn wij benieuwd op welke wijze u uw beleid tot uitvoering gaat brengen. Wij vragen ons ook af hoe het proces rond de bepaling van de regionale vraag en het regionaal draagvlak vorm gaat krijgen.

Hinderbeperking en –bepaling

Als wij kijken naar de uitspraken omtrent het einde van de "ongeclausuleerde groei van de luchtvaart" en dat "er van groei alleen sprake kan zijn als dit gepaard gaat met de afname van hinder", dan zien wij ook hier een trendbreuk met het verleden, waar schade aan de gezondheid door hinder en slaapverstoring en emissies van schadelijke stoffen gezien werden als een noodzakelijk en onontkoombaar gevolg van de luchtvaart. Als het om de uitwerking van de nieuwe principes, samengevat als het "groeiverdienmodel", gaat kunnen wij u echter niet volgen.

Er wordt in de luchtvaartnota geen enkel zicht geboden op de wijze waarop u deze beleidsvoornemens denkt uit te werken. Er is geen definitie van het begrip 'hinder' gegeven, noch van 'hinderbeperking'. Het is niet duidelijk welke kaders er bij die uitwerking moeten worden gehanteerd. Onduidelijk is wat het vertrekpunt voor dit model is en hoe groeimogelijkheden en hinderbeperking zich tot elkaar verhouden. De Luchtvaartnota kan aan kracht winnen door hierover in de nota zelf meer duidelijkheid te verschaffen. Voor ABReL geldt dat er geen sprake kan zijn van het "verdiene" van groei zonder voor de omwonenden acceptabele voorwaarden.

De afgelopen periode is ook duidelijk geworden dat het draagvlak voor de huidige werkwijze van hinderbepaling in snel tempo verdwijnt en wellicht al verdwenen is. Omwonenden ervaren geen afnemende hinder. Wij hebben al meermaals aangegeven dat hiervoor ons inziens verschillende verklaringen zijn aan te wijzen.

Zo wordt bij de berekening van de hinder iedere afname van de totale geluidproductie meegenomen. Als vliegtuigen per saldo 1 dB(A) minder geluid produceren, ontstaat ruimte om meer vliegtuigen te laten vliegen binnen de beschikbare geluidruimte. Wat hierbij in het verleden niet is onderkend, is dat dergelijke kleine afnames voor het menselijk oor niet waarneembaar zijn, maar de toename van het aantal vliegtuigbewegingen is dat wel. De toegenomen hinderbeleving valt hieruit goed te verklaren.

Daarbij komt dat de werkelijke eigenschappen van het geluidveld rondom luchthavens naar voren komen in geluidmetingen en aantallen vluchten per tijdseenheid en dus niet in de uitkomsten van een rekenmodel. Als de groei van de luchtvaart alleen kan plaatsvinden met minder hinder dan moet dat bepaald worden aan de hand van de werkelijke geluideigenschappen die uit geluidmetingen en tellingen komen. Alleen dan weet het bevoegd gezag hoeveel lawaai er werkelijk wordt gemaakt en hoeveel hinder er werkelijk wordt ondervonden.

In de tweede plaats wordt opgemerkt dat de dosismaat L_{den} is ontworpen op een gelijkmatige geluidproductie door de dag heen. Bij (regionale) luchthavens is daarvan geen sprake. De meeste vliegtuigbewegingen zijn in een beperkt deel van de dag geconcentreerd (piekuren). Daarmee is de L_{den} ontoereikend omdat aan de basisvoorwaarde voor de toepassing van deze dosismaat (door de tijd heen gelijkmatige geluidproductie) niet wordt voldaan. Er zal een nieuwe dosismaat moeten worden ontwikkeld die naast de L_{den} een beter inzicht geeft in de mate van overlast, de daaruit voortvloeiende hinder en de beleving ervan.

Bovenstaande argumenten geven ons inziens duidelijk aan dat een snelle ontwikkeling van een instrumentarium dat het mogelijk moet maken om uw "groeiverdienmodel" in de praktijk te kunnen gaan toepassen nog ver weg is.

Hetzelfde geldt ook voor de normstelling rond ultrafijnstof en stikstof die ook hinder geven. Onbetwist is dat ook de luchtkwaliteit in een gebied gevolgen heeft voor de volksgezondheid, zodat ook op dit dossier met de nodige omzichtigheid moet worden geacteerd. Bij het ontwikkelen van dit instrumentarium moeten de richtlijnen van de WHO leidend zijn. Die richtlijnen hebben niet alleen betrekking op het geluidsdossier, maar ook op de uitstoot en depositie van allerlei stoffen uit vliegtuigen in de omgeving van de luchthaven.

Wij zijn van mening dat, totdat er een dergelijk toepasbaar instrumentarium beschikbaar is, in ieder geval gebruik moet worden gemaakt van bestaande instrumenten om de ontwikkeling van de luchtvaart beheersbaar te houden. De huidige situatie in de luchtvaart als gevolg van de coronacrisis biedt mogelijkheden om de fouten die na de kredietcrisis zijn gemaakt, te vermijden.

Het instrument dat volgens ons voorlopig moet worden toegepast is het in de diverse Luchthavenbesluiten opnemen van het maximaal toelaatbare aantal vliegtuigbewegingen, zoals dat ook bij het luchthavenbesluit van LA zal gaan gebeuren. In elk (nieuw) luchthavenbesluit zal tot er betere geaccepteerde methoden zijn het maximum aantal vluchten moeten worden vastgelegd. In de ontwerp-Luchtvaartnota wijst u het opnemen van aantallen vliegtuigbewegingen als "eis" in een LHB echter af (pagina 76) met als argument dat u wilt sturen op grenswaarden. De systematiek die dat mogelijk moet maken is, zoals reeds gemeld, nog niet beschikbaar en moet eerst ontwikkeld worden, zodat hier feitelijk "oude schoenen weggegooid voordat er nieuwe zijn". Wij stellen u voor om in de luchtvaartnota op te nemen, dat

zolang er geen systematiek beschikbaar is om adequaat, open, transparant en voor een ieder begrijpelijk op basis van grenswaarden een integrale afweging te kunnen maken over de ontwikkeling van de luchtvaart, er middels het opnemen van maximum aantallen vliegtuigbewegingen in de diverse luchthavenbesluiten zal worden gestuurd.

Het opnemen van een maximaal aantal vliegtuigbewegingen moet vergezeld gaan van een monitoringsprogramma waarin is vastgelegd wordt hoe men de effecten (hinder, geluid, emissies, CO₂, stikstof, fijnstof, ultrafijnstof) van vliegtuigverkeer op de omgeving gaat meten. Mocht daaruit blijken dat deze effecten op zichzelf, dan wel in hun onderlinge samenhang afwijkingen vertonen van hetgeen eerder in de modellen is berekend, dan moet worden beoordeeld of dit aanleiding is om te komen tot aanpassing van het aantal vliegtuigbewegingen in het luchthavenbesluit. Hiermee wordt een eerste (deel-)stap gezet in de richting van een betere sturing op de ontwikkeling van de luchtvaart.

Wij zijn bereid op ieder gewenst moment met u te overleggen over de wijze waarop binnen dit kader een effectieve en efficiënte sturing kan worden vormgegeven. Wij ondersteunen uw wens om via een adaptieve aanpak in te gaan spelen op voorkomende ontwikkelingen. Wij geven u verder in overweging om uw sturingsmodel in de vorm van een "dashboard" uit te werken en niet meer te spreken van een groeiverdienmodel. Die laatste term roept nodeloos weerstand op.

De voornemens ten aanzien van het beperken van de nachtvluchten en de vluchten tussen 22.00 - 23.00 uur en 07.00 - 08.00 uur beschouwen wij als een duidelijke erkenning van de door ons aangedragen problemen die zich op dit punt bij regionale luchthavens manifesteren. Het voorkomen van slaapverstoring en de daarmee gepaard gaande gezondheidseffecten moet een topprioriteit in uw beleid zijn. Daaraan moet worden toegevoegd dat op regionale vliegvelden veelal ook sprake is van het uitvoeren van maatschappelijke vluchten (politie, brandweer, traumahelikopter), ook in de nacht. Deze vluchten veroorzaken wel geluidbelasting, maar geven minder hinder (beleving) gezien het algemeen aanvaard maatschappelijk nut van deze vluchten.

Governance en Commissies Regionaal Overleg (CRO)

Door u is er aan de bewonersvertegenwoordigers in de CRO's een advies gevraagd over de positie en inrichting van de CRO. Omwonenden beschikken niet over middelen om hun rol adequaat en professioneel in te kunnen vullen. Zij moeten als onbetaalde vrijwilligers acteren in een omgeving die wordt gedomineerd door professionele partijen (luchthavens, airlines en overheden) die beschikken over een enorm potentieel aan mensen en geld.

In het verlengde van het advies van (proefcasus Eindhoven) hebben wij dan ook aangedrongen op verder professionalisering van de CRO's en de mogelijkheden die bewonersvertegenwoordigers binnen die CRO hebben om adequaat en professioneel invulling te kunnen geven aan alles hetgeen in dat kader van hen gevraagd wordt. Wij constateren dat ons advies niet aan "dovemans oren" gericht is geweest.

U geeft in de ontwerp-luchtvaartnota aan dat de positie van de CRO's zal worden versterkt (par. 8.2.1.- pag. 90), er een Nationale Klankbordgroep Luchtvaart (pag. 88) komt en Luchthavenbesluiten (ook over Schiphol) worden weer vatbaar voor beroep bij de Raad van State. Als bewonersvertegenwoordigers zijn wij beschikbaar om aan de uitwerking van deze voornemens mede invulling te geven.

Beleidskader Netwerkkwaliteit

In de ontwerp-luchtvaartnota wordt aangekondigd dat er een beleidskader Netwerkkwaliteit wordt opgesteld. Een dergelijk kader dat objectieve criteria geeft voor de beoordeling of bestemmingen wel of niet een bijdrage leveren aan het netwerk van verbindingen, dat voor Nederland van belang is, is zeer welkom. Het kan een einde maken aan een groot aantal niet onderbouwde "claims" vanuit allerlei partijen in de sector als het gaat om de bijdrage die hun luchthaven of verbindingen leveren aan het voor de Nederlandse economie belangrijke netwerk. Het beleidskader Netwerkkwaliteit moet een objectief toetsingskader bieden waarlangs de claims gelegd kunnen worden als het gaat om het belang van de verbindingen die men aanbiedt. Het moet ook een helder en duidelijk inzicht geven in het instrumentarium, dat wordt ingezet om hierop te sturen. Wij wijzen in dit verband op de bestemming Londen, waarvan het belang niet ter discussie staat, maar waarbij het wel de vraag is of daar dan ook tientallen vluchten per dag naartoe moeten.

Overige opmerkingen

- Uw streven om op de kortere trajecten vliegtuigen te vervangen door de trein, ondersteunen wij van harte en is feitelijk al een gewone maatschappelijke trend kijkend naar de ontwikkeling rond de Euro-Star naar Londen.
- Het streven naar meer ruimte voor nationaal beleid en het terugdringen van de "vrije jongens" die de luchtvaart zo lang hebben gedomineerd, is iets waar door ons bij vrijwel iedere klankbordgroep op is aangedrongen. Zonder die ruimte is veel beleid een dode letter. We kunnen dan afspraken maken zoveel we willen, maar uiteindelijk komt daar niets van terecht.
- In de ontwerp-luchtvaartnota komt de coronacrisis, de rol van de luchtvaart bij de verspreiding van het virus en wat dit voor de toekomst betekent, niet of nauwelijks aan de orde. Wij staan achter uw beslissing om met de publicatie van de ontwerp-luchtvaartnota niet te wachten tot de consequenties van de coronacrisis voor de luchtvaart zich duidelijk manifesteren. Die kunnen via de door u voorgestane adaptieve aanpak op dat moment in het beleid worden geïncorporeerd. Dat betekent niet dat we gewoon maar weer moeten gaan vliegen. Wij wijzen er nogmaals op dat er na de kredietcrisis genoeg ontwikkelingen zijn geweest, waaruit lessen te trekken zijn die ook nu relevant zijn. In dat verband geven wij u nadrukkelijk in overweging om ook te kijken naar de havengelden die op luchthavens worden geheven. De hoogte daarvan is een effectief middel om mee te sturen op de ontwikkeling van de luchtvaart, zoals de Europese Commissie al tijdens de discussie rondom de verkeersverdeelregel rondom Schiphol/Lelystad heeft aangegeven.
- Wij willen hierbij ook onze zorgen meegeven als het gaat om de ontwikkeling van drones. Ook hier ligt een belangrijke taak voor u om deze ontwikkeling goed in het beleid in te passen. In de ontwerp-luchtvaartnota signaleert u deze ontwikkeling en haar importantie wel, maar het ontbreekt nog aan concrete beleidsvoornemens. Wij adviseren daar bij vaststelling van de Luchtvaartnota meer invulling aan te geven om te voorkomen dat u straks achter de feiten aan gaat lopen.
- Tenslotte willen wij herhalen dat wij niet alleen voor regulering van de luchtvaart aan de aanbodzijde zijn, maar dat het ook onontkoombaar is dat er aan de vraagzijde maatregelen worden genomen. Een marktconforme prijs voor het vliegen zou uitgangspunt van uw beleid moeten zijn. Er moet een systeem van beprijzen komen waarbij vliegbewegingen die de meeste hinder veroorzaken ook het meeste kosten. Dit moet zodanig zijn dat het vliegen in de nacht en in de randen van de nacht wordt ontmoedigd. Ook moet er een systeem met toeslagen komen voor vliegtuigen. Vliegtuigen met een lage uitstoot en geluidproductie betalen minder en vliegtuigen met een hoge uitstoot en geluidproductie betalen meer of worden geweerd. Een dergelijk systeem wordt al toegepast bij vrachtwagens in het wegtransport. Met de opbrengsten van deze systemen moet een luchthavenfonds gevormd worden, waarmee aanvullende hinderbeperkende maatregelen voor omwonenden en omgeving gefinancierd kunnen worden. Op deze manier wordt de luchtvaart meer als een gewone bedrijfstak behandeld en wij vinden dat nog onvoldoende in de ontwerp-luchtvaartnota terug.

Afsluitend, de problematiek van de luchtvaart en de door haar veroorzaakte hinder en overlast is sinds de 70'er jaren van de vorige eeuw door de politiek voor zich uitgeschoven in de verwachting dat het morgen beter wordt. Daarvan is niets gebleken en het is nú tijd om het probleem daadwerkelijk aan te pakken en verdere aantasting van het woon- en leefklimaat als gevolg van de luchtvaart een halt toe te roepen.

Wij hopen u hiermee van dienst te zijn geweest. Voor vragen kunt u contact opnemen met onze ondersteuner,

Een afschrift van deze brief hebben wij ook gezonden aan de commissie I&W van de Tweede Kamer.

Met vriendelijke groet,

Namens de Stichting Advisering Bewonersvertegenwoordigers Regionale Luchthavens (ABReL)

Akersloot

Baklum

Castricum

Limmen

de Woude

AANTEKENEN

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Domein : Ruimtelijke Ontwikkeling
Team : Beleid en Vastgoed
Contactpersoon :
Telefoonnummer :
Bijlage(n) :

Ons kenmerk : **UI 20 / 05 132**
Zaaknummer :
Uw brief van :
Uw kenmerk : 74619875
Verzenddatum : **09 JULI 2020**

Onderwerp : Aanvulling zienswijze 74619875 Luchtvaartnota 2020-2050

Excellentie,

Met deze brief brengt ons college een aanvullende zienswijze in tegen de ontwerp-luchtvaartnota 2020-2050 zoals die door u is uitgebracht. Zoals reeds verwoord in onze proforma zienswijze van 25 juni onderschrijft ons college de zienswijze zoals die door de provincie Noord-Holland namens de Bestuurlijke Regie Schiphol is uitgebracht (brief kenmerk. 1439168/1439176). Tevens leggen wij enkele belangrijke accenten in aanvulling op die zienswijze. Puntsgewijs hierover het volgende:

1. Allereerst onderschrijven wij het maatschappelijke en economische belang van onze nationale luchthaven Schiphol zoals u in uw nota aangeeft. Terecht constateert u dat de verdere ontwikkeling van Schiphol gepaard moet gaan met hinderbeperking en maatregelen gericht op de verduurzaming, de gezondheid van omwonenden en de veiligheid van het vliegverkeer. Hierover het volgende:
2. Onze gemeente bevindt zich onder de aanvliegroute van de Polderbaan. Bij zuidelijke windrichtingen wordt de Polderbaan intensief gebruikt, overdag en ook 's nachts. Uit de gezondheidsmonitor van GGD Kennemerland blijkt dat ruim tien procent van onze bevolking ernstige slaapverstoring ondervindt. Ook al bij het aantal van bijna 500.000 vluchten jaarlijks. Het leefmilieu overdag wordt ook ernstig verstoord bij het voortdurende aanvliegen. Stilteperiodes, ook overdag, worden daarom node gemist.
3. Uw nota sorteert voor op een mogelijke groei naar 780.000 vliegbewegingen jaarlijks. Uit uw nota blijkt tevens dat er voorlopig geen normen komen om de gezondheid van omwonenden voldoende te beschermen. Bijvoorbeeld er worden geen duidelijke consequenties verbonden aan de WHO-norm van 45 Lden voor de geluidsbelasting van de luchtvaart. Ook zijn er geen effectieve maatregelen te verwachten zoals een nachtsluiting en stilteperiodes. Alles overwegend zijn wij van mening dat het woonklimaat ongezond is en dat onze gemeente hiertegen onvoldoende wordt beschermd.
4. Wij pleiten daarom in deze zienswijze om:
 - Hinderverplaatsing te voorkomen door afwisseling in aanvliegen over verschillende vaste aanvliegroutes te handhaven zodat vluchten en daar mee verbonden hinder afwisselend over de hele regio blijven verspreid;

- Het aantal nachtvluchten tussen 23.00 en 07.00 uur sterk terug te dringen. In uw nota zou een plan voor teruggang en selectiviteit in vluchten met economisch belang moeten worden opgenomen. Ze hiervoor ook het volgende punt. Voor de tussenliggende periode moet een speedplan worden gemaakt voor sterke reductie van de nachtelijke vlieghinder;
- Verplaatsing van vakantievluchten naar regionale luchthavens, Lelystad in het bijzonder;
- Een zo spoedig mogelijke heropening van de Artip2c aanvliegeroute zodat de hieraan verbonden toename van hinder wordt teruggebracht;
- Een verplichting tot hogere en stillere landingsprocedures (glijvluchten) over vaste vliegpaden buiten de bebouwde kommen om, waardoor er ook sprake kan zijn van de gewenste stilteperioden;
- Verplichting ten alle tijden starten vanaf het begin van de start- en landingsbaan;
- Creëren van rustperioden bij het gebruik van de Polderbaan;
- Internationaal vervoer per trein een aantrekkelijk alternatief maken als een goed alternatief voor vliegen en die tegelijk ten goede komt aan de internationale mainportfunctie van Schiphol;
- Een heroverweging van de begrenzing van de 20Ke contour en de daarbinnen geldende beperkingen. Voor onze gemeente, in het bijzonder de dorpskern Akersloot, leidt de 20Ke contour ertoe dat we niet de noodzakelijk woningen kunnen realiseren. De beoogde woningbouwlocatie Zuid III met een grote sociale component, ligt binnen de 20 Ke contour. Deze locatie draagt voor belangrijk deel bij aan het terugdringen van het woningtekort in de zowel de kern Akersloot, de gemeente Castricum en zelfs de regio Alkmaar. Ook is deze woningbouw van groot belang voor de vitaliteit van deze dorpskern met bijbehorende voorzieningen. De 20 Ke contour staat de ontwikkeling van deze locatie in de weg;
- Een duidelijke relatie tot de vorming en uitvoerbaarheid van de Regionale Energiestrategie. De ontwerp Luchtvaartnota lijkt hier geen rekening mee te houden waardoor het realiseren van de regionale energieopgave in het gedrang kan komen;
- Burgerparticipatie met de betrokkenheid van bewonersorganisaties bij de ontwikkeling en uitvoering van het luchtvaartbeleid in het algemeen en de hinderbeperking rond Schiphol in het bijzonder.

Tot slot

Hebt u nog vragen? Neemt u dan contact op met
het team Beleid en Vastgoed via telefoonnummer

, beleidsmedewerker van

Met vriendelijke groet,
namens burgemeester en wethouders van Castricum.



Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde

'voor de kwaliteit van de leefomgeving'

www.vole.nl

Aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat

RE: Reactie op Ontwerp Luchtvaartnota van VOLE en IVN Eelde/Paterswolde

Eelde, 27 juni 2020

Geachte minister,

Graag geven we een reactie ten behoeve van de definitieve Luchtvaartnota. VOLE stemt in met de passage in de ontwerpnota over luchthaven Eelde. Op blz. 77 staat: *"Aandachtspunt is ten slotte de levensvatbaarheid van de luchthavens. Met name voor Eelde en Maastricht geldt dat provincies flink geïnvesteerd hebben in het overeind houden van de luchthavens. Het Rijk ziet de luchthavens als zelfstandige ondernemingen en levert daarom geen financiële bijdrages. Als er wel bijdrages worden gedaan, bijvoorbeeld door provincies, dan moeten ze zich houden aan de Europese regels voor het verlenen van staatssteun."*

Wij maken naar aanleiding hiervan twee opmerkingen die wij graag verwerkt zien in de definitieve Luchtvaartnota:

Levensvatbaarheid/ sluiting Groningen Airport Eelde

De zinsnede dat de levensvatbaarheid van Eelde 'een aandachtspunt' is, is een understatement. Eelde is nooit levensvatbaar geweest en kon alleen met veel overheidssubsidies in leven worden gehouden. Het exploitatietekort bedroeg voorafgaande aan de door het Rijk betaalde baanverlenging ongeveer een half miljoen euro per jaar. De laatste jaren is dat opgelopen tot ongeveer 4 miljoen euro, waarvan 3 miljoen euro wordt gedekt met een NEDAB-subsidie. De liquiditeit van de luchthaven is inmiddels minder dan de verplichtingen.

Technisch is Eelde failliet. In dat licht moet u de inspanning van de provincies Drenthe en Groningen begrijpen om GAE onder te brengen bij Schiphol en het Rijk te laten opdraaien voor de exploitatieverliezen. Zonder rijkssteun zal Eelde moeten worden gesloten. Het politieke draagvlak in de regio voor weer meer geld is namelijk afgekalfd, nog los van het feit dat deze exploitatiesteun door de Europese Commissie niet kan worden goedgekeurd. De gemeente Groningen wil geen cent meer bijdragen en heeft daarom haar aandelen verkocht. In het Coalitieakkoord van de provincie Groningen staat dat er geen extra geld naar GAE mag gaan.

De poging van beide provincies om bij het Rijk steun te verwerven kan begrepen worden als een manoeuvre met een regionaal doel, namelijk om de aandacht af te leiden van het eigen falen en om de schuld van het fiasco met het investeringspakket van 46 miljoen euro in het 'westen' te leggen.

De halsstarrige houding van beide provincies om koste wat het kost luchthaven Eelde open te houden komt ook tot uitdrukking in het herhaalde benadrukken (door de verantwoordelijke gedeputeerden) 'dat de aandeelhouders niet gaan over sluiting, maar dat alleen het Rijk daartoe kan besluiten'.

Wij verzoeken u expliciet in de luchtvaartnota te vermelden:

- dat sluiting van luchthaven Eelde de verantwoordelijkheid is van de aandeelhouders;
- dat de bestuursrechtelijke verhouding tussen Rijk en GAE niet anders is dan die van vergunningverlener (in de vorm van een luchthavenbesluit) versus vergunninghouder;
- dat bij beëindiging van de exploitatie van de luchthaven de dienstverlening van LVNL, Douane en Marechaussee kan komen te vervallen (dit verlost het Rijk van aanzienlijke kosten);
- dat door beëindiging van deze dienstverlening de luchthaven niet meer aan de vereisten voldoet voor het ontvangen van groot commercieel verkeer en dat dientengevolge de vergunning komt te vervallen.

Staatssteun

Dat de minister het nodig vindt de provincies er in de Luchtvaartnota expliciet (blz. 77) er op te wijzen dat de provincies *“zich (moeten) houden aan de Europese regels voor het verlenen van staatssteun”* is curieus. De provincies moeten er kennelijk op gewezen worden dat ze zich aan de wet moeten houden. Gezien de overtredingen van de ‘Richtsnoeren voor staatssteun aan luchthavens en luchtvaartmaatschappijen (2014/C 99/03) door de provincies is dat inderdaad nodig. De aan GAE verleende steun (3 miljoen euro NEDAB per jaar en 7 miljoen euro aanloopsteun de laatste drie jaar) is niet aangemeld bij de Europese Commissie (EC). De reden daarvoor is als volgt: uit stukken die met een WOB-verzoek zijn verkregen blijkt dat een vergelijkbaar pakket van 46 miljoen euro voor Maastricht Aachen Airport in een pre-notificatie door de EC niet kon worden goedgekeurd wegens strijdigheid met de staatssteunregels. De notificatie werd door provincie Limburg ingetrokken. De provincies Drenthe en Groningen besloten daarop het steunpakket van 46 miljoen euro voor Eelde niet aan te melden. Er werden voorwaarden geformuleerd die de indruk moesten wekken dat men zich aan de staatssteunregels hield (bijvoorbeeld dat de aanloopsteun marktconform zou zijn). Aan de zelf opgelegde voorwaarden werd echter nooit voldaan en de steun bleef ongetoetst. Nederland heeft een verdragsverplichting om het EU-recht na te leven. Het Rijk heeft verzuimd tegen de overtreding van artikel 107 en 108 VWEU op te treden. Wij dringen er bij u op aan de steun alsnog door de EC te laten beoordelen.

Vliegscholen

U besteedt in de Ontwerp Luchtvaartnota geen aandacht aan de vliegopleidingen. Op blz. 76 merkt u slechts op dat *“De regionale luchthavensde beschikbare capaciteit optimaal (moeten) benutten. Daarbij moet aandacht zijn voor elkaars kansen en specialismen zoals drones, elektrisch vliegen, vliegscholen, parachutespringen enzovoort.”*

U gaat eraan voorbij dat de vliegscholen voor erg veel overlast zorgen en ook aan het feit dat door de geplande opening van Lelystad de Martinair-vliegschool is verhuisd naar Eelde. De lestoestellen van deze scholen geven bovenmatig veel (geluid)overlast voor de 38.000 inwoners van de dorpen rond de luchthaven: Yde (830), Donderen (450), Eelde (6.915), Paterswolde (3.730), Vries (4.015), Midlaren (320), Noordlaren (695), Glimmen (1.065), Onnen (674) en Haren (19.755).

De overlast voor inwoners, de toeristische sector en voor de Natura 2000 gebieden Drentse Aa en Fochteloërveen, staat in geen verhouding tot de betekenis van deze scholen. Zij verstoren dit Habitatrichtlijngebied met levend hoogveen tevens Vogelrichtlijngebied waar de laatste jaren Kraanvogels succesvol hebben gebroed. Vliegen boven het Fochteloërveen is een overtreding van Europese regelgeving. De vliegscholen kunnen worden ondergebracht bij de [European Flight Academy](#). Deze opleiding leidt piloten op voor een tiental luchtvaartmaatschappijen, waaronder enkele grote als Lufthansa, Swissair, Eurowings, etc. De pilotenmarkt is een bij uitstek internationale markt. Er is met betrekking tot de instandhouding van vliegopleidingen geen taak voor het Rijk en er is evenmin een noodzaak deze

activiteiten in Eelde te behouden. En er is al helemaal geen reden een particuliere vliegschool met overheidsgeld in stand te houden, zoals nu gebeurt.

In de bijlage is gespecificeerd dat de opbrengst van de vliegscholen de laatste tien jaar minder was dan € 100.000,- per jaar. Wij verzoeken u expliciet in de Luchtvaartnota te vermelden dat er met betrekking tot de vliegopleidingen geen taak is voor het Rijk en dat vanwege de grote overlast voor de dorpen, de beschermde natuur en de toeristen sector in Noord Drenthe het de voorkeur verdient dat de vliegscholen verhuizen naar een plek die daar beter geschikt voor is.

Klimaatverandering en het Akkoord van Parijs

Nederland heeft het klimaatakkoord van Parijs ondertekend. Dit houdt in dat de klimaatverandering onder de twee graden moet blijven, en liefst onder anderhalf. Daartoe moeten bedrijven hun uitstoot van broeikasgassen verminderen in vergelijking tot 1990. Wij maken bezwaar tegen de uitzonderingspositie van de luchtvaart, waarvoor het jaar 2005 als startpunt is gekozen. In die vijftien jaar is de uitstoot van klimaatschadelijke gassen flink gegroeid.

Klimaat en het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage

In het advies van 13 mei 2019 over de NRD adviseert de Commissie op blz. 6 om te beschrijven;
"een alternatief waarbij de luchtvaart krimpt om te voldoen aan de doelstelling uit het klimaatakkoord dat de uitstoot van CO2 in 2030 met ten minste 49 procent is teruggedrongen ('denkrichting vanuit het thema klimaat').25 "

In voetnoot 25 wordt verwezen naar de tekst over Klimaatverandering door het Europese parlement op 14 maart 2019 en naar veel sprekers.

Wij kunnen ons niet aan de indruk onttrekken dat dit advies de Minister onwelgevallig was. Want een maand later, op 14 juli, stuurde de Minister een 'Hoekpuntendocument' naar de Commissie m.e.r. waar krimp om te voldoen aan het akkoord van Parijs niet instaat. Ook is dit Hoekpuntendocument niet in de inspraak geweest. Over het Hoekpuntendocument gaf de Commissie een tweede kritisch advies in september.

In de Ontwerp Luchtvaartnota staat geen motivering waarom het eerste advies van de Cie. m.e.r. niet gevolgd is. Maar op blz. 107 staat: *"Deze adviezen heeft het ministerie van IenW overgenomen."* Hier wordt ten onrechte de indruk gewekt dat het eerste m.e.r. advies is gevolgd.

Wij maken ernstig bezwaar tegen deze gang van zaken. Wij verlangen uitvoering van het eerste MER-advies en minstens een deugdelijke motivering waarom u dit advies niet gevolgd heeft.

Conclusie

Omdat wij ons zorgen maken over klimaatverandering en van mening zijn dat de luchtvaart moet krimpen, herhalen wij ons verzoek om als een van de eerste stappen naar krimp de luchthaven Eelde te sluiten. Deze sluiting zou bovendien een einde maken aan een praktijk van staatssteun die in strijd is met Europese regelgeving. Ten slotte betekent sluiting beëindiging van overlast voor mens en natuur in de omgeving.

Hoogachtend,

Namens de Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde

Namens IVN Eelde/Paterswolde

Voorzitter

Voorzitter

Bijlage: Het voortbestaan van de KLM luchtvaartschool in Eelde

Bij gebrek aan commercieel vliegverkeer op luchthaven Eelde is de directie van GAE naarstig op zoek naar een nieuw verdienmodel. Daarbij noemt de directie van GAE:

- De luchtvaartschool
- Innovaties zoals elektrisch vliegen
- Drones testcentrum
- Traumahelikopter

De vraag is: Kan luchthaven Eelde op basis hiervan geëxploiteerd worden?

De KLM luchtvaartschool

Er waren volgens het CBS de laatste 10 jaar gemiddeld 27.454 terreinbewegingen (vliegbeweging met start en landingen op Eelde). Als 90% hiervan wordt toegerekend aan de vliegscholen waren er 12.354 landingen van lestoestellen per jaar. Per landing kost dat € 12,50. Dat zou € 154.000 opleveren zonder kortingen. Met de kortingen die de KLS krijgt was **de opbrengst van de KLS de laatste tien jaar minder dan € 100.000,-** per jaar. Dit is hieronder nader gespecificeerd.

Innovaties zoals elektrisch vliegen

Elektrisch vliegen staat in de kinderschoenen. Volgens deskundigen kunnen experimenten daarmee pas over 10 à 20 jaar (misschien) resultaten zullen opleveren. Op luchthaven Teuge is het Dutch [Electric Aviation Centre](#) (DEAC) gevestigd. Hierin werken bedrijven en drie kennisinstituten/ opleidingen samen onder leiding van de TU Delft. Er is geen enkele reden om aan te nemen dat die naar Eelde zouden komen. En nog minder dat dit geld oplevert om Eelde open te houden.

Drones testcentrum

Op luchthaven is de [Stichting DroneHub GAE](#) gevestigd waar verschillende toepassingen van drones worden getest. Volgens de website werken in de DroneHub GAE ondernemers, onderwijsinstellingen en overheden samen om drone-business te ontwikkelen. Drone gerelateerde innovaties en nieuwe producten en diensten worden gestimuleerd. Klinkt prachtig, maar wat brengt dit op voor GAE?. Om drones te testen heb je geen luchthaven nodig.

Traumahelikopter

De traumahelikopter stond op het dak van het UMCG. Vanwege de geluidsoverlast voor de omgeving is de helikopter verplaatst naar de luchthaven. Veel synergie is er niet, maar het is een goede centrale locatie. De vraag is echter hoeveel inkomsten GAE van de traumahelikopter ontvangt? Bovendien kan de traumahelikopter ook heel goed op een andere locatie worden gevestigd. Dat is dan weer het voordeel van een helikopter.

Conclusie:

Geen van de door de door de GAE directie genoemde activiteiten brengen ook maar bij benadering genoeg geld op om GAE open te houden.

Geen van de door de door de GAE directie genoemde activiteiten zijn gebonden aan luchthaven Eelde. Zij kunnen net zo goed of beter elders gevestigd worden.

Vliegscholen op Groningen Airport Eelde

Er wordt alleen havengeld betaald voor landingen

jaar terreinbewegingen (start en landing op GAE) bron CBS

2010	50.462			
2011	40.248			
2012	35.000			
2013	33.410			
2014	28.500			
2015	13.902			
2016	15.120			
2017	17.573			
2018	19.371			
2019	20.954			
gemiddeld	27.454	13.727		landingen gem. Laatste 10 jaar
aandeel vliegscholen 90%		12.354		aantal landingen vliegscholen gemiddeld per jaar
tarief	€ 12,50	€	154.429	bruto havengelden per jaar vliegscholen ex kortingen
korting abonnement 20%		€	123.543	
korting stille vliegtuigen 20%		€	98.834	werkelijke opbrengst voor GAE van vliegscholen

Reactie/ Zienswijze PVRC (Platform Vlieghinder Regio Castricum) op concept Luchtvaarnota 2020-2050

Het Ministerie van IenW heeft onlangs de Luchtvaarnota gepresenteerd. Het is schokkend te moeten constateren dat, hoewel de zorg voor een gezonde leefomgeving van burgers in de Luchtvaarnota opvallend benoemd wordt, het perspectief op concrete maatregelen hieromtrent totaal afwezig is. Terwijl de situatie, gezien de huidige milieu- en geluidsproblematiek en de daaruit voortkomende gezondheidsrisico's, nu al urgent is.

De nota erkent dat er een brede consensus is over de negatieve effecten die vliegverkeer op gezondheid heeft. Deze effecten worden enerzijds veroorzaakt door emissie van gezondheidsschadelijke stoffen zoals CO₂, NO_x en ultrafijnstof en anderzijds door te hoge en langdurige geluidsproductie. Ondanks de erkenning van de negatieve effecten van vliegverkeer wordt in de Luchtvaarnota toch de aanpak van emissie ondergebracht in de categorie "groei" onder het motto van: "de luchtvaartsector kan groei verdienen". Directe wettelijke maatregelen, waar de omwonenden van Schiphol écht wat aan hebben, blijven nadrukkelijk "in de lucht hangen". Op eenzelfde manier wordt omgegaan met het beperken van het schadelijke effect van teveel geluidsbelasting. Hier is het ook weer vrijblijvend: "groei (moet verdiend worden)". In dat kader wordt zelfs de WHO-geluidsrichtlijn genoemd, maar of deze WHO-richtlijn wettelijk geëffectueerd gaat worden, inclusief een tijdpad, wordt in de Luchtvaarnota niet uitgewerkt.

Hoewel de uitstoot van CO₂ en N₂ inmiddels wettelijk aan banden is gelegd, geldt voor begrenzing van geluidsbelasting helaas nog geen wettelijke norm. Dit houdt in dat sancties bij overtreding niet mogelijk zijn. Dat is een zeer ongewenste situatie. Wij vinden dat de WHO-richtlijn voor Europa (45 dBLden en 40 dBLnight) uitgangspunt van een wettelijk beleid moet zijn. Doordat op dit moment een wettelijke norm ontbreekt, heeft de Nederlandse Staat de vrijheid om aanzienlijk naar boven af te wijken van het advies van de WHO. Verder dient de *berekende* norm voor geluidshinder vervangen te worden door een norm die gebaseerd is op heldere grenswaarden voor *gemeten* geluid. Hierbij moet rekening worden gehouden met:

1. Piekbelasting
2. maximale frequenties per tijdseenheid per baan
3. tijdsduur rustpauzes
4. cumulatie van geluid uit verschillende bronnen
5. maximale hinder per persoon

Kortom, wat de Luchtvaarnota schrijnend ontbeert is een wettelijk verankerd, goed (d.w.z. met inachtneming van de 5 hierboven genoemde parameters) en betrouwbaar meetsysteem om de geluids(over)belasting te registreren, inclusief wetgeving om overtredingen te sanctioneren.

De Luchtvaarnota stelt dat het beperken van geluidsoverlast "prioriteit heeft in het luchtruim tot een vlieghoogte van 6.000 voet (ongeveer 1.800 meter)", maar evenals bovengenoemde onderwerpen wordt ook dit niet uitgewerkt. Het Ministerie is er al jaren van op de hoogte dat de protocollen voor een geleidelijke dalingsmethode vanaf 2000 meter, de continuous decent operation (CDO), bekend zijn en dat de CDO op andere drukke luchthavens al jaren met succes wordt gebruikt. Door de CDO als dalingsmethode te gebruiken wordt een algemeen gezondheidsbelang gediend, want zowel de emissie- als geluidsbelasting nemen af. Toch wordt deze specifieke dalingsmethode niet in de Luchtvaarnota genoemd.

Ingezet wordt daarentegen op utopische maatregelen zoals stillere en elektrische vliegtuigen. Er is geen "rocket science" voor nodig om te bedenken dat als er meer vliegbewegingen zijn, er ook meer geluidsbelasting is. Daarmee is het perspectief op 780.000 vliegbewegingen per jaar, dat de Luchtvaarnota ons schetst, voor ons onwonenden van Schiphol en andere Nederlandse luchthavens, uiterst zorgwekkend.

Hoe kan het Ministerie van IenW in zijn Luchtvaartnota stellen de gezondheidsbelangen van de burgers voorop te stellen? In feite worden deze belangen flagrant geschonden. Dit, ondanks de brede maatschappelijke (óók wetenschappelijk onderbouwde) discussie over dit onderwerp. Het kan niet anders dan dat de Minister en haar adviseurs weten wat er leeft onder de bevolking. Of is deze discussie alleen maar pro forma gevoerd? Wij kunnen niet anders dan vaststellen, dat de overheid haar verantwoordelijkheid, zoals bedoeld in het Verdrag van de rechten van de mens, niet wenst te nemen. Hierdoor is een gezonde leefomgeving voor de burger ernstig in gevaar. De Luchtvaartnota legt de nadruk op groei van de luchtvaart, i.c. Schiphol, als dé motor voor de economie tussen 2020-2050, terwijl men weet dat andere sectoren zeker zo belangrijk zijn en naar verwachting Schiphol zullen voorbijstreven (zie: ondermeer de rapportage "Mainports voorbij").

Kennelijk weegt voor de Staat het economisch belang op de korte maar ook lange termijn nog steeds meer dan het bieden van een robuust lange termijn perspectief op een goede volksgezondheid en bescherming van de natuur.

Al met al een in vele opzichten teleurstellende Luchtvaartnota dus, op oude leest geschoeid.

Platform Vlieghinder Kennemerland/ PVK (oude naam: Platform Vlieghinder Regio Castricum/ PVRC)
Juni 2020

Ontwerp Luchtvaartnota

- P 7. *'Luchtvaart heeft ook negatieve effecten. Bewoners worden in hun slaap gestoord en ervaren ook overdag hinder door het toenemend aantal vliegtuigen.'* De erkenning dat het scheppen van voorwaarden voor een goede gezondheid van de bevolking de verantwoordelijkheid van de overheid is, ontbreekt.
- P 7. *Ook maken zij zich zorgen over hun gezondheid door de gevolgen van (ultra)fijnstof...* Hieraan toevoegen: , de gezondheidsschade als gevolg van vliegtuiggeluid.
- P 10. *'Minder negatieve gezondheidseffecten zijn een voorwaarde voor de toekomstige ontwikkelingen van de luchtvaart. Het rijk werkt uit hoe metingen en berekeningen van luchtvaartgeluid verbeterd kunnen worden en elkaar meer kunnen versterken. Ook wordt gewerkt aan een beter inzicht op de aspecten van het vliegtuiggeluid die bepalend zijn voor de door mensen ervaren geluidshinder, om hier met beleid beter op te kunnen sturen.'* Veel aandacht aan 'papieren exercities'. Alleen met het hebben van inzicht op aspecten van vliegtuiggeluid is het probleem niet opgelost. Nodig is ook concreet maatregelenpakket om gezondheidsschade te mitigeren. Er worden geen concrete maatregelen gericht op reductie van het vliegtuiggeluid benoemd. Een beleidsdoelstelling gericht op het verminderen van vliegtuiggeluid wat mbt gezondheidsschade toelaatbaar is, ontbreekt. Zelfs het streven hierna wordt niet benoemd.
- P 12. *Rijksoverheid: regie en eindverantwoordelijkheid. Het rijk stelt voor de luchtvaart ondermeer de normen vast voor veiligheid, hinder en de uitstoot van vervuilende stoffen.* Het is de verantwoordelijkheid van de overheid om de burger een gezonde leefomgeving te bieden. Het schadelijk effect van teveel geluidsbelasting op gezondheid dient erkend te worden door de vaststelling van wettelijke normen voor maximale geluidsbelasting.
- P 40. *Grondvervoer als alternatief voor korte vluchten. ...bestemmingen tot 800 km. Dan moet de reistijd, de frequentie, prijs en comfort wel verbeteren.* Belangrijke voorwaarde voor grondvervoer om te kunnen concurreren is dat voor vliegen een reële prijs wordt bepaald. Dus net zo als bij andere vervoersvormen gewoon accijns en BTW betalen. Daarnaast vanwege negatieve milieueffecten een vliegtax 'die er toe doet'. Dus substantieel hoger dan 7 Euro per vlucht. Moet gelden voor alle passagiers, ook transferpassagiers.
- P 45. *Belangrijke beslissingen. 1. Het gaat om geluidshinder en de gezondheidseffecten door de uitstoot van schadelijke stoffen.* Gezondheidseffecten ontstaan niet alleen door de uitstoot van schadelijke stoffen; ook geluidshinder (vliegtuiggeluid) heeft een negatief effect op de gezondheid. Dit dient dus ook te worden benoemd.
- P 45. *Belangrijke beslissingen. 5. Vormgeven geluidsbeleid dat beter aansluit bij de hinder die bewoners ervaren en waarmee de sturingsmogelijkheden op hinder toenemen. Bijvoorbeeld op basis van onderzoek naar meer rustmomenten.* Daarbij ook andere manieren van aanvliegen betrekken. Niet meer 'level flight', maar 'gelijkmatig dalende nadering/ CDO'. De gelijkmatig dalende nadering maakt het mogelijk hoger aan te vliegen met een lager motorvermogen. Hierdoor is aanzienlijk minder geluid hoorbaar op de grond. Tevens wordt er minder brandstof verbruikt en is er dus ook minder uitstoot. Een ander belangrijk aspect is het beleid ook te richten op de gebieden die buiten de gehanteerde contouren (48dBlden) liggen. Het RIVM constateert, dat voor het geluid van vliegverkeer circa de helft van het

aantal ernstig gehinderde personen zich buiten het aandachtsgebied, dat wordt begrensd door de 48 dB(Lden) contour, bevindt. (RIVM-rapport 2019-0227, pag 107). Het RIVM geeft in dit verband verder aan, dat het grootste deel van de mensen die ernstig zijn slaapverstoord door geluid van vliegverkeer, woont in gebieden met een geluidsniveau van 32 en 37 dB(Lnight). Geluidsniveaus in de range van 45-50 dB(Lden) bepalen vooral de omvang van het aantal ernstig gehinderden door geluid van vliegverkeer (RIVM-rapport 2019-0227, pag 98).

- P 46. *Afname negatieve gezondheidseffecten. Het Rijk stelt als doel de negatieve gezondheidseffecten door de luchtvaart te verminderen. Hierbij gaat het om geluidsbelasting en de uitstoot van schadelijke stoffen voor mens en klimaat. Het RIVM onderzoekt hoe schadelijk ultrafijnstof is voor de mens.* Er is al veel onderzoek gedaan naar de negatieve effecten van vliegtuiggeluid op de gezondheid. Deze resultaten /uitkomsten /bevindingen dienen onderdeel uit te maken van de beleidsaanpak gericht op het 'verminderen van de negatieve gezondheidseffecten door de luchtvaart' (=quote van door Rijk geformuleerd beleidsdoel). Het RIVM beveelt aan, het beleid voor omgevingsgeluid te versterken door gezondheidsverbeteringen als op zichzelf staand doel te verankeren in de Nederlandse wet- en regelgeving (RIVM-rapport 2019-0227, pag 126).
- P 46. *WHO: geluid beïnvloedt gezondheid.* Terechte constatering. Echter welk beleid wordt gevoerd om negatieve effecten van vliegtuiggeluid op gezondheid te mitigeren? Hiertoe dienen in de Luchtvaartnota reële concrete maatregelen te worden benoemd, danwel in het vooruitzicht gesteld, anders dan enerzijds stillere motoren en electrisch vliegen en anderzijds de toename van het aantal vluchten naar 780.000. Dit zal per saldo hoe dan ook een toename in geluidsbelasting opleveren.
- P 46. *Groeiverdienmodel. Neemt de geluidsbelasting en uitstoot van schadelijke stoffen af ? Dan kan de luchtvaart groei verdienen.* Het vliegtuiggeluid heeft in huidige situatie al een onaanvaardbaar niveau. Het 'groeiverdienmodel' leidt dus tov de huidige situatie niet tot verbetering, ic vermindering vliegtuiggeluid.
- P 48. *Minder geluidshinder. ...aanvullende indicatoren die de hinder kunnen verklaren. Zoals de invloed van de frequentie waarmee vliegtuigen overvliegen en rustmomenten.* Naast frequentie is het piekgeluid (L_{Amax}) een belangrijke indicator voor vliegtuiggeluid; dit dient dus als indicator te worden toegevoegd.
- P 49. *Hierbij wordt het advies van de WHO meegenomen.* WHO advies behoort leidend te zijn.
- P 49. *De WHO adviseert geluidswaarden van 45 dBLden en 40 dBlnight. Volgens de WHO zijn passende maatregelen nodig voor gebieden boven deze advieswaarden. De rijksoverheid bepaalt vervolgens welke maatregelen passend zijn....De Rijksoverheid vindt het belangrijk dat lokaal maatregelen worden genomen om ernstige geluidshinder te beperken. De luchtvaartsector is hier als veroorzaker primair voor verantwoordelijk. Het Rijk vraagt luchthavens in overleg met omgevingspartijen maatregelen te nemen waarmee hinder door vliegtuiggeluid wordt verminderd.* Het nemen van maatregelen om vliegtuiggeluid te verminderen dient dwingend opgelegd te worden.
- P 49. *Meetstrategie geluid vliegtuigen. Programmatische aanpak meten vliegtuiggeluid.* Geluid meten is belangrijk. Echter alleen in combinatie met het gelijktijdig implementeren van maatregelen om het vliegtuiggeluid terug te dringen, alsmede sancties (op basis van wetgeving) om overtredingen aan te pakken. Het RIVM constateert dat er momenteel bij de

normering van geluid van vliegverkeer geen landelijk normenstelsel met bandbreedtes is (RIVM-rapport 2019-0227, p 98). Dit normenstelsel voor vliegtuiggeluid, inclusief sancties, dient er dus te komen, wil er sprake kunnen zijn van effectief beleid gericht op het verminderen van de gezondheidsschade door vliegtuiggeluid.

- P 50. *Minder nachtvluchten*. Moet zijn: Stop met nachtvluchten.
- P 51. *Vaste naderingsroutes*. Hiervan kan geen sprake zijn als over (relatief dunner) bevolkt gebied wordt gevlogen. Indien dat het geval is dient bij landingen in combinatie met variabele aanvliegroutes gebruik gemaakt te worden van CDO's. Het RIVM beveelt aan om bij het ontwikkelen en implementeren van het beleid rekening te houden met personen buiten het huidige aandachtsgebied (bepaald door vastgelegde contouren). Uit de verdeling van de huidige ziektelast blijkt dat het grootste deel van de personen die negatieve gezondheidseffecten door geluid van vliegverkeer ondervinden, zich buiten de bepalende contouren bevindt. (RIVM rapport 2019-0227, pag 130).
- P 54. *Ruimtelijke ontwikkeling rond luchthavens*. Woningbouwopgave Randstad staat haaks op groeiscenario's Schiphol.
- P 62. *Klimaataanpak. ..beprijzing van de luchtvaart in de vorm van een belasting...kosten doorvertaald in ticketprijzen....vraagafname...minder vliegverkeer en minder CO2-uitstoot*. Beprijzing, in combinatie met afschaffing van de vrijstelling van BTW en accijns op kerosine zal leiden tot minder vliegverkeer. Dit is gunstig voor vermindering CO2-uitstoot, alsook, in combinatie met 'gelijkmatig dalende naderingen' voor vermindering van vliegtuiglawaai. Verder dient kostenvoordeel luchtvaart als gevolg van het niet betalen van belasting en accijnsen beëindigd te worden teneinde een einde te maken aan het hierdoor ontstane concurrentievoordeel ten opzichte van andere vervoersmodaliteiten.
- P 63. *Beprijzing. Transferpassagiers hoeven geen vliegbelasting te betalen*. Dit is een onjuiste beleidskeuze. Alle passagiers, dus ook transferpassagiers, betalen vliegbelasting.
- P 63. *Beprijzing. Uit onderzoek door CEDelft (2019b) blijkt dat bij gelijke bestemmingen de kosten van de luchtvaart meer zijn geïnternaliseerd dan die van trein en bus*. Merkwaardige onderzoeksbevinding. Is de kostenopbouw van de vervoersmodaliteiten gelijk, met dien verstande dat BTW en accijns ook in de berekeningen voor de luchtvaart zijn meegenomen?
- P 71, 72, 73. *Capaciteit en capaciteitsverdeling. Parallele Kaagbaan*. Aanleg hiervan is ongewenst. Leidt tot ernstige toename geluids- en emissie overlast en daarmee gezondheidsschade voor de inwoners van Leiden, Teylingen, Oegstgeest en Katwijk. (tabellen To70)

• P 74. *Luchthaven in zee. Aanvullend onderzoek heroverwegen als: de beoogde verbetering van de gezondheid en leefomgeving in de gebieden rondom Schiphol niet kan worden gerealiseerd*. Ingeval de huidige capaciteit (500.000 vliegbewegingen) gehandhaafd blijft danwel sprake is van groei, zal dit ten nadele zijn van de kwaliteit van de leefomgeving in de hele regio Kennemerland, met alle gevolgen voor de gezondheid van de inwoners van dien. De krimp in het vliegverkeer die zich thans, als gevolg van de corona-crisis, voordoet, doet aan deze duiding niets af. Immers, vanuit de sector en het ministerie van IenW wordt verwacht dat de capaciteit van vlak voor de coronacrisis binnen enkele jaren weer terug zal zijn. Alsdan ontstaat er wederom een situatie waarin bewoners aan te veel vliegtuiggeluid worden blootgesteld. Nader onderzoek naar de haalbaarheid van een luchthaven in zee is om die reden –ook nu- opportuun. Alleen ingeval zodanig beleid wordt gevoerd dat structureel sprake is van een significant beperktere omvang van het vliegverkeer dan voor de

coronacrisis is het –voorlopig- afzien van nader onderzoek naar de haalbaarheid van een luchthaven in zee, verdedigbaar.

- P 79. *Keuzes indeling luchtruim. Hoogte bepaalt voorrang verminderen geluidshinder of klimaatimpact. ...Daarbij bepaalt de hoogte of het terugdringen van de uitstoot of het verminderen van geluidsoverlast voorrang krijgt. Het VK gebruikt een hoogte van 7000ft en Canada 6000ft. ... Het Rijk kiest voor 6000ft.* De vraag is waarom. Vanuit het perspectief van het verminderen van het vliegtuiggeluid heeft 7000ft de voorkeur.

PlanMER Samenvatting

- P 5. *Belangrijkste thema's luchtvaart: Geluidshinder: Hoe kunnen we in NL vliegen met minimale geluidshinder voor mensen ?* Het gaat er om dat specifieke niveau van geluidsbelasting te bereiken waarbij geen gezondheidsschade optreedt.
- P 8. *Verminderen negatieve gezondheidseffecten luchtvaart.* Doel moet zijn negatieve gezondheidseffecten te beperken tot het niveau waarop geen gezondheidsschade plaatsvindt. WHO norm + piekgeluid.
- P 8. *Beperken nachtvluchten.* In relatie tot gezondheidsschade is stopzetten nachtvluchten de enige optie. Verder moet worden aangegeven dat landingen alleen mogen worden uitgevoerd wanneer zo lang als vliegtechnisch verantwoord zo hoog mogelijk wordt aangevlogen. Landing alleen dmv CDO's: gelijkmatig dalende nadering.
- P 12 en 15. *Tabel Effecten van het beleid in de Luchtvaartnota.* De symbolen wekken de indruk dat in de huidige (referentie-) situatie ten aanzien van het aantal 'ernstig gehinderden' en 'slaapverstoring' sprake is van een redelijke staat, waarbij zich verspreid knelpunten voordoen. Dit is een te rooskleurig beeld. Dit geldt ook voor de tabel op pag 15 tav het aspect Gezondheid. Het RIVM geeft aan dat in 2015 ruim 2.000.000 personen zijn blootgesteld aan een geluidsniveau van meer dan 45 dB(Lden). 's Nachts worden 219.800 personen geconfronteerd met een geluidsniveau boven de WHO richtlijn (40 dBLnight). Deze gegevens hebben betrekking op op jaarbasis gemiddelde geluidsniveaus. Het aantal personen dat te maken heeft met piekgeluiden van overvliegende vliegtuigen, ook als ze buiten de geluidscontouren wonen, ligt zowel overdag als 's nachts beduidend hoger.
- P 15. *Leefomgeving. Het schoner en stiller worden van vliegtuigen en duurzame technologieën.* Dit levert onvoldoende bijdrage aan hinderreductie voor de komende tientallen jaren.
- P 15. *...meten en berekenen moeten beter op elkaar aansluiten.* Alleen meten en berekenen lost niets op. Het gaat erom dat wettelijk afdwingbare maatregelen worden benoemd + sancties op overtredingen.
- P 15. *Gezondheid. ...een afname van het aantal geluidgehinderden verwacht tov de huidige situatie door het stiller worden van vliegtuigen en de introductie van elektrisch vliegen en de afname van het aantal vliegbewegingen gedurende de nacht.* Effect 'stiller worden van vliegtuigen' en 'elektrisch vliegen' zullen niet leiden tot zodanige reductie vliegtuiggeluid dat geen sprake meer is van gezondheidsschade als gevolg hiervan. Alleen bij volledig stoppen van nachtvluchten zal in de nacht sprake kunnen zijn van reductie van geluid met een gunstig effect op de gezondheid omdat dan van slaapverstoring door vliegtuiggeluid tussen 23.00 en 7.00 uur geen sprake meer zal zijn.

PlanMER

- P 19. *Denkrichting leefomgeving. We streven naar het minimaliseren van de hinder en het verhogen van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving.* Goed streven; kan alleen worden gerealiseerd dmv wettelijk vastgelegde normen voor hinder en kwaliteit leefomgeving, inclusief sancties ingeval normen worden overtreden.
- P 21. Tabel 2.1 *Bouwsteen Voortbouwen. Verminderen van hinder en verhogen van de veiligheid...* Verminderen van de hinder dient als aparte bouwsteen benoemd te worden. Nu wekt de tabel de suggestie dat in 2030 en 2050 sprake zal zijn van hindervermindering. Hiervan kan in de referentiesituatie, waarbij een groei van het aantal vliegbewegingen naar 730.000 in 2050 mogelijk is, geen sprake zijn.
- P 22. Figuur 2.3 *Overzicht van de maatregelen in hoekpunt Voortbouwen (referentiesituatie). Leefomgeving, L3. Luchtruimherindeling richten op sneller hoger vliegen en..* Aanvullen met: Landingen alleen hoger aanvliegend en uitvoeren als 'gelijkmatig dalende nadering' (Continuous Descent Operation).
- P 25. Figuur 2.5 *Overzicht van de maatregelen in hoekpunt Normeren. Leefomgeving, L1. Max geluidsniveau ..bij opstijgen.* Extra punt toevoegen: Bij landingen afzien van over grote afstand laag vliegen. Landingen hoger aanvliegend en uitvoeren als 'gelijkmatig dalende nadering'. De berekende norm voor geluidshinder moet vervangen worden door een norm die is gebaseerd op heldere grenswaarden voor gemeten geluid. Hierbij moet rekening gehouden worden met piekbelasting, maximale frequenties per tijdseenheid per baan, rustpauzes, cumulatie van geluid en maximale hinder per persoon. Minder gehinderden is niet hetzelfde als minder hinder (per individu).
- P 27. Tabel 2.3. *De luchtvaart groeit mee met de ontwikkeling van BBP...Investeren in de kwaliteit van de leefomgeving..wordt gefinancierd uit de meeropbrengst van de belasting op vliegtickets.* Dit betekent dus meer hinder, die echter wordt afgekocht. Ongewenste situatie. Groei luchtvaart dient gekoppeld te zijn aan 'vliegtuiglawaai-plafond'.
- P 25. Figuur 2.7 *Overzicht van de maatregelen van hoekpunt Concentreren (denkrichtingen Veiligheid en Economie). Aanleg 2^e Kaagbaan.* Leidt tot bovenmatige toename van hinder in Oegstgeest eo (+70%, onderzoek To70). Om die reden onaanvaardbaar.
- P 28. Figuur 2.8 *Overzicht van de maatregelen van hoekpunt Concentreren (denkrichtingen leefomgeving en klimaat). L6. Isolatieprogramma binnen de 60 Lden contour.* Keuze 60 Lden is willekeurig. Keuze voor internationale maatstaf; WHO 45 Lden teneinde enig effect op gezondheid omwonenden te hebben.
- P 28. Figuur 2.8 *Leefomgeving, Investeren in kwaliteit Leefomgeving Schiphol L6. Nieuw criterium ernstige hinder introduceren, niet gerelateerd aan een specifieke Lden-contour maar aan een vast gebied, waardoor ernstig gehinderden die toevallig net buiten de contour wonen ook meetellen.* Het gaat niet alleen om ernstig gehinderden; dient ook voor gehinderden te gelden. Volgens onderzoek RIVM worden ruim 2 miljoen personen in Nederland blootgesteld aan geluidsniveaus hoger dan 40 dB(Lden) (RIVM-raport 2019-0227, tabel 5.1). Dit is de kritische grens waarboven sprake is van gezondheidsschade als gevolg van vliegtuiggeluid. Verder goede maatregel, in alle denkbare situaties te hanteren.
- P 30. Figuur 2.10 *Overzicht van de maatregelen van hoekpunt Verdelen. Klimaat K7 Gedragsinterventies op minder ver, minder vaak vliegen.* Deze maatregel bij alle hoekpunten toepassen.

- P 35. *Denkrichting leefomgeving. Voor Schiphol ..een afname van het aantal slaapverstoorden....omdat het aantal vluchten tijdens de nacht nauwelijks toeneemt ten opzichte van 2018 en vliegtuigen gemiddeld stiller worden.* De slaapverstoring in 2018 is vanuit gezondheidsoogpunt onaanvaardbaar hoog. Er is dus geen sprake van verbetering.
- P 35. *Denkrichting leefomgeving. Daarnaast is de verwachting dat door herindeling van het luchtruim vliegtuigen sneller zullen gaan hoger vliegen....* Hieraan dient te worden toegevoegd: Landend vliegverkeer zal via de gelijkmatig dalende nadering (Continuous Descent Operation) aanvliegen. Hierdoor zal, omdat er dan hoger wordt gevlogen dan in de huidige praktijk gebruikelijk, het vliegtuiggeluid op afstanden vanaf 15 km van de landingsbaan verminderen.
- P 36. *Leefomgeving. Concentreren. Tweede Kaagbaan. Het aantal slaapverstoorden rondom Schiphol zal afnemen....stillere motoren en elektrisch vliegen.* In het noordelijk deel van Zuid Holland zal sprake zijn van een onaanvaardbare toename van het vliegtuiggeluid (tabellen To70) Het effect van stillere motoren wordt, zo dit al een reële punt is, is vanwege een toename van het aantal vliegbewegingen teniet gedaan. Elektrisch vliegen is de komende decennia geen reële optie.
- P 37. *Doelstelling leefomgeving / Conclusie: De negatieve effecten van de toename van het aantal vliegtuigbewegingen op een gezonde aantrekkelijke leefomgeving zullen door andere maatregelen wel verzacht worden.* Volstrekt ongeloofwaardig. Niet hard wordt gemaakt over welke maatregelen het gaat, wat hun effect is en wanneer ze worden geïmplementeerd. Dit is een voorbeeld van een van de vele passages in de voorliggende documenten die niet voldoet aan toetsingscriteria van de Commissie voor de MER; zoals 1) het goed onderbouwd zijn van de relatie tussen de doelen en de maatregelen en 2) de doelen, maatregelen en de randvoorwaarden zoveel mogelijk meetbaar moeten zijn geformuleerd (Commissie voor de MER, Luchtvaartnota, tussentijds toetsingsadvies, 23 september 2019, pag 2).
- P 39. *Tabel 3.1 Effecten van het beleid in de Luchtvaartnota.* De symbolen wekken de indruk dat in de huidige (referentie-) situatie ten aanzien van het aantal 'ernstig gehinderden' en 'slaapverstoring' sprake is van een redelijke staat, waarbij zich verspreid knelpunten voordoen. Dit is een te rooskleurig beeld. Dit geldt ook voor de tabel op pag 15 tav het aspect Gezondheid. Het RIVM geeft aan dat in 2015 ruim 2.000.000 personen zijn blootgesteld aan een geluidsniveau van meer dan 45 dB(Lden). 's Nachts worden 219.800 personen geconfronteerd met een geluidsniveau boven de WHO richtlijn (40 dB(Lnight)). Deze gegevens hebben betrekking op op jaarbasis gemiddelde geluidsniveaus. Het aantal personen dat te maken heeft met piekgeluiden van overvliegende vliegtuigen, ook als ze buiten de geluidscontouren wonen, ligt zowel overdag als 's nachts beduidend hoger.
- P 41. *Referentiesituatie. Door onder andere het stiller worden van motoren en elektrisch vliegen.* Tot hoeveel minder vliegtuiggeluid leidt dit? Als het verminderen van het vliegtuiggeluid moet komen van stillere motoren en elektrisch vliegen, in combinatie met veel meer vliegbewegingen, is duidelijk dat hiervan niets terecht komt.
- P 50. *Voorkeursstrategie Leefomgeving. Belangrijke besluiten vliegen.. zal het aantal ernstig gehinderden en slaapverstoorden ondanks de groei...zijn afgenomen.* Tot hoeveel minder vliegtuiggeluid leidt dit? Als het verminderen van het vliegtuiggeluid moet komen van stillere motoren en elektrisch vliegen, in combinatie met veel meer vliegbewegingen, is duidelijk dat hiervan niets terecht komt.

- P 53. *Belangrijkste besluiten 2. Het Rijk wil zoveel mogelijk de vraag naar luchtvaart ondersteunen die de grootst mogelijke waarde heeft voor de Nederlandse economie.* In het rapport van de Werkgroep Toekomst Luchtvaart van 3 juni 2020 wordt een helder beeld geschetst van een toekomstbestendige luchtvaart met een optimale waarde voor de nationale economie en een zo leefbaar mogelijke omgeving.
- P 54. *Door de nieuwe indeling van het luchtruim kunnen vliegtuigen sneller stijgen naar grotere hoogtes.* Aanvullen met: 'en hoger aanvliegend landen door deze uit te voeren als 'gelijkmatig dalende nadering' (Continuous Descent Operation).'
- P 54. *Voorkeursstrategie Leefomgeving. Belangrijke besluiten. Het gaat hier om geluidshinder en de gezondheidseffecten door de uitstoot van schadelijke stoffen.* Ook bij geluidshinder is sprake van een negatief gezondheidseffect, deze passage dus toevoegen.
- P 54. *Voorkeursstrategie Leefomgeving. Belangrijke besluiten. Luchthavens moeten de geluidsoverlast steeds verder verminderen. Hoe legt de Rijksoverheid vast in luchthavenbesluiten.* De vraag is tot welk niveau de geluidsoverlast moet worden beperkt. De berekende norm voor geluidshinder moet vervangen worden door een norm die is gebaseerd op heldere grenswaarden voor gemeten geluid. Hierbij moet rekening gehouden worden met piekbelasting, maximale frequenties per tijdseenheid per baan, rustpauzes, cumulatie van geluid en maximale hinder per persoon. Minder gehinderden is niet hetzelfde als minder hinder (per individu).
- P 54. *Punt 3. Minder nachtvluchten....De rijksoverheid onderzoekt de economische aspecten.* Ook de gezondheidseffecten (en vermindering van zorgkosten) van het stopzetten van nachtvluchten dient onderzocht te worden. Gezondheidsaspecten dienen explicieter afwegingscriterium te zijn bij besluitvorming over nachtvluchten.
- P 54. *Punt 5. Vormgeven geluidbeleid dat beter aansluit bij de geluidshinder die bewoners ervaren..* Het gaat hierbij om Lmax en Piekgeluid. De berekende vrije norm voor geluidshinder moet vervangen worden door een norm die is gebaseerd op wettelijke heldere grenswaarden voor gemeten geluid. Hierbij moet rekening gehouden worden met piekbelasting, maximale frequenties per tijdseenheid per baan, rustpauzes, cumulatie van geluid en maximale hinder per persoon. Minder gehinderden is niet hetzelfde als minder hinder (per individu).
- P 54. *Punt 5. Het rijk gebruikt daarbij het landelijke programma gericht op meten en berekenen van vliegtuiggeluid en het advies van de WHO.* Het advies van de WHO dient uitgangspunt van beleid te zijn. 'Het rijk gebruikt..' biedt geen enkele wettelijke garantie.
- P 54. *Punt 6. Het RIVM onderzoekt de gezondheidseffecten van ultrafijnstof.* Ook het negatieve effect van vliegtuiggeluid op gezondheid dient in het onderzoekprogramma te worden opgenomen.
- P 55. *Punt 3. Parallelle Kaagbaan. In 2021 besluitvorming over aanvullend onderzoek.* Start onderzoek ongewenst. Gebruik 2^e Kaagbaan leidt tot onaanvaardbare geluidsoverlast in Leidse regio (Leiden, Oegstgeest, Teylingen en Katwijk). Onderzoek naar haalbaarheid verplaatsing (deel van) Schiphol naar Noordzee is een zinvoller investering.
- P 62. *Leefomgeving. In de VKS worden minder hoge gezondheidsambities gehanteerd dan in Normeren en Verdelen.* Dit staat op gespannen voet met de verantwoordelijkheid van de overheid voor een gezonde leefomgeving, zoals bedoeld in het verdrag van de rechten van de mens.

- P 64. *Effectbeoordeling VKS, tabel 4.4. Voor het aspect Gezondheid is de beoordeling van de Staat van de Leefomgeving als oranje beoordeeld.* Dit is een te positief oordeel. Dient rood ingekleurd te zijn.
- P 65. *Gezondheid. ...ondanks de groei van het aantal vliegtuigbewegingen een afname van het aantal geluidsgehinderden.....door het stiller worden van vliegtuigen, de introductie van elektrisch vliegen.* Dit is een boterzachte inschatting. Waarom hier geen verifieerbare verwachtingen tav de afname van het aantal geluidsgehinderden en hoeveel stiller (in decibellen, gemeten op de grond) als gevolg van technologische ontwikkelingen.
- P 70. *Aspecten en indicatoren Figuur 5.2, Aspect Gezondheid, indicator Geluidshinder, Specificatie. Aantallen ernstig gehinderden (obv Lden) en slaapverstoorden (obv Lnight).* Specificaties over het piekgeluid (Lmax), en hoe vaak dit binnen een tijdseenheid voorkomt dienen eveneens meegenomen te worden. (Lden = gemiddelde waarde; daar schrik je niet wakker van. Dat gebeurt wel als gevolg van het piekgeluid Lmax).
- P 74. *...opgesteld op basis van enquêtes bij omwonenden van Schiphol die zijn uitgevoerd in 2002.* Dat is dus 20 jaar oud materiaal. Er is nu meer vliegtuiggeluid rond Schiphol, hetgeen extra negatieve effecten op nachtrust kan hebben.
- P 93. *Het gebruik van laagvliegroutes....Lelystad Airport.* Het over grote afstanden laagvliegen is ook een issue bij Schiphol.
- P 97. *Gezondheid, Geluidshinder. Onderzoek door de Milieufederatie NH en meerdere GGD's met bewonersenquetes wijzen op minimaal 198.000 ernstig gehinderden.* Onderzoek OZV (Ongehoorde geluidsschade van Schiphol, okt 2019) geeft aan dat minimaal 1,5 miljoen mensen wonen in een gebied met vliegtuiggeluid dat boven de WHO richtlijn (45 dBALden en 40 dBALnight) uitkomt. Het RIVM (rapport 2019-0227, tabel 5.1) geeft aan dat op basis van data over de periode 2011-2016 sprake is van 2.097.000 personen die zijn blootgesteld aan een geluidsniveau dat groter is, of gelijk aan 45 dB(Lden).
- P 98. *Effecten geluid op gezondheid. Op 10 oktober 2018 heeft de WHO een onderzoek gepubliceerd. De WHO beveelt ...aan om de geluidsbelasting die wordt geproduceerd door vliegverkeer te reduceren tot onder de 45 dBA (Lden). Het document geeft echter ook aan dat in veel gevallen het bewijs voor de gedane aanbevelingen niet sterk is voor vliegtuiggeluid. Daarom is aanvullend onderzoek wenselijk.* Dit is een wel een heel selectief citaat uit dit onderzoek.
- P 99. *Trends en ontwikkelingen. ...reductie van geluid.. zoals stillere motoren, aerodynamische verbeteringen, elektrisch vliegen...* Deze ontwikkelingen worden wel erg positief beschreven. Wat is het feitelijke effect ervan op het terugdringen van vliegtuiggeluid?
- P 134. *Geluidshinder Schattingen van het aantal ernstig gehinderde mensen in 2016.* Onderzoek OZV (Ongehoorde geluidsschade van Schiphol, okt 2019) geeft aan dat minimaal 1,5 miljoen mensen wonen in een gebied met vliegtuiggeluid dat boven de WHO richtlijn (45 dBALden en 40 dBALnight) uitkomt. Het RIVM komt zelfs met schokkender cijfers. Zij stelt dat in Nederland (op basis van data over periode 2011-2016) ongeveer 2,1 miljoen personen worden blootgesteld aan geluidsniveaus groter of gelijk aan de WHO-advieswaarde van 45dB(Lden) veroorzaakt door vliegverkeer (RIVM-rapport 2019-0227, pag 86)
- P 139. *Geluidgevoelige objecten bij regionale luchthavens. 48 Lden contour.* In het verlengde van het WHO advies en de RIVM rapportage daarover 45 Lden als kritische contour hanteren.
- P 151, 152. *Referentiesituatie en Concentreren. ...maximale capaciteit voor Schiphol 630.000 vliegbewegingen in 2030 en 730.000 ..in 2050. 600.000 vliegtuigbewegingen in 2030 en*

800.000 bewegingen in 2050. Deze aantallen vliegtuigbewegingen zullen de leefbaarheid in een straal van 50 km rond Schiphol onaanvaardbaar aantasten. Teveel geluidsschade en teveel emissieschade.

- *P 155. Gezondheid. Referentiesituatie. Verandering geluidbelasting. In 2050 zullen vluchten korter dan 500 km elektrisch zijn, dit zorgt voor een geluidsreductie van ongeveer 30% per elektrische vlucht. In 2050 zal in vergelijking met de huidige situatie op Schiphol de geluidbelasting afnemen ook al neemt het vliegverkeer toe. Boterzachte conclusies. Indien niet onderbouwd met harde feiten (referenties) zijn deze conclusies ongeloofwaardig.*
- *P 156. Gezondheid. Referentiesituatie. Ernstig gehinderden en slaapverstoorden. Met name rondom Schiphol is het aantal ernstige gehinderden en slaapverstoorden hoog. Echter door stillere vliegtuigen is te verwachten dat de hinder rondom Schiphol in 2050 lager is dan in 2018.....Voor Schiphol vindt een afname van het aantal slaapverstoorden plaats... het aantal vluchten tijdens de nacht nauwelijks toeneemt ten opzichte van 2018 en vliegtuigen gemiddeld stiller worden. Deze conclusies dienen onderbouwd te worden met feiten (referenties. Nu is het wishfull thinking. In 2018 was reeds sprake van een onaanvaardbaar hoog niveau van vliegtuiggeluid; dit geldt zeker ook voor het aantal slaapverstoorden. Als verbetering van de leefomgeving een serieus beleidsdoel is kan 2018 daardoor niet als referentie dienen als het gaat om een vergelijking met hoe het in 2050 zou kunnen zijn.*
- *P 157. Gezondheid. Referentiesituatie. Ernstig gehinderden en slaapverstoorden. L3. Luchtruimherindeling richten op sneller hoger vliegen. Ook Continuous Descent Operations (Gelijkmatig Dalende Nadering) als methode om landingsbaan te naderen dient als maatregel te worden opgenomen.*
- *P 158. Gezondheid. Hoekpunt Normeren. Verandering geluidbelasting. Gelijkmatig Dalende Nadering en sneller hoger vliegen dragen ook in het scenario Normeren bij aan vermindering van de geluidbelasting: dus als maatregel opnemen.*
- *P 161. Gezondheid. Hoekpunt Concentreren. Stille perioden. V2. Aanpassen banenstelsel tbv verlagen complexiteit: aanleggen parallelle Kaagbaan en extra noord-zuidbaan.. Aanleg parallelle Kaagbaan leidt tot onaanvaardbare toename van geluidsoverlast in regio Teylingen-Leiden-Oegstgeest-Katwijk. Extra noord-zuidbaan idem voor grote delen Noord Holland die nu al geconfronteerd worden met te hoog niveau vliegtuiggeluid rond de Polderbaan.*
- *P 162. L6 Nieuw criterium ernstige hinder introduceren, niet gerelateerd aan een specifieke Lden contour maar aan een vast gebied (buiten 48Lden) waardoor ernstig gehinderden die toevallig net buiten de contour wonen ook meetellen. Goed voorstel. Dit meenemen in alle scenario's; zeker ook het VKS. Het RIVM beveelt aan om bij het ontwikkelen en implementeren van het beleid rekening te houden met personen buiten het huidige aandachtsgebied (bepaald door vastgelegde contouren). Uit de verdeling van de huidige ziektelast blijkt dat het grootste deel van de personen die negatieve gezondheidseffecten door geluid van vliegverkeer ondervinden, zich buiten de bepalende contouren bevindt. (RIVM rapport 2019-0227, pag 130)*

P 162, 164. Hinderbeleving. Omwonenden van Schiphol zijn reeds gewend aan vliegtuiggeluid waardoor de relatieve toename van geluid daar kleiner is dan de afname elders (p 162). Doordat het vliegtuiggeluid verplaatst wordt naar groepen die minder gewend zijn aan vliegtuiggeluid..(p 164). De consequentie van deze denkfijn kan zijn dat sprake is van rechtsongelijkheid. Omwonenden van Schiphol hebben evenveel recht op een gezonde leefomgeving als bewoners elders in Nederland.

Trends en ontwikkelingen

- P 5. Par 2.1 *Geluidshinder. Belangrijke technologische ontwikkelingen stillere motoren, aerodynamische verbeteringen en elektrisch vliegen.* Levert onvoldoende en niet aantoonbare bijdrage aan hinderreductie.
- P 7. *Hinderbeleving. Onderzoek naar inzicht krijgen op effect dat geluid heeft op mensen in omgeving van vliegvelden.* Uitkomsten bestaand onderzoek tonen overtuigend negatief effect vliegtuiggeluid op gezondheid aan¹.
- P 7. *Hinderbeleving. ANIMA onderzoek. Lange termijn. Onderzoek om methoden om hinder nabij vliegvelden te verminderen te identificeren. Zicht krijgen op niet akoestische factoren die geluidshinder beïnvloeden om de kwaliteit van leven ..nabij vliegvelden te verbeteren.* Het betreft louter onderzoek om inzicht te krijgen; concrete maatregelen om tot hinderreductie komen worden niet genoemd, zelfs niet in het vooruitzicht gesteld.
- P 10. *50-50 regeling. '...In de nacht kan een eventuele afname van het aantal bewegingen voor een afname van de geluidsbelasting zorgen en zal ook het stiller worden van vliegtuigen leiden tot een lagere geluidsbelasting'.* Kenmerkend vage tekst: 'kan een eventuele afname van het aantal bewegingen voor een afname van de geluidsbelasting zorgen'. Onduidelijk: kan, aantal, een afname. Waarom geen concrete en verifieerbare doelstellingen geformuleerd?
- P 27. *Analyse per groep. Direct omwonenden.* Toevoegen: Voor omwonenden die op grotere afstand van Schiphol, maar niet in de grote steden wonen, zal de hinder toenemen. Tenzij hinderbeperkende vliegtechnieken, zoals CDO's worden geïmplementeerd en nachtvluchten worden stopgezet. Zelfs de suggestie hiervoor ontbreekt. Het RIVM constateert dat circa de helft van het totaal aantal ernstig gehinderden zich buiten het aandachtsgebied dat wordt

¹ 1. https://www.easa.europa.eu/eaer/system/files/usr_uploaded/P219473_EASA%20EAER%202019-NL.pdf Zie: conclusie

2. ; Swiss National Cohort Study Group. Aircraft noise, air pollution, and mortality from myocardial infarction. *Epidemiology* 2010, 21, 829–836.

3. ; et al. Aircraft noise and cardiovascular disease near Heathrow airport in London: Small area study. *BMJ* 2013, 347, doi:10.1136/bmj.f5432.

4. ; et al. Exposure to aircraft and road traffic noise and associations with heart disease and stroke in six European countries: A cross-sectional study. *Environ. Health* 2013, 12, doi:10.1186/1476-069X-12-89

5. . Residential exposure to aircraft noise and hospital admissions for cardiovascular diseases: Multi-airport retrospective study. *BMJ* 2013, 347, doi:10.1136/bmj.f5561.

6. . Does traffic-related air pollution explain associations of aircraft and road traffic noise exposure on children's health and cognition? A secondary analysis of the United Kingdom sample from the RANCH project. . 2012, 176, 327–337.

7. Neurobehavioral effects of exposure to traffic-related air pollution and transportation noise in primary schoolchildren. *Environ. Res.* 2012, 115, 18–25.

8. et al. Environmental burden of disease in Europe: Assessing nine risk factors in six countries. *Environ. Health Perspect.* 2014, 122, 439–446.

9. Impact of Noise on Health: The Divide between Policy and Science *Open Journal of Social Sciences* 05(05):108-120

begrensd door de 48 dB (Lden)-contour bevindt (RIVM rapport 2019-0227, pag 107). Zij beveelt aan om bij het ontwikkelen en implementeren van beleid rekening te houden met personen buiten het huidige aandachtsgebied. Dit gebied wordt bepaald door vastgelegde contouren. Uit de verdeling van de huidige ziektelast blijkt dat het grootste deel van de personen die negatieve gezondheidseffecten door geluid van vliegverkeer ondervinden, zich buiten de bepalende contouren bevindt (RIVM-rapport 2019-0227, pag 130).

ZIENSWIJZE

OP DE ONTWERP-LUCHTVAARTNOTA 2020-2050

MINISTERIE I & W

29 JUNI 2020.

VAN:

Vertegenwoordiger bewoners Rotterdam
in de CRO RTHA

Lid van de Werkgroep Hinder Beperking RTHA

Rotterdam

E-mail:

Mob. :

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
t.a.v. De Minister
Directie Participatie
Ontwerp Luchtvaartnota 2020- 2050
Postbus 20906
2500 EX DEN HAAG

= Digitaal verzonden middels het Zienswijzeformulier =
Bevat 1 bijlage.

Datum: 29 JUNI 2020
Uw kenmerk: IENW2020/84395

Onderwerp: Zienswijze van
Betreft: Ontwerp- Luchtvaartnota 2020 - 2050

Geachte mevrouw

Inleiding

De afgelopen jaren hebben de bewoners van Rotterdam en van de andere gemeenten rond de luchthaven RTHA met als woordvoerder hun vertegenwoordigers in de CRO zich ingespannen om te komen tot een aanvaardbaar woon- en leefklimaat in de omgeving van RTHA. Tot op heden heeft dat nog geen noemenswaardig effect gehad. De Luchthaven heeft onlangs bij monde van haar directeur een absolute groeiambitie uitgesproken en de daad bij het woord gevoegd om reeds bij voorbaat de terminalcapaciteit van de Luchthaven te verdubbelen. En dat terwijl de omwonenden door de CRO waren uitgenodigd om hun ideeën over hinderbeperkende maatregelen in te dienen die dan zouden worden beoordeeld op haalbaarheid.

Deze houding van de Luchthaven vergroot het wantrouwen bij de omwonenden dat de Luchthaven en de vliegmaatschappijen in feite geen interesse hebben in hinderbeperking en dat RTHA met de gerealiseerde uitbreiding een 'status quo' wil bereiken waarop men zich kan beroepen in het geval besloten wordt dat de luchthaven niet verder zou mogen groeien.

Op deze manier wordt geen regionaal draagvlak bereikt en de bewoners hebben inmiddels het gevoel gekregen dat zij niet zinvol in allerlei processen hebben deelgenomen om de communicatie met RTHA te verbeteren en hinderbeperking te realiseren met de retorische vraag of dat in de toekomst zal verbeteren.

Het vertrouwen van de omwonenden in het overleg met RTHA werd voorheen al behoorlijk op de proef gesteld: De adviezen en vervolgadvisen van de gedeputeerde in 2007 waarin uiteenlopende maatregelen worden voorgedragen de geluidshinder van RTHA aan te pakken en het gezamenlijke Rapport van de Gemeenten Rotterdam, Schiedam en Lansingerland "Maatregelen minimaliseren geluidshinder Rotterdam The Hague Airport" van 2012 liggen nog op tafel om te worden uitgewerkt:.

In de Nota van Toelichting van het (Ontwerp) Wijziging Aanwijzingsbesluit RTHA van 2010 werd toentertijd al vastgesteld dat :

"Gegeven het feit dat Rotterdam The Hague Airport zich bevindt in een dichtbevolkt regio biedt de geluidszone een beperkte capaciteit. (...)

Rotterdam The Hague Airport heeft de ambitie om zich als zakenluchthaven verder te ontwikkelen. Rotterdam The Hague Airport heeft de laatste jaren een sterke groei doorgemaakt, met meer dan één miljoen passagiers vanaf 2005. De grenzen van de capaciteit (met name de geluidscapaciteit) zijn nu wel bereikt".

In de onlangs door de CRO-RTHA georganiseerde inventarisatie van "hinderbeperkende maatregelen" werden de bewoners uitgenodigd voorstellen daarvoor in te dienen. Van de 96 ingediende voorstellen (waaronder een groot aantal gelijklopend) heeft de Werkgroep Hinder Beperking bij de eerste selectie 53 daarvan laten afvallen omdat deze niet passen binnen de huidige geldende wet- en regelgeving en dan met name de "Omzettingsregeling RTHA". Hiervan werden na de tweede toets op "kansrijkheid" slechts 10 voorstellen voorgedragen om te worden besproken in de CRO. De "winst" op minder hinder van deze kansrijke voorstellen is in het gunstigste geval echter zeer marginaal en bij drie van deze voorstellen is sprake van het verplaatsen van de hinder waarbij onderzocht moet worden of dit per saldo minder gehinderden oplevert.¹

Intussen heeft RTHA vanwege het ontbreken van een volledig en volwaardig Luchthavenbesluit zijn groeiambitie binnen de huidige regels van de "Omzettingsregeling RTHA" zonder beperkingen kunnen waarmaken en zich daarbij weinig tot niets aangetrokken van het standpunt van de toenmalige Minister van V&W, noch van de adviezen en aanbevelingen van en ook niet van de opvattingen van de omliggende Gemeenten en van de omwonenden.

Anno 2019 heeft RTHA het aantal van 2,1 miljoen passagiers gepasseerd.

De luchthaven heeft het vestigen en zijn bestaansrecht op "Zestienhoven" steeds verdedigd met de toezegging dat sprake is van een "zakenluchthaven" met een beperkte capaciteit - wat toentertijd inhield het accommoderen van de zakentoevallen van onder meer Shell en Unilever. RTHA heeft zich niet aan deze afspraak gehouden en is in het verloop van de tijd uitgegroeid tot een vakantieluchthaven met meer dan 2 miljoen passagiers per jaar naar voornamelijk vakantiebestemmingen. Het begrip "zakenluchthaven" van toen vervaagde naar de omschrijving "Luchthaven voor zakelijke bestemmingen" en wordt nu beschreven als een "Luchthaven met een zakelijk profiel" welk begrip in zijn toepassing intussen is verwaterd tot het niveau in het geval dat twee mensen met actetassen tussen de vakantiegangers in het toestel naar Barcelona vliegen.

Vanuit de regio is inmiddels geen enkel draagvlak voor uitbreiding van het vliegveld of verdere groei van het aantal vliegtuigbewegingen op RTHA. Een beduidend aantal bewoners zijn van oordeel dat RTHA met de in de loop der tijd gerealiseerde groei en met zijn uitgesproken ambities de grens van het aanvaardbare heeft overschreden en dat de luchthaven in het luchtzijdige en in het landzijdige moet krimpen. (Opvatting van bepaalde Bewonersorganisaties, gedeeld oordeel in de enquêtes van de Deelgemeente Hillegeersberg- Schiebroek en van Overschie in 2016-2017 en in de voorstellen aan de Werkgroep Hinder Beperking in 2019).

De luchthaven ligt ingeklemd door woningen in een dichtbevolkt gebied en levert veel overlast en hinder aan de omgeving. Wij wijzen u op het oordeel en de beleving van de omwonenden, het advies van de heer Schrijnen uit 2017 inzake RTHA, en het standpunt van de bestuurders van de Provincie Zuid- Holland en van omliggende gemeenten Rotterdam, Schiedam en Lansingerland en ook van de Gemeente Den Haag, neergelegd in het Coalitieakkoord (2018 en 2019) en in antwoorden van de Gemeenteraden op ingediende moties (2019 en 2020) dat RTHA niet verder

¹ www.cro-rotterdam.nl → Vergaderstukken vergadering 18 juni 2020 → naar vergaderstuk 14a "Overzicht afgevalen voorstellen, toets inhoudelijke vereisten" en naar vergaderstuk 14b "rapport inschatting kansrijkheid voorstellen".

mag groeien.

Het groeiende aantal klachten over geluidsoverlast en hinder van de luchthaven, dat volgens de Milieudienst DCMR in 2019 uitkwam op 62.678 getuigt nogmaals (re: enquêtes Deelgemeenten in 2016) van weinig tot geen draagvlak bij de bewoners. Dat is een stijging van liefst 81 procent ten opzichte van 2018 toen er 34.316 klachten werden ontvangen.

Aan deze feiten kunt u slechts één conclusie verbinden.

Bij het lezen van uw Ontwerp- Luchtvaartnota 2020 – 2050 (LVN) hebben wij moeten constateren, dat veel van uw beleidsvoornemens nog concreet moeten worden uitgewerkt en dat er nog veel onzekerheden zijn.

Van daaruit hebben wij naar de diverse voornemens uit de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 gekeken en dat heeft aanleiding gegeven om in aanvulling op de gezamenlijke zienswijze van de bewonersvertegenwoordigers van de CRO RTHA nog de volgende zienswijze in te dienen.

Een samenvatting met onze conclusies vindt u aan het einde van deze zienswijze. (Blz. 18 – 20).

De positie van de regionale luchthavens : RTHA

LVN, blz. 11, 27, 39, 47, 50, 71, 74, 76.

In de Ontwerp-Luchtvaartnota wordt uitgesproken dat regionale luchthavens van economisch en sociaal belang zijn en een positief imago opleveren voor de regio waar ze in liggen.

Wat betreft RTHA wordt dat niet zo ervaren (Zie ook het voorgaande). De economische trekkersrol (als gevolg van de groei) van de luchthavens die u in uw Nota suggereert is voor discussie vatbaar (zie volgende paragraaf) en is wat betreft RTHA niet van toepassing. Deze luchthaven ligt in een dichtbevolkt gebied midden tussen de woonwijken ingeklemd en toch zoekt en vindt RTHA mogelijkheden om te groeien. Het gevolg is een discrepantie tussen de reeds gerealiseerde groei en de ambities van de luchthaven en het ontbreken van enig draagvlak vanwege de ligging van de luchthaven en de ervaren overlast en hinder.

RTHA legt zich steeds meer toe op de groeiende vraag naar vakantievluchten - ook van buiten de regio - en dat levert nog meer overlast en hinder en geen of weinig baat voor de regio.

Dat is niet bevorderlijk voor het imago.

De Ontwerp-Luchtvaartnota 2020 – 2050 (LVN) gaat ervan uit dat groei mogelijk is en dat daarbij de kwaliteit van de leefomgeving kan toenemen door heldere afspraken, duidelijke regels en het toepassen van "hinderbeperkende maatregelen". (LVN blz. 46, 48, 76). Dit is – zoals in het voorgaande duidelijk is gemaakt - in de voorbije jaren bij RTHA onhaalbaar gebleken, dan wel zeer lastig geweest. Allerlei gesprekken liepen zonder uitzondering dood op de 'Omzettingsregeling RTHA' van 2013 die als tijdelijke regeling één op één is overgenomen van het te vervangen Besluit van 2008 en waarvan de 'regels en grenswaarden' achterhaald, inadequaat, onvolledig en ontoereikend en daardoor ondeugdelijk zijn als de handhavingsregels tot doel zouden hebben overlast en hinder te voorkomen of te beperken:

- Inadequaat: De geluidsnormen als grenswaarden en de geluidsbelasting (het geproduceerde vliegtuiggeluid) zijn berekende gemiddelden aan geluidsproductie over een gebruiksjaar. Mensen ervaren geluidhinder niet als een gemiddelde berekend over een etmaal of jaar, maar beleven geluidpiekbelasting en de geluidsduur van het lawaai: Overlast en hinder wordt veroorzaakt door het geluidsniveau en de geluidsintensiteit van elke keer dat een toestel overvliegt, waarbij het tijdstip van de passage (overdag, vroege ochtend, late avond, 's nachts) ook bepalend is voor de mate van hinderbeleving.
- Onvolledig: Emissie van giftige en luchtverontreinigende stoffen zoals CO₂, NO_x, fijnstof roet en ultrafijnstof is niet opgenomen in de Omzettingsregeling. Dat is in strijd met artikel 8:17

vierde en vijfde lid van de Wet Luchtvaart.

- Ontoereikend /ondoelmatig: Het handhavingssysteem met berekende grenswaarden van de Omzettingsregeling draagt het paradox in zich dat "hinderbeperkende" maatregelen de toename van het aantal vluchten faciliteert met als resultaat meer (geluids)overlast en dat leidt tot meer hinder.

Handhavingsregels zoals in de Omzettingsregeling RTHA zijn daardoor ondeugdelijk en ongeschikt als norm en maatstaf voor hinderbeleving en hinderbeperking.

Hetzelfde geldt voor de *L-den* systematiek: hierin zijn 'escapes' verscholen waarbij de sector gebruik maakt van de etmaalweegfactoren om een toename het aantal vluchten te bewerkstelligen en dan in de 'gevoelige uren aan de randen van de dag' waar hinderbeleving na de nachtelijke periode het meest gevoelig is.

Sinds de *L-den* systematiek is ingevoerd telt een vliegtuig maar éénmaal mee in de geluidsbelasting als zijn vlucht in de dagperiode na 07:00 uur opstijgt of landt: 's Nachts vanaf 23:00 tot 07:00 uur geldt een straffactor van 10 en in de avondperiode tussen 19:00 – 23:00 telt een vliegbeweging voor 3,16 toestellen. Voorheen was met de 'Ke-systematiek' de straffactor voor de nacht ook 10 x maar voor de vroege ochtend was deze 4 x en voor de avondperiode varieerde deze per uur vanaf 18:00 uur tot 23:00 uur van 2 x tot 8 x.

Het verlaten van de 'Ke- etmaalweegfactoren' betekent een groot verlies aan bescherming tegen hinder door vliegtuiggeluid voor de omwonenden.

Met name Chartermaatschappijen die voor touroperators voornamelijk naar vakantiebestemmingen vliegen maken de laatste tijd handig gebruik van de *L-den* systematiek om zoveel mogelijk vluchten binnen een etmaal te kunnen plannen.

Deze toestellen vertrekken sinds kort vanaf RTHA tussen 22:00 uur en 23:00 uur, arriveren in de nacht op hun bestemming en vertrekken zo spoedig mogelijk na bijtanken en instappen als retourvlucht om vlak na 07:00 uur de volgende ochtend te landen op RTHA. Komen ze te vroeg aan, dan vliegen ze rondjes boven de Zeeuwse eilanden tot het nachtrecht voorbij is. Met dit "vliegen door de nacht" vertrekken steeds meer toestellen laat in de nacht die weer vroeg in de ochtend aankomen en veroorzaken daarmee een toenemende mate van hinder in 'de gevoelige uren' aan de 'randen van de nacht', ook tijdens het week-end. Ook is een toename van het aantal starts in de vroege ochtend waargenomen.

In 2019 waren vanaf de luchthaven RTHA 20% meer vertrekkende vluchten tussen 07.00 en 08.00 uur 's morgens t.o.v. 2018. Hierbij wordt geen rekening gehouden met de daarmee veroorzaakte overlast en hinder, kennelijk met de rechtvaardiging: "omdat het kan en omdat het mag." ²

De luchthaven en de maatschappijen zijn voornemens deze planning in de komende jaren voort te zetten en te intensiveren waarmee zij meer overlast en hinder in deze 'gevoelige uren' zullen veroorzaken zonder dat daartegen maatregelen kunnen worden genomen.

Dit gedrag bevestigt ons standpunt in de inleiding van deze zienswijze dat RTHA c.s. - in daad - zich weinig tot niets gelegen laten groei met als gevolg toenemende hinder te laten prevaleren boven de belangen van de omwonenden.

Deze problematiek is via de bewonersvertegenwoordigers bij Lelystad Airport (LA) al onder uw aandacht gebracht en heeft geleid tot een passage op blz. 50 in de Ontwerp-Luchtvaartnota waaruit blijkt dat u aan deze praktijk een einde wilt gaan maken.

² : "Weerklank 2019, Over de werkelijk aantallen vluchten en de impact op de omgeving van Rotterdam The Hague Airport", januari 2020. Zie Bijlage.

Wij hebben daar nota van genomen.

Groei

LVN blz. 11, 16, 21, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 35, 39, 71, 76, 77, 78).

In nagenoeg elke bladzijde van de Ontwerp-Luchtvaartnota staat dat de luchtvaart in Nederland moet groeien en daarmee wordt bedoeld een (verdere) toename van het aantal vliegbewegingen. Dat is gewoon de essentie van het verhaal, zie met name de laatste alinea van blz. 71 LVN. De argumenten daarvoor beredeneert u voornamelijk vanuit het economische belang en de werkgelegenheid (LVN blz. 30 en 31) en een achterstand in de groei van de luchtvaart in Nederland ten opzichte van Azië (LVN blz. 32), maar veel van deze argumenten kunnen worden bestreden. Dit nog afgezien van de vraag of verdere groei van de luchtvaart in Nederland, en dan meer in het bijzonder van RTHA, nog mogelijk dan wel wenselijk is. Zo is aan te vechten dat verdere groei van de luchtvaartsector in Nederland zal leiden tot hogere economische baten en meer werkgelegenheid.

De meeste werkgelegenheid van bedrijven gevestigd rondom de luchthavens heeft geen enkele relatie met de specifieke bedrijvigheid van de luchtvaartsector. Dat geldt in bijzondere mate voor RTHA. De meeste aldaar gevestigde ondernemingen hebben geen of nauwelijks (economisch) belang bij de sector zelf. Zij hebben zich daar gevestigd vanwege de vestigingsmogelijkheden die de enorme ruimtelijke oppervlakte biedt en de (door de belastingbetaler gefinancierde) infrastructuur met goede toegangswegen tot het terrein die een luchthaven nodig heeft om te kunnen functioneren. De werkgelegenheid van deze ondernemingen wordt ten onrechte gezien als teweeggebracht door de luchtvaartsector zelf. (LVN, blz. 30 e.v.).

De effecten van verdere groei van het aantal vliegbewegingen zal daarom hoogstens een marginaal positief effect hebben op de toeleveringsbedrijven van de sector maar niet of nauwelijks leiden tot een verhoging van de resultaten of de werkgelegenheid van de overige in de nabijheid gevestigde bedrijven.

De toenemende vraag naar vliegverkeer vanaf de regionale luchthavens, in casu RTHA, betreft nagenoeg alleen de grote en steeds groeiende vraag naar vakantievluchten van bewoners uit en van buiten de regio naar het buitenland. (vgl. LVN blz. 27 en 36). Afgezien van het feit dat de vraag naar vakantievluchten het gevolg is van de zeer lage prijzen hiervoor (zie volgende paragraaf "de kosten, de fiscus en de prijs") betekent deze vlucht van Nederlandse vakantiegangers dat zij een belangrijk deel van hun inkomsten (8% vakantiegeld) besteden in het buitenland en daarmee onttrekken aan de Nederlandse economie.

In welke verhouding staat dat tegenover de 'economische baten van het regionaal vliegverkeer?

Nederland heeft in het verleden geprofiteerd van zijn ligging, inventiviteit (eerste luchtvaartbedrijf ter wereld) en ondernemingsgeest en daardoor een zeer snelle groei van de luchtvaartsector hier te lande bewerkstelligd. Een klein land met een van de grootste luchthavens van Europa en zes regionale luchthavens met tal van internationale bestemmingen. De snelle en enorme groei van de luchtvaartsector in Nederland heeft ons in de internationale context op de voorste linies gebracht (LVN blz. 67, 68). Wij worden nu geconfronteerd met de 'wet van de remmende voorsprong': De capaciteit van het luchtruim en van de luchthavens in Europa en met name in Nederland hebben hun grenzen bereikt en kunnen de groeiende vraag naar luchtverkeer niet aan. (LVN, blz. 32 e.v.) Uitbreiding en verdere groei wordt verder belemmerd door de veroorzaakte overlast van vliegverkeer vanwege de ligging van onze luchthavens in de dichte nabijheid van de grote steden.

(LVN blz.32).

Meer investeringen en 'ingrepen' zijn dan volgens uw Nota noodzakelijk om de nodige capaciteit voor verdere groei te kunnen realiseren. (Nota 'Herziening Luchtruim' van april 2019 en LVN blz. 32 e.v., blz. 72 ev. blz. 77 en Hoofdstuk 6).

Betekent de snelle groei van de welvaart en de daardoor groeiende vraag en de ontwikkeling van de luchtvaart in de veel dunner bevolkte gebieden in Azië en de Arabische landen een bedreiging van onze positie in deze sector? En kan die bedreiging alleen worden opgevangen met verdere uitbreiding van de capaciteit in Europa en Nederland om verdere groei te kunnen realiseren?

En dan: ten koste waarvan???

Het 'Groeiverdienmodel'

Aanbiedingsbrief LVN blz. 2; LVN blz. 8, 45, 46, 47, 48.

De kwestie die hier nu speelt is meer groei tegenover de andere belangen zoals veiligheid, vervuiling, hinder, natuurbescherming en een schoon klimaat in een dicht bevolkt land en een dichtgeslibd luchtruim. In uw Nota is duidelijk gekozen voor meer groei (LVN blz. 33 en verder overal in de Nota).

U stelt wel in de aanbiedingsbrief van de Ontwerp-Luchtvaartnota op pagina 2 als voorwaarde voor de ontwikkeling van de civiele luchtvaart " ... dat groei voor de sector verdiend moet worden. Dat kan alleen wanneer er eerst sprake is van een vermindering van de negatieve effecten voor leefomgeving en klimaat", maar in uw Nota geeft u niet aan welke negatieve effecten u precies bedoelt, met welke maatstaf u deze negatieve effecten gaat bepalen en wat de huidige stand van zaken is, en - cruciaal - welke stand als startpositie gaat gelden en tot welk niveau deze negatieve effecten moeten verminderen voordat sprake kan zijn van groei van de sector.

Dit is wel de crux van uw beleid.

Het kan dus niet zo zijn dat de huidige stand van de negatieve effecten het startniveau betekenen voor verdere groei van de luchtvaartsector. (Zie de Inleiding van deze zienswijze betreffende de "status quo" van de bij voorbaat gerealiseerde investeringen in de terminalcapaciteit van RTHA).

In dit verband willen wij uw opmerking op bladzijde 49 van uw Nota plaatsen dat het advies van de WHO voor geluidswaarden van 45 dB L-den en 40 Db L- night voor de nacht wordt meegenomen voor het geluidsbeeld voor de burgerluchtvaart. Met andere woorden: voor wat betreft het gemiddeld toegestane geluidsbelasting per etmaal kan groei pas worden verdiend als de gemiddelde geluidsbelasting per etmaal is verminderd tot het niveau van de geluidswaarden van het advies van de WHO.

De conclusie van dit alles ligt duidelijk voor de hand: de enige manier om een vermindering van de negatieve effecten voor de leefomgeving en klimaat te kunnen realiseren is het verminderen van het aantal vliegbewegingen.

Met andere woorden: alleen als na gerealiseerde krimp van de luchtvaart tot het aanvaardbare niveau van de negatieve effecten voor de leefomgeving en klimaat is bereikt kan uw groeimodel worden ingezet.

Dat is niet op een andere manier mogelijk.

Wij gaan hier dieper op in bij de hierna volgende paragrafen over "Hinderbeperking".

De kosten, de Fiscus en de Prijs

LVN blz. 7, 72, 77 en 100; LVN ???

De groei van de luchtvaart is voornamelijk te danken aan de toenemende vraag naar luchtverkeer- en dan hoofdzakelijk vakantievluchten (LVN blz. 36) teweeggebracht en gestimuleerd vanwege de uiterst lage prijzen voor een vliegticket en dat vindt weer zijn oorzaak in het feit dat er geen accijns op vliegtuigbrandstof en geen BTW op de vliegtickets wordt geheven. Hierdoor wordt de luchtvaartsector in feite zwaar gesubsidieerd: dat zuigt de vraag aan en dat verstoort de marktwerking in de transportsector:

Er is sprake van bevoorrecht en oneerlijke concurrentie.

Bovendien levert de luchtvaart hierdoor nauwelijks een bijdrage aan de lasten en kosten die de sector veroorzaakt:

De vervuiler betaalt niet !

Verdere groei zal leiden tot hogere lasten, meer hinder (zie de volgende paragrafen over "Hinderbeperking"), meer vervuiling en meer kosten voor een schoon klimaat, handhaving, bewaking, veiligheid, gezondheidszorg (re: WHO en RIVM) en bestuurlijke interventie zoals wet- en regelgeving, die naar de huidige stand van zaken opgehoest worden door de belastingbetalende gemeenschap:

U schrijft hier niets over.

De groei van de vraag naar luchtvaart zou aanvullende investeringen vereisen voor het spoor en OV om de luchthavens bereikbaar te houden (LVN blz. 72) en 'een brede investeringsstrategie' voor het vergroten van de kwaliteit van Schiphol als multimodale hub' (LVN blz. 100).

Ook deze investeringen komen ten laste van de belastingbetaler terwijl de luchtvaartsector vanwege de fiscale bevoorrecht ook daaraan niet of nauwelijks meebetaalt.

Uit de statistieken blijkt dat de vraag naar pleziervliegen en naar vakantiebestemmingen het grootst is en het hardste groeit (vgl LVN blz. 27 en 36) en wij leggen dan de vraag bij u neer of u met in achtneming van het voorgaande uw keuze voor verdere groei daarmee kan rechtvaardigen: Wij interpreteren uw keuze dat u kiest voor meer geld middels meer groei en niet de prioriteit geeft aan een betere leefbaarheid voor Nederland en de wereld.

Wij refereren hierbij aan de Grondwet artikel 21: "De zorg van de Overheid is gericht op de bewoonbaarheid van het land en de verbetering van het leefmilieu".

De prijs van een ticket voor plezier- en vakantievluchten ligt ver onder het niveau van de bedrijfseconomische en maatschappelijke kosten: dit veroorzaakt een aanzuigende werking op de vraag naar deze (niet- productieve) vluchten. Een hogere prijsstelling vermindert de vraag en deze moet substantieel zijn om de vraag "in balans te brengen met de leefomgeving.." (LVN, blz. 8) maar ook en temeer om de maatschappelijke kosten en lasten (de "negatieve effecten") veroorzaakt door het vliegverkeer daarmee te dekken.

U presenteert uw beleid uitsluitend in algemene termen van groei zonder onderscheid te maken naar de noodzaak, behoefte, reden, het voordeel of het doel van de reis per vliegtuig.

Heeft een beleid gericht op selectie en prijsdifferentiatie middels heffingen uitgaande van de vraag naar hulpdiensten, vakantie reizen, vracht- en zakenvluchten dan niet de voorkeur?

Daarmee zou het economische en maatschappelijke belang van het vliegverkeer worden

onderscheiden van het luxe gebruik daarvan en uitgaande van die mérites fiscaal kunnen worden belast, dan wel middels een differentiatie in het haventarief. (vgl. LVN blz. 50, par. 4.2.3.). Hoelang kunnen afspraken in achterhaalde Conventies uit 1947 en daarvan afgeleide Europese richtlijnen nog een belemmering daarvoor blijven? (LVN blz. 39, vgl echter LVN blz. 50 par. 4.2.3).

Hinderbeperking

(Aanbiedingsbrief LVN, blz. 2; LVN blz. 45, 46, 48, 50, 54, 68, 76, 77, 100; Plan MER blz. 157).

In de Ontwerp-Luchtvaartnota wordt het begrip "hinder" gelijkgesteld aan een handhavingsnorm: er is pas "hinder" als de handhavingsnorm wordt overschreden. En dat is dan een van de grondslagen van uw beleid voor "hinderbeperking". Hinder en Hinderbeperking' zijn namelijk geen synoniemen en daarin gaat veel van de onderliggende argumentatie in uw LVN om "hinder" te beperken teneinde "groei" te kunnen verwezenlijken mank.

Wij kunnen ons daarom niet aan de indruk onttrekken dat in de LVN onvergelykbare maatstaven worden gehanteerd om groei middels de berekeningen van het handhavingssysteem, die dan de mate van "hinder" zouden moeten vaststellen, te kunnen "verdienen".

"Hinder" is een beleving en daardoor een kwalitatief begrip. In de Luchtvaartnota wordt "groei" uitgedrukt in 'aantal vliegbewegingen en aantal passagiers, een kwantitatieve grootheid. De handhavingsnormen- de berekende maximale geluidsgrensnormen zoals in de Omzettingsregeling RTHA - zijn uitgedrukt in dB(A) en zijn bedoeld als kwantitatieve maatstaf voor het vaststellen van de maximaal toegestane totale geluidsproductie per periode over een bepaald gebied en kunnen daarom niet worden gehanteerd als maatstaf voor hinderbeleving. De berekende gemiddelde geluidsbelasting van de overvliegende toestellen evenmin. Geluidsreductie in de luchtvaart leidt dan ook in het huidige stelsel van de handhavingsregelingen niet tot het verlagen van de handhavingsnorm en dus niet tot hinderbeperking. En dat geldt met name ook voor uw "groeiverdienmodel" omdat het gereduceerde geluidsniveau weer mag worden opgevuld middels de daarmee 'verdiende' groei van het aantal vluchten. Het gemiddelde geluidsniveau (geluidsbelasting) blijft dan hetzelfde maar er zijn meer vliegbewegingen en dat resulteert in vaker hinder en daarmee tot meer hinder. :

Realiseert u zich hierbij het volgende: De afname van de gemiddelde geluidsbelasting met één dB(A) levert een groeiruimte op van 16,5%. Dit percentage is cumulatief. Als het geluidsniveau van de vliegtuigen met gemiddeld 3 dB(A) afneemt kan het aantal vliegbewegingen bij dezelfde geluidsbelasting met 58% toenemen. Het aantal keer dat "piekbelasting" wordt ervaren – al is dat enkele dB(A) lager- neemt ook in dezelfde cumulatieve verhouding – exponentieel - toe.

Er is dan geen sprake van hinderbeperking: Integendeel: uw "groeiverdienmodel" leidt tot een onevenredige toename van het aantal vluchten en daarmee tot een grote toename van de hinderbeleving als daaraan geen verdere voorwaarden worden verbonden.

Wij concluderen uit de Luchtvaartnota dat u het huidige – achterhaalde - stelsel waarin de normatieve 'handhavingsgrenzen' gelden als maatstaf voor hinderbeleving niet zal verlaten en dit stelsel zou willen hanteren om gerealiseerde geluidsreductie te vertalen in "verdiende" groei van het aantal vliegbewegingen.

- Dit stelsel is in beginsel ondeugdelijk als maatstaf voor hinderbeleving, omdat hinder niet wordt ervaren als het gemiddelde aan waargenomen geluid in een bepaalde periode, maar op het moment dat een luidruchtig toestel overvliegt: de "piekbelasting".
- In het huidige stelsel zijn geen maatstaven, begrenzing en sancties opgenomen vanwege

veroorzaakt overlast, schade en bedreigingen voor gezondheid en milieu door onder meer stikstof, CO₂, roet, fijnstof en ultrafijnstof. Uw "groeiverdienmodel" biedt daarvoor (vooalsnog) ook geen oplossing.

- Uw "groeiverdienmodel" is zonder verdere voorwaarden daarom ook ondeugdelijk omdat dit niet voldoet aan de voorwaarde dat groei slechts mogelijk is als de hinder wordt beperkt. Er is bij gerealiseerde geluidsreductie als gevolg van de 'uitruil' met "verdiende groei" uiteindelijk geen sprake van het daadwerkelijk beperken van de hinder: de 'uitruil' resulteert namelijk in een onevenredige toename van hinder.
- Het uitgangspunt van uw "groeiverdienmodel" in de LVN dat de gerealiseerde geluidsreductie zondermeer wordt toegekend aan de luchtvaart om met meer vliegbewegingen meer hinder te mogen veroorzaken doet geen recht aan de gerechtvaardigde behoefte van de bevolking om verlost te worden van de door de luchtvaart veroorzaakte overlast. (Re: Grondwet, artikel 21).

Hinderbeperking als voorwaarde voor groei

(Aanbiedingsbrief LVN, blz. 2; LVN blz. 45, 46, 48, 49, 50, Plan MER blz. 157).

Er is pas sprake van een hinderbeperkende maatregel als het resultaat van de maatregel – in casu geluidsreductie – wordt toegekend aan de bewoners door het verlagen van de geluidsgrensnormen tot een aanvaardbaar niveau van de geluidsbelasting is bereikt en dat vervolgens dit niveau niet mag worden overschreden.

Dat heeft u met andere woorden als voorwaarde gesteld aan het 'groeiverdienmodel' in de beschrijving op blz. 2 tweede alinea van uw aanbiedingsbrief:

"Daarbij geldt dat groei door de sector verdiend moet worden. Dat kan alleen wanneer er eerst sprake is van een vermindering van de negatieve effecten voor leefomgeving en klimaat".

Pas dan kan de luchtvaartsector groei 'verdienen' en wel door het toepassen van "hinderbeperkende maatregelen" op voorwaarde dat door de hierdoor verdiende groei het vastgestelde aanvaardbare normniveau van de gemiddelde geluidsbelasting niet wordt overschreden.

En uitgaande van deze voorwaarden betrekken wij bij het groeiverdienmodel voor wat betreft hinder door geluid veroorzaakt door het vliegverkeer de door u op blz. 49 van de LVN aangehaalde aanbevelingen van de WHO:

"Hierbij wordt ook het advies van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO 2018) meegenomen."

en daarbij zouden verder als effectieve 'hinderbeperkende voorwaarden' in uw 'groeiverdienmodel' moeten worden opgenomen dat geen nachtvluchten mogen plaatsvinden – behalve indien noodzakelijk en in geval van nood – en dat het aantal vliegbewegingen aan de randen van de nacht/ dag zouden moeten worden beperkt. (Blz. 50 LVN).

De WHO geeft de aanbeveling - een 'strong recommendation' (!) - om de gemiddelde blootstelling aan geluid geproduceerd door luchtvaartuigen te reduceren tot onder 45 dB L-den respectievelijk 40 dB L-night, "as aircraft noise above this level is associated with adverse health effects / (...)

adverse effects on sleep"³.

De aanbevelingen van de WHO zijn het resultaat van onderzoek op onder meer de schadelijke effecten van geluid veroorzaakt door vliegverkeer op de gezondheid van mensen uitgedrukt in jaren gezondheidsverlies en het aantal verloren levensjaren ("DALY's": Disability Adjusted Life Years). Al resulteert dit in gemiddelde grenswaarden, hier is duidelijk sprake van een aanvaardbare kwantitatieve maatstaf voor hinderbeleving (en de wetenschappelijke bevestiging van de onderschatte ernst ervan) ontwikkeld door een algemeen erkend en gerenommeerd instituut van wereldformaat. (LVN blz. 46).

Deze aanbeveling van de WHO zou dan moeten gelden als norm voor de maximaal toelaatbare gemiddelde geluidsbelasting per etmaal en als het startniveau voor het verdienen van groei door de luchtvaartsector.

En dat zou dan aldus in de Luchthavenbesluiten moeten worden vastgelegd.

Het advies van de WHO bevat ook "the strong recommendation" aan beleidsmakers dat zij passende maatregelen nemen om de geluidsproductie van het luchtverkeer te reduceren in de bevolkte gebieden die blootgesteld worden aan geluidsniveaus hoger dan de aanbevolen grenswaarden voor de dag en voor de nacht.

Daarvoor zouden dan andere maatstaven en normen moeten gelden dan die voor het bepalen van het aanvaardbare niveau voor hinderbeleving.

Toepassing van uw 'groeiverdienmodel' uitgaande van de grenswaarden aanbevolen door de WHO heeft dan consequenties voor de 'zonering': het vaststellen van de geluidscontouren van de gebieden waarbinnen sprake is van bovennormale geluidsproductie door vliegverkeer.

In het huidige handhavingstelsel geldt als 'bovennormaal' een gemiddelde geluidsbelasting hoger dan de vastgestelde geluidsgrenswaarden.

Indien u in het 'groeiverdienmodel' uitgaat van de "aanvaardbare grenswaarden" van de WHO dan zou u de begrenzing van de gebieden waar de effecten van het vliegverkeer zo ernstig zijn dat duidelijk sprake is van onaanvaardbare (gezondheids)risico's en bedreigingen voor natuur en milieu andere maatstaven en normen moeten hanteren.

De afbakening van deze gebieden waar dan restricties gelden voor bebouwing en bewoning zou dan niet moeten worden bepaald uitgaande van het aanvaardbare normniveau van de WHO, maar – naast andere criteria en maatstaven – op basis van de geluidspieken van het geproduceerd geluid en het aantal passerende toestellen tijdens de piekuren over dat gebied.

Maatstaven voor het meten van de risico's en hinder vanwege luchtvervuiling (roet), stikstof, CO₂ en (ultra)fijnstof en het vaststellen van de maximaal toelaatbare normen daarvoor moeten nog worden uitgewerkt, maar wij hebben begrepen dat u daar onderzoek naar laat doen. (LVN blz. 45).

Wij doen een dringend beroep op u om de aanbevelingen van de WHO de basis te laten zijn van uw "groeiverdienmodel" en ook de bedreigingen van (ultra)fijnstof en andere emissies van vliegtoestellen serieus te nemen, niet alleen voor ons, maar zeker ook voor de volgende generaties.

Geluidsbeperking door stillere motoren; Schone uitstoot door waterstof; Duurzaam vliegen: Haalbare hinderbeperkende maatregelen?

LVN blz. 12, 43, 45, 46, 48, 49, 52, 54, 81, 83.

³ WHO 2018: Environmental Noise Guidelines for the European Region, blz. 61 – 76.

In blz. 48 van uw Nota beschrijft u het uitgangspunt van uw beleid om groei te kunnen verwezenlijken:

"Centraal staat hinderbeperking in plaats van het aantal vliegbewegingen. (...) terwijl de sector met slimmere en schonere vliegtuigen ruimte kan creëren voor groei van het aantal vluchten".

Dit uitgangspunt stoelt op het algemeen aanvaarde feit – en dat erkent u hiermee – dat met het huidige aantal vluchten de luchtvaartsector teveel hinder veroorzaakt: teveel geluid, teveel vervuilende uitstoot, teveel schade veroorzaakt aan milieu, luchtkwaliteit en klimaat, en de bron is van onaanvaardbare risico's voor de gezondheid van mensen.

Desondanks kiest u niet voor het meest voor de hand liggende instrument om middels het reduceren van het aantal vluchten de overlast en hinder veroorzaakt door het vliegverkeer te verminderen of te elimineren.

Hier staat de vraag centraal of het realistisch is te veronderstellen dat met maatregelen zoals verticaal landen en stijgen, elektrisch vliegen, aerodynamische styling van de toestellen en duurzame brandstoffen (LVN blz. 12) de sector in staat zal zijn met het huidige aantal vluchten de negatieve effecten van luchtvaart dusdanig te verlagen dat sprake is van een "aanvaardbaar niveau van hinder": want daar gaat het toch om???

En dan de hamvraag: "Wat is dan het 'aanvaardbare niveau van hinder'?"

In de vorige paragraaf hebben wij voor geluidshinder het antwoord daarop gegeven.

Zolang vliegtuigen vliegen zullen zij hoe dan ook hinder veroorzaken: het gaat er dan om tot welk bepaalbaar en meetbaar niveau de bewoners bereid zijn die hinder te accepteren in ruil voor de diensten en de baten die de sector aan de gemeenschap levert: "Naar een nieuw balans": De aan uw uitgangspunt onderliggende veronderstelling is dan dat de sector deze balans kan realiseren zonder vermindering van het aantal vluchten.

Maar waar liggen de waarden aan de beide kanten van de balans? :

Voor wat betreft het aantal vluchten bent u met het zojuist aangehaalde uitgangspunt maar al te duidelijk: uw maatstaf aan die kant van de schaal is het huidige aantal vluchten: dat wordt niet verminderd.

Aan de andere kant van de balans legt u de uitdaging (meer is het niet!) om het niveau van hinder en schade en bedreiging te verlagen tot aanvaardbare grenzen van geluid, vervuiling, gezondheidsrisico's en schade aan natuur en klimaat.

Dit 'aanvaardbare niveau' heeft u echter niet benoemd en daarmee is de balans onbepaald en uitermate wankel: U kunt er alle kanten mee op, en dat is voor de door hinder getroffen bewoners onaanvaardbaar.

Wij bieden u een beoordeling van de door u genoemde mogelijke maatregelen tot hinderbeperking:

- **Verticaal landen en stijgen** vergt enorm veel energie en brandstof en gaat met zoveel herrie gepaard dat de nadelen de voordelen overstijgen. Vooralsnog en voorlopig niet van toepassing op grotere passagiers- en vrachttoestellen vanwege het gewicht van de horizontaal geplaatste krachtige motoren : De horizontaal liggende motor neemt bovendien veel ruimte in dat ten koste gaat van de vervoerscapaciteit.
Dus: meer toestellen nodig voor dezelfde capaciteit, meer hinder en hoger energieverbruik.
Geen maatregel voor hinderbeperking.

- **Stillere en schonere motoren 1.:** De ontwikkeling van stillere en schonere straalmotoren heeft inderdaad een positief effect gehad op geluidsreductie. Echter de in uw Nota veronderstelde geluidsreductie in de toekomst van gemiddeld 1% per jaar (?; LVN blz. 46 en 49) grijpt terug naar het verleden vanaf het moment dat men zich voor het eerst ging toeleggen op stillere en schonere motoren vanwege de maatschappelijke opinie en de resultaten van de schadelijke effecten van geluidshinder en vuile uitlaatgassen op de gezondheid. Er is nu sprake van "afnemende meeropbrengsten" want de grenzen van wat daarvoor nog kan worden gerealiseerd worden kostbaarder en moeizamer. Bovendien zullen de luchtvaartmaatschappijen uit economische motieven eerst hun huidige vloot afschrijven voordat ze overgaan tot vervanging of nieuwe aanschaf. Dat kan nog 20 - 30 jaar duren.
Deze maatregel biedt slechts een marginaal resultaat en pas op de langere termijn.
- **Stillere motoren 2.: Elektrisch vliegen:** Elektrisch vliegen vergt zware en grote accu's: dat gaat ten koste van het maximale draaggewicht en de laadcapaciteit van een toestel. Om hetzelfde aantal passagiers en gewicht en hoeveelheid aan vracht te kunnen vervoeren als van een straalvliegtuig zal men tenminste drie elektrisch aangedreven vliegtuigtoestellen moeten inzetten: dat levert problemen op in het luchtruim. Het probleem in het luchtruim wordt nog nijpender omdat elektrische vliegtuigen voortgestuwd moeten worden met propellers: Propellertoestellen kunnen niet in de ijle lucht op grote hoogten vliegen en de beschikbare luchtruim wordt daardoor kleiner. De energieafgifte per eenheid van een accu (energiedichtheid) is vele malen kleiner dan van kerosine waardoor de actieradius van een elektrisch aangedreven toestel veel korter is: Met het invoeren van elektrische toestellen neemt het aantal toestellen bij gelijkblijvende vervoerscapaciteit enorm toe, de beschikbare luchtruim wordt kleiner en zal nog verder dichtslippen.
Het opladen van de accu's vergt veel energie en gelet op de algemene en groeiende vraag naar energie van bedrijven en de bevolking moeten we ervan uitgaan dat de elektriciteit van de accu's van de vliegtuigtoestellen naast windmolens en zonnepanelen ook met fossiele brandstof moet worden opgewekt en daarmee wordt het milieuprobleem verplaatst naar de productie van de benodigde energie voor elektrisch vliegen. Elektrische toestellen zijn relatief duurder: alles bij elkaar genomen is elektrisch vliegen zeer kostbaar en dat vereist hogere tarieven voor vliegtickets en vracht.
Maatregel leidt per saldo niet tot hinderbeperking, leidt tot overbelasting beschikbare luchtruim bij gelijkblijvende vervoerscapaciteit; bovendien kostbaar en prijsverhogend.
- **Waterstof als brandstof voor vliegtuigen:** Waterstof heeft een veel lagere energiedichtheid dan kerosine en de productie, het vervoer en opslag vergt veel energie en is een kostbaar proces. Waterstof in gasvorm vergt een enorme volume aan opslagcapaciteit maar bereikt in vloeibare vorm een energiedichtheid die 1100x hoger is dan in gasvorm waarmee de volume aanmerkelijk wordt verkleind. Om waterstofgas vloeibaar te maken en daarmee geschikt te maken voor opslag in de luchtvoertuigen moet het gas onder 200 Bar druk en tegen het absolute nulpunt worden afgekoeld en onder die omstandigheden worden vervoerd en opgeslagen.
En dan heeft men alsnog 3 x zoveel vloeibare waterstof nodig dan kerosine om dezelfde afstand met een vliegtuig af te leggen.
De verbranding van waterstof is meest duurzaam en zonder schadelijke emissie.
De transitie naar waterstof vergt aanpassing van de motoren en de opslag van de tanks en zal pas op termijn op grotere schaal kunnen worden toegepast. Huidige toestellen zullen

dan vervangen moeten worden.

De hoge druk van de opslag- en vliegtuigtanks en het behouden van de lage temperatuur vergt speciale voorzieningen. De opslag van waterstof als brandstof voor vliegtuigen op de luchthavens en het tanken van de toestellen verhoogt het risico van explosie en brand en vereist bijzondere veiligheidsmaatregelen.

Wel schoner, maar heel kostbaar en niet zonder veiligheidsrisico's. Als hinderbeperkende maatregel pas op lange termijn beschikbaar.

- **Bio-kerosine:** de grootste kanshebber, maar ook pas op lange termijn in voldoende hoeveelheden beschikbaar.

De energieconsumptie van luchtvaartuigen is bijzonder hoog: Het verbouwen van de gewassen voor bio brandstof vereist dan heel veel landbouwgrond en dat gaat ten koste van de voedselproductie en de natuur. Het productieproces op grote schaal vereist het bouwen van raffinaderijen en het productieproces kost veel energie: Meest waarschijnlijk zal een deel van de hiervoor benodigde energie uit fossiele brandstof moeten komen en dan zijn we voor dat deel weer terug bij af.

Voordeel is dat het gebruiken van bio- kerosine geen of kleine aanpassingen aan de toestellen vergt.

In het gebruik door de luchtvaart: een hinderbeperkende maatregel: Het productieproces is echter kostbaar en niet volledig duurzaam en gaat ten koste van voedselproductie en de natuur. Het hinderprobleem wordt verplaatst naar het productieproces. Pas op lange termijn in voldoende hoeveelheden beschikbaar en bruikbaar, maar dan: ten koste van..

Wij vrezen dat de in uw nota besproken maatregelen en ontwikkelingen niet zondermeer tot het beperken van hinder zullen leiden. Zeker niet in die mate dat daarmee "de negatieve effecten" in afdoende mate worden verlaagd om groei middels uw groeimodel te kunnen verdienen; zeer zeker niet binnen afzienbare tijd en- indien realiseerbaar - pas op zeer lange termijn en meest waarschijnlijk niet binnen de periode 2020-2050. De problemen die u met deze maatregelen voor de luchtvaartsector tracht op te lossen worden verschoven naar een andere sector en naar de productie van de alternatieve energiebronnen waardoor er mondiaal gezien nauwelijks of geen (milieu)winst wordt behaald. U kunt de luchtvaartsector hiermee niet verschonen.

De beoogde "oplossingen" zijn heel kostbaar en dat zal leiden tot hoge kosten die de prijzen van luchtvaart omhoog zullen drijven: Deze oplossingen keren zich tegen het doel van uw Nota: groei van de luchtvaartsector.

Dit levert een nieuw vraagstuk op die u niet zou mogen oplossen met nog meer compensatie aan de luchtvaartsector ten koste van de belastingbetaler. (zie: "De Kosten, de Fiscus en de Prijs").

En nog temeer: In de voorgaande paragrafen hebben wij aangetoond dat toepassing van het huidige handhavingssysteem in het "groeiverdienmodel" zonder daaraan bepaalde voorwaarden te verbinden het paradox in zich draagt dat "hinderbeperkende" maatregelen de toename van het aantal vluchten faciliteert met als resultaat vaker hinder = meer overlast = meer hinder.

Wij hebben er dan ook geen vertrouwen in als het beperken van hinder in de breedste zin van het begrip wordt overgelaten aan de luchtvaartsector.

Zij hebben andere belangen.

Uw uitgangspunt, nu volledig geciteerd (LVN, blz. 48):

"Centraal staat hinderbeperking in plaats van aantal vliegtuigen. Hierdoor wordt gewerkt aan een betere leefomgeving en luchtkwaliteit terwijl de sector met slimmere en schonere vliegtuigen ruimte kan creëren voor groei van het aantal vluchten"

heeft tot het ongewenste gevolg dat de door deze maatregelen bereikte vermindering van hinder en verbeteringen van het milieu en de leefbaarheid zondermeer met de daarmee gecreëerde ruimte voor groei van het aantal vluchten weer worden teruggebracht tot het niveau en de stand voordat deze maatregelen werden gerealiseerd.

Per saldo hebben die verbeteringen dan geen enkele vermindering van hinder en geen enkele verbetering van de leefbaarheid tot stand gebracht.

En dan blijkt dat u uitgaat van een illusie.

Hinderbeperking RTHA

LVN blz. 15, 47, 48, 49, 50, 76, 77.

De wederzijdse verhoudingen en het grote verschil in belangen tussen de luchthaven RTHA en de luchtvaartmaatschappijen enerzijds en de omwonenden anderzijds en de "juridische ruimte" die RTHA zich al ruim 11 jaar permitteert en waarbij 'gebruik' wordt gemaakt van het ontbreken van een volwaardig Luchthavenbesluit, laten zien dat het nagenoeg onmogelijk is om het eens te worden over maatregelen waarmee "hinder" voor de omwonenden kan worden verminderd of beperkt. Wij verwijzen hiervoor naar de inleiding en de voorgaande paragrafen van deze zienswijze.

De Commissie Regionaal Overleg RTHA (CRO) en de Bestuurlijke Regiegroep RTHA (BRR) proberen nu al ruim acht jaar middels diverse project- en werkgroepen en kostbaar onderzoek haalbare "hinder beperkende maatregelen" te inventariseren en uit te lichten om te bezien of deze kunnen worden gerealiseerd. Dit heeft tot de dag van vandaag nog geen concrete maatregelen opgeleverd: De meest effectieve maatregelen stuiten op de achterhaalde regelingen van de "Omzettingsregeling RTHA" van 2013 en het standpunt van de Luchthaven dat daarvan niet kan worden afgeweken: daarvoor is een nieuw Luchthavenbesluit vereist, en dat proces wordt door RTHA niet bespoedigd.

Gezien de kortgeleden gerealiseerde uitbreidingen van de Luchthaven en het sinds 2019 groeiende aantal geplande vluchten aan de 'randen van de nacht' waar binnen de L-den systematiek nog groeiruimte is, dringt de conclusie zich op dat RTHA daarmee zich een "status quo"- situatie wil verwerven waar de Luchthaven een beroep op zal doen in het geval dat groei niet meer wordt toegestaan dan wel krimp noodzakelijk is om de 'negatieve effecten' te verminderen en daardoor de omvang van de activiteiten op en van de Luchthaven beperkt moet worden.

Wij zijn verheugd over de uitspraak in de Ontwerp-Luchtvaartnota ten aanzien van nachtvluchten (LVN blz.50). U stelt hier echter dat "het aantal geplande nachtvluchten bij RTHA" afneemt: In navolging van het advies van _____ geldt in feite voor RTHA een verbod op nachtvluchten: er zijn derhalve geen "geplande" nachtvluchten op RTHA. Het feit dat desondanks in 2019 1218 vluchten in de 'verboden' nachtelijke uren zijn geland of vertrokken heeft te maken met het feit dat ILT nauwelijks onderzoek doet naar de oorzaak of reden van de aankomst na 23:00 en daarop niet handhaaft. (Zie volgende paragraaf). Het afnemende aantal nachtvluchten is

te verklaren doordat RTHA en de luchtvaartmaatschappijen sinds het laatste kwartaal van 2018 de tijdstippen voor vertrek en aankomst van de vluchten zoveel mogelijk plannen aan de randen van de nacht om zo meer vluchten te kunnen uitvoeren. (Zie vorige alinea). Daarmee hebben ze wel een aantal landingen (68) in de nachtelijke uren kunnen vermijden. "Laatkomers" zijn echter niet uit te sluiten, want het tijdstip van vertrek van de retourvlucht naar RTHA is zeer "kritisch" gepland en er is vaak (!) sprake van oponthoud bij de luchthavens van vertrek of vertragingen tijdens de vlucht met als gevolg dat er toch te vaak - 1286 keer in 2018 en 1218 in 2019 - tot diep in de nacht op RTHA wordt geland. (Zie hierover de volgende paragraaf)

Uw opmerking dat RTHA wel de uitwijkplek blijft voor vliegtuigen die niet op Schiphol kunnen landen vanwege het inperken van de nachtvluchten bij Schiphol mag er niet toe leiden dat vliegtuigen dan maar – al dan niet gepland - gaan uitwijken naar RTHA. (blz. 50 LVN). Wij staan een extensieregeling, zoals u die bij LA gaat treffen voor en zien dan ook graag dat ook in de Luchtvaartnota en in het nieuwe Luchtvaartbesluit RTHA expliciet opgenomen worden (LVN blz. 45, 50).

U merkt in dit verband op dat de eisen strenger worden en vastgelegd worden in een nieuwe extensieregeling. (LVN blz. 50).

Ook wordt bij het onderwerp 'nachtvluchten' opgemerkt :

"Deze vluchten mogen niet verschuiven naar de randen van de nacht tussen 22.00-23.00 uur en 7.00-8.00 uur." (LNV blz. 50).

Dit is – gezien het voorgaande- op zich verheugend, want in die randen van de nacht / dag zien wij ook op RTHA de grootste knelpunten, maar dit hangt niet samen met het verschuiven van geplande nachtvluchten (die er officieel dus niet zijn), maar met het gestuurd manipuleren met de ruimte in de geluidsnormen. Het feit dat een vliegbeweging kort na 07.00 uur volgens de *L-den* systematiek 1x wordt gewogen in tegenstelling tot een stijging of landing kort voor 07.00 uur of kort na 23:00 uur waar een wegingsfactor geldt van 10, maakt dat er zoveel mogelijk vluchten kort na zeven uur 's ochtends of vlak voor 23:00 uur gepland worden. Deze ontwikkeling kan alleen maar gestopt worden door een zwaardere weegfactor toe te kennen aan vliegbewegingen tussen 07.00 en 08.00 uur 's morgens en tussen 22:00 en 23:00 uur 's nachts. (Vergelijk de etmaalweegfactoren in de 'oude' "Ke – geluidsbelasting-systematiek").

Tot slot van deze paragraaf: Wij zijn ook bijzonder tevreden met de uitspraak op bladzijde 47 van de LVN waarmee u bevestigt dat het 'apart zetten' van de geluidsruimte voor spoedeisende hulpverlening en politietaken- het "maatschappelijk luchtverkeer"- niet leidt tot het vergroten van de gebruik-ruimte voor groot commercieel verkeer op de luchthavens, in casu RTHA. (LVN blz. 15 en 47).

Handhaving van de regels en normen

LVN blz. 19, 47:

De wijze waarop ILT overtredingen constateert en daar al dan niet op handhaaft roept bij ons de nodige vragen op. Toen in 2018 de luchthaven de wettelijke geluidsnormen boven Schiedam met 18% had overtreden met als excuus "overmacht door bijzondere weersomstandigheden" is dat niet naar behoren onderzocht en er werd dan ook niet krachtig ingegrepen: Bijzondere weersomstandigheden zijn met de 'meteotoeslag' volledig afgedekt in de maximale grensnorm en in zijn Handhavingsrapportage heeft ILT dat ten onrechte niet in zijn oordeel meegewogen: De

omwonenden zijn de dupe en kunnen daartegen niets ondernemen.

Bij de 1218 laatkomers tijdens de nachtelijke uren in 2019 werd door ILT geen enkele overtreding geconstateerd: Uit het jaarrapport "Weerklank" (zie Bijlage, blz. 4, 5, 8.)⁴ blijkt echter dat 20% van de landingen die vóór elf uur 's nachts waren gepland na 23:00 uur – dus in de nachtelijke uren – binnenkwamen. In de verklaring die hiervoor tijdens de CRO vergadering van 18 juni 2020 door de vertegenwoordiger van Transavia namens de grote Luchtvaart werd gegeven, werd erkend dat om zoveel mogelijk vluchten per dag te kunnen realiseren de vertrektijden van de terugvluchten heel krap moeten worden gepland en dat het risico voor lief wordt genomen dat de toestellen tijdens het nachtregime op RTHA aankomen. Dan is toch sprake van bewuste normoverschrijding en daarmee rijst de vraag of het onderzoek van ILT op slechts 5% van het totaal aantal laatkomers betrouwbaar en voldoende diepgaand is geweest. (LVN blz. 50, paragraaf 4.2.4.).

De oorzaak van deze vertragingen bij aankomst en tijdens de starts ligt niet bij de omwonenden van de luchthaven, maar de consequenties – hinder en slaapverstoring in de nachtelijke uren – wordt wel bij hen gelegd. Ook hier betaalt de vervuiler niet: hij komt ermee weg vanwege de hoge tolerantie die ILT hanteert voor het vaststellen van een overtreding en het lage percentage laatkomers dat ILT heeft onderzocht: 57 van de 1213 = 5%.

Deze feiten roepen bij de omwonenden om transparante en deugdelijke normen; niet het slachtoffer met de straf laten zitten, en een strengere toezicht en handhaving.

Volgens de Ontwerp- Luchtvaarnota *"bekijkt de Rijksoverheid de komende jaren hoe extra geïnvesteerd kan worden in het versterken van kennis, capaciteit en middelen van de ILT"*

Dat is hard nodig. (LVN blz. 19).

In de Ontwerp-Luchtvaarnota wordt niet geschreven over de betekenis en het belang van de (regionale) milieudiensten bij het monitoren van hinder. Met hun kennis en expertise kunnen zij een belangrijke rol vervullen bij beleidsbepaling, het vaststellen van normen en de handhaving. Rondom RTHA is bijvoorbeeld de klachtafhandeling over de Luchthaven neergelegd bij de Milieudienst DCMR. Het aantal klachten dat bij de DCMR wordt ingediend wordt gezien als belangrijke graadmeter voor de door de bewoners ervaren hinder. In de toekomst zal het systeem van meldingen over vliegtuiglawaai verder moeten worden uitgebreid, bij voorkeur in een samenwerkingsverband tussen overheid en private initiatieven van bewonersorganisaties.

De waarde van de jaarrapportages van de DCMR met hun analyses van de binnengekomen klachten en het verband met aantallen vliegbewegingen wordt in onze ogen onderschat. De onderzoekers van DCMR brengen de geluidimpact van de Luchthaven RTHA op de omgeving helder in beeld en bieden daarmee inzicht in de mate van de ervaren hinder door vliegtuigeluid: Zo heeft de DCMR in mei 2020 in zijn jaarrapportage over 2019 geconstateerd dat terwijl het aantal vluchten op RTHA gelijk was aan 2018, het aantal meldingen over geluidhinder met 81% gestegen was naar een ongekende hoogte van 62.678⁵. Deze enorme toename van het aantal meldingen bleek volgens DCMR voor een belangrijk deel te verklaren door de toename van vliegtuigbewegingen van de commerciële luchtvaart in de vroege ochtend (07:00 – 08:00 uur) en late avond (22:00 – 23:00 uur). Door de DCMR is op aanvaardbare en gedegen wijze aangetoond dat de toegenomen hinderbeleving zijn oorzaak vindt in de in de analyse betrokken verplaatsing van het aantal vliegbewegingen naar de 'hindergevoelige uren'.

De notitie van de CRO-bewonersvertegenwoordiger besteedt in zijn jaarrapportage

⁴ "Weerklank 2019, Over de werkelijk aantallen vluchten en de impact op de omgeving van Rotterdam The Hague Airport", Januari 2020.

⁵ DCMR Milieudienst Rijnmond: 'Analyse meldingen Rotterdam The Hague Airport'. Jaarrapport 2019, blz. 32 – 36.

"Weerklank" aandacht aan deze problematiek: hij komt tot dezelfde conclusie als de DCMR.

"Weerklank" is als Bijlage bij deze zienswijze gevoegd.

Samenvatting en Conclusies:

- De luchthaven RTHA heeft ingezet op en geïnvesteerd in verdere groei ondanks dat de ligging van de luchthaven, het aanhoudende en groeiende verzet van de omwonenden en de (dreigende) aantasting van het leefmilieu dat niet toelaten. Temeer geldt dat de Gemeenteraden van alle omringende grote steden in de regio en de Provinciale Staten van Zuid Holland zich duidelijk hebben uitgesproken tegen (verdere) groei van de luchthaven.

Ergo:

Er is in de regio in het geheel geen draagvlak voor groei van de Luchthaven RTHA. Er is zelfs een niet te verwaarlozen aantal omwonenden die krimp van de luchthaven voorstaat. Wij zijn dan ook van mening dat RTHA niet in aanmerking kan komen voor verdere uitbreiding van het aantal vluchten in het kader van de "*...nauwere samenwerking tussen luchthavens om op deze manier te komen tot een optimale benutting van de beschikbare capaciteit*". (Aanbiedingsbrief LVN, blz. 5, LVN blz. 71 en 76).

Zienswijze, blz. 1, 2, 3.

- Nachtvluchten op RTHA zijn niet toegestaan: Deze vluchten mogen niet verschuiven naar de 'randen van de nacht' schrijft u op blz. 50 LVN.: *De eisen daarvoor worden strenger en vastgelegd in een nieuwe extensieregeling*". Dit vereist intensievere opsporing, diepgaand onderzoek en een beter toezicht van ILT die dan ook strenger moet handhaven. De door u beoogde extra investering in de ILT vinden wij – met u – hard nodig. De capaciteitsdeclaratie van RTHA is een belangrijk instrument om aantallen vluchten, strikte toepassing van het nachtregime en van het aantal starts en landingen aan de 'randen van de nacht' te reguleren en te controleren.

Zienswijze blz. 10, 15, 16, 17.

- Het is te overwegen een onderscheid te maken uitgaande van het doel van de vluchten in noodzaak (hulpdiensten, politietaken), nut (vrachtvervoer), economisch belang ("echte" zakenreizen) en luxe (plezier- en vakantie) om op basis daarvan een prijsdifferentiatie op te leggen doormiddel van fiscale heffingen of bijvoorbeeld een differentiatie in de tarieven middels het havengeld. Hierdoor wordt de aanzuigende kracht van te goedkope vliegtickets op de vraag naar vakantie reizen verzwakt en worden de prijzen meer in verhouding gebracht tot de werkelijke kosten van het desbetreffende vliegverkeer en wordt een bijdrage van de sector aan de maatschappelijke kosten en lasten die het vliegverkeer veroorzaakt gerealiseerd. Dat ontbreekt nu vanwege de fiscale vrijstellingen die de sector ten onrechte geniet.

Zienswijze blz. 8, 9.

- De etmaalweegfactoren in de Lden-systematiek bevorderen juist de hinder in de vroege ochtend en de late avond. Het door de activiteiten van en op de luchthaven RTHA gegenereerde geluid neemt alleen maar toe, juist in de randen van de nacht - 's morgens vroeg en 's avonds laat - en die ontwikkeling staat volledig haaks op uw streven naar hinderbeperking. Uw opmerking dat het verbod of de beperking van nachtvluchten niet mag leiden tot het verschuiven van de nachtvluchten naar de randen van de nacht (blz. 50 LVN) zou moeten worden vastgelegd in een handhavingsmaatregel van het nieuwe

Luchthavenbesluit RTHA waaraan een sanctie is verbonden.

Zienswijze blz. 5, 10, 15, 16, 17.

- De in uw Nota genoemde "Hinderbeperkende Maatregelen": stillere motoren, elektrisch vliegen en Bio-brandstof, verkeren nog in de fase van onderzoek en experiment en zijn pas op lange termijn beschikbaar. Deze maatregelen zijn kostbaar, verhogen de kosten van vliegen en leggen een groot beslag op de beperkt beschikbare luchtruim die nog meer zal dichtslippen.

Toepassing van het uitgangspunt van uw groeibeleid waarbij hinderbeperking centraal staat in plaats van het (beperken van het) aantal vliegbewegingen *"terwijl de sector met slimmere en schonere vliegtuigen ruimte kan creëren voor groei van het aantal vluchten"* (LVN blz. 48) leidt tot een toename van het huidige aantal vliegbewegingen en tot het paradox dat de toepassing van deze en andere "hinderbeperkende" maatregelen leidt tot vaker en meer hinder.

Zienswijze blz. 11, 12, 13, 14, 15.

- In de Ontwerp-Luchtvaartnota wordt met het "groeiverdienmodel" het huidige handhavingssysteem gehanteerd om middels "hinderbeperkende" maatregelen groei van het aantal vliegbewegingen te kunnen realiseren. Dit stelsel en daarom ook het "groeiverdienmodel" dat daaraan ten grondslag ligt leidt bij geluidsreductie, zonder de daaraan verbonden voorwaarde dat het "groeiverdienmodel" pas in werking treedt als *"eerst sprake is van een vermindering van de negatieve effecten"*, tot meer in plaats van minder hinder en is daardoor ondeugdelijk.

Zienswijze blz. 7, 9, 10, 11, 12, 14.

- Deze "negatieve effecten" heeft u in uw Nota niet afdoende bepaald: Deze zijn de bron en oorzaak van overlast en hinder en moeten juist daarom voor de toepassing van uw groeiverdienmodel duidelijk benoemd en gedefinieerd worden. Er moeten vervolgens maatstaven en meetbare waarden daarvoor worden vastgesteld op objectieve en algemeen aanvaardbare criteria en normen. Dan moet de grenswaarde worden vastgesteld tot waar *"de vermindering van de negatieve effecten"* - middels hinderbeperkende maatregelen - het beoogde niveau heeft bereikt waar sprake is van een aanvaardbaar niveau van overlast en hinder en vanaf waar de "verdiende groei" kan beginnen.

Zienswijze blz. 7, 8, 10, 11, 12, 14.

- Voor het vaststellen van het algemeen aanvaardbaar niveau voor *"het toekomstig geluidsbeeld voor de burgerluchtvaart"* wordt het advies van de WHO meegenomen. (LVN, blz. 49). Wij interpreteren dat aldus dat u de door de WHO geadviseerde geluidsgrenswaarden van 45 dB(A) *L-den* en 40 dB(A) *L-night* als grensnorm aanvaardt en als geluidsgrensnorm vastlegt.

In de LVN en vervolgens in de op te stellen Luchthavenbesluiten van de desbetreffende luchthavens zal daarom de voorwaarde voor de gemiddelde maximale geluidsbelasting overdag en 's nachts uitgaande van de aanbeveling van de WHO nadrukkelijk als voorwaarde voor groei van het aantal vliegbewegingen en als maximale geluidsnorm worden opgenomen. (LVN blz. 45).

Dit heeft gevolgen voor de wijze waarop de (geluids)contouren worden vastgesteld voor de gebieden waar de effecten van het vliegverkeer zo schadelijk zijn dat sprake is van

onaanvaardbare overschrijding van de grensnormen.

Zienswijze blz. 10, 11

- Het huidige systeem met berekende geluidsproductieplafonds is verouderd en achterhaald en doet geen recht aan de realiteit van de door omwonenden ervaren hinder door aantallen geluidspieken in de piekuren.

Ook het huidige handhavingssysteem - in casu de 'Omzettingsregeling RTHA' - leidt bij gerealiseerde geluidsbeperking tot een toename van het toegestane aantal vliegbewegingen en dus tot vaker = meer hinder. (De paradox van het stelsel bij gerealiseerde hinderbeperking).

Een aanpassing van het huidige stelsel in het nieuwe Luchthavenbesluit RTHA waarin de voorwaarde dat het groeiverdienmodel pas in werking treedt als aan de voorwaarde is voldaan die is gegrond op de aanbevelingen van de WHO is een vereiste en moet nog niet langer op zich laten wachten.

Zienswijze blz. 3, 4, 5, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16.

- Wij verzoeken u om in de Luchtvaartnota expliciet het recht op rust voor omwonenden op te nemen,; wat betekent geen vluchten tussen 23.00 en 07.00 uur (calamiteiten uitgezonderd) en een beperking van het aantal vluchten, en dan in het bijzonder een sterke beperking van het aantal vliegbewegingen in de vroege ochtend en de late avond: 'de randen van de nacht'.

Artikel 21 Grondwet:

Ik hoop u hiermee van dienst te zijn geweest.

Een afschrift van deze brief heb ik gezonden aan:

- De bewonersorganisaties: "Bewoners ! Hillegersberg-Schiebroek" (H!S), "InHillegersberg", "Molenlaankwartier", "Bewoners tegen Vliegtuigoverlast" (BTV) en andere bewoners - "ervaringsdeskundigen".
- Het "BurgerPanel Rotterdam"
- Commissie Energietransitie, Duurzaamheid, Economie en Mobiliteit van de Gemeenteraad Rotterdam (EDEM), Beleidsterrein Luchtvaart.
- De CRO-RTHA
- De Commissie I&W van de Tweede Kamer.

Met vriendelijke groet,

Vertegenwoordiger bewoners
Rotterdam CRO-RTHA,
Lid Werkgroep Hinder RTHA

Rotterdam

BIJLAGE:

"WEERKLANK 2019"

Over de werkelijke aantallen vluchten
en de impact op de omgeving van
Rotterdam The Hague Airport.
door:

Bewonersvertegenwoordiger Schiedam
in de CRO- RTHA

Weerklank 2019

Over de werkelijke aantallen vluchten
en de impact op de omgeving
van Rotterdam The Hague Airport



Januari 2020

1. Inleiding

Niet eerder reisden zoveel mensen in een jaar via Rotterdam The Hague Airport als in het gebruiksjaar 2019 (dat liep van november 2018 tot en met oktober 2019): een kleine miljoen mensen stapten in Rotterdam op een vliegtuig¹. Voor minder dan 20% van de reizigers was dit om zakelijke redenen, het overgrote deel echter vloog voor het eigen plezier, hoofdzakelijk naar zonbestemmingen.

Niet eerder zijn er zoveel meldingen van geluidsoverlast door RTHA bij de DCMR binnengekomen: ongeveer 62.000². En niet eerder zijn er in de vroege ochtend zoveel vliegtuigen over Schiedam opgestegen en in de late avond over Lansingerland geland. Bovendien zijn er nu ook starts in de late avond en landingen in de vroege ochtend. Juist in de meest hindergevoelige delen van de dag, waarin sinds jaren al de meeste meldingen ('klachten') plaatsvinden³, is de intensiteit van de vluchten door het vliegveld opgevoerd.

Explosieve groei aantal meldingen

Het aantal meldingen ("klachten") bij DCMR is sinds 2015 als het ware geëxplodeerd: van 7.000 in 2015 naar 34.000 in 2018 en in 2019 62.000! En steeds meer omwonenden melden hinder door de activiteiten van het vliegveld. Dit kan uiteraard samenhangen met de klimaatdiscussie en kritiek op vliegen in het algemeen, maar gezien de in dit rapport gepresenteerde cijfers over de hinder in de randen van de dag, zal de stijging vooral toe te schrijven zijn aan daadwerkelijk meer ervaren hinder door de toegenomen geluidsbelasting!

Landelijke discussie

In het licht van de gesprekken over de Luchtvaartnota 2020 – 2050 is er in het publieke debat en ook in de landelijke politiek steeds meer aandacht gekomen voor het berekenen en meten van geluid. Minister

heeft in december de door haar aan de Tweede Kamer belofte studie gepresenteerd.

Het rapport van o.a. RIVM is getiteld "Vliegtuiggeluid: meten, rekenen en beleven".⁴ Het is een lezenswaardig document met veel achtergrondinformatie over deze ingewikkelde materie. De toegenomen aandacht voor de spanning tussen berekenen en meten van vliegtuiggeluid is een goede zaak. Het rapport van het RIVM geeft naast veel feitelijke informatie over de systematiek van geluidsnormering, enkele voorzetten voor toekomstig beleid. Helaas t.a.v. hinderbeperking geen concrete antwoorden op de vraag "Hoe dan?", er moet vooral méér onderzoek worden verricht.

Maar dat er serieus werk gemaakt moet worden van beperking van hinder voor de omwonenden is duidelijk, want (teveel) geluid heeft negatieve gevolgen voor gezondheid en welbevinden van de omwonenden van de vliegvelden. Het RIVM doet wel de aanbeveling serieus te kijken naar de aanbevelingen die de World Health Organization heeft gedaan, o.a. het aanhouden van een maximaal Lden geluidsniveau van gemiddeld 45 dB.

Citizen Science

In haar aanbiedingsbrief aan de Kamer⁵ van 18-12-2019 breekt de minister een lans voor meer inbreng van burgers bij verzamelen en evalueren van gegevens over vliegtuiggeluid. Via deze zogenoemde 'citizen science' kunnen omwonenden "op een meer gestructureerde wijze bijdragen aan het opzetten van een aanvullend meetprogramma." In dit rapport "**Weerklank 2019**" beschrijf ik de gegevens die in 2019 heb verzameld rondom RTHA. Het RIVM stelt in zijn rapport: "Bij het vaststellen van de hinder- en

¹ CBS statline – dossier Luchtvaart

² Klachtenrapportages DCMR 2019 Q1 t/m Q4.

³ O.a. DCMR jaarrapportage 2018 (bijlage 4)

⁴ <https://www.rivm.nl/nieuws/meten-berekenen-en-beleven-van-vliegtuiggeluid>

⁵ https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2019Z25681&did=2019D52752

gezondheidseffecten van blootstelling aan vliegtuiggeluid kan onderscheid gemaakt worden tussen berekeningen en metingen." Ik wil er met deze notitie een derde aspect aan toevoegen: tellingen.

De cijfers van stijgen en landen in de randen van de dag zijn door mij zelf gegenereerd op basis van de flighttrack gegevens van het monitoringssysteem Casper, dat o.a. benaderbaar is via de website van de CRO⁶. Deze gegevens worden tot nu toe niet verstrekt door de DCMR in zijn jaarverslag (daarin slechts de aanduiding van de gevlogen banen, 06 en 24, hetgeen iets zegt over de richting waarin geland resp. opgestegen wordt, maar niet over hoe de geluidsbelasting is verdeeld). Enkele van de in dit verslag opgenomen bevindingen zijn op mijn initiatief in de CRO-vergadering van 26 september 2019 besproken, maar in deze rapportage zijn zij aangevuld en in meer perspectief geplaatst. Ook heb ik mijn metingen van de geluidsniveaus via de Explane-app van stijgende en landende vliegtuigen in mijn directe woonomgeving toegevoegd.

Deze **Weerklank 2019** kan gezien worden als een geluid uit de omgeving van Rotterdam The Hague Airport. Het is een persoonlijk (jaar)verslag en geen wetenschappelijke verhandeling. Een beeld van de luchthaven zoals waargenomen door de ogen en oren van een omwonende. En bedoeld om met extra gegevens een realistisch beeld te schetsen voor omwonenden, adviseurs, beleidsmakers, beslissers en allen die geïnteresseerd zijn in de ontwikkelingen van de luchtvaart in Nederland. Ik hoop dat dit stuk 'citizen science' een impuls kan zijn voor het (door instanties en burgers) genereren van steeds meer objectieve gegevens over de impact van RTHA op zijn directe omgeving.

Januari 2020

Bewonersvertegenwoordiger Schiedam in de CRO-RTHA

Inhoud:

- 2 – Inleiding
- 4 – Bevindingen, conclusies en aanbevelingen
- 6 – Meer vluchten in de vroege ochtend
- 9 – Meer landingen in de late avond
- 11 – Vroege landingen en late starts
- 13 – Geluid meten en beleven

- 15 e.v. – Diverse bijlagen

Foto op pagina 1: een woning in de nieuwbouwwijk Schiedamse Meesters, geluidsniveau van deze passage (landing) op 22-04-2019 was volgens de DCMR 85 dB.

⁶ www.cro-rotterdam.nl

2. Bevindingen, conclusies en aanbevelingen

Bevindingen

- In juli, augustus en september 2019 waren er respectievelijk 24%, 19% en 15% meer stijgende vluchten in de vroege ochtend tot 08.00 uur dan in 2018.
- Het overgrote deel van die toestellen steeg op over Schiedam: in juli 72%, augustus 83% en september 81%. Dit leidde tot de grootste geluidsbelasting in de vroege morgen ooit voor de inwoners van Schiedam-Noord.
- De toename van vluchten in de vroege ochtend is mogelijk gemaakt door uitbreiding van de terminalcapaciteit door RTHA en bekrachtigd in de halfjaarlijkse capaciteitsdeclaratie.
- In de maanden juli t/m september is bovengemiddeld veel geland via Lansingerland, tot wel 83% van de landingen in september.
- Er waren 5% meer landingen in de late avond (tussen 22.00 en 01.00 uur), 20% van de vluchten die voor elven gepland waren kwam na 23.00 uur binnen (en werden daardoor nachtvluchten).
- In de zomermaanden is het aantal starts in de randen van de dag tweemaal hoger dan in de winter en het aantal landingen tot vier keer zo hoog.
- Door de nieuwe ontwikkeling van toestellen die 's morgens vlak na 07.00 uur landen en 's avonds laat opstijgen is er nog meer lawaai geproduceerd door de luchthaven en is het vrijwel geen enkele zomerse ochtend "stil" geweest voor de omwonenden aan weerszijden van de luchthaven.
- In Schiedam worden bij starts en landingen geluidsniveaus bereikt van meer dan 85 dB.

Conclusies

- Het door de activiteiten van het vliegveld gegenereerde geluid neemt alleen maar toe, juist in de randen van de dag: 's morgens vroeg en 's avonds laat.
- Het huidige systeem met berekende geluidsproductieplafonds doet geen recht aan de realiteit van de omwonenden (ervaren hinder door aantallen geluidspieken in piekuren).
- De capaciteitsdeclaratie van RTHA is een belangrijk instrument om aantallen vluchten te reguleren.
- De ontwikkelingen in het aantal vluchten in de randen van de dag gaan dwars in tegen het streven naar hinderbeperking (meer lawaai op de meest hindergevoelige momenten).
- De invitatie van de CRO aan omwonenden om suggesties voor hinderbeperking te doen lijkt gezien de beschreven ontwikkeling over "kruimels" te gaan, terwijl RTHA er met de hele koek vandoor gaat.
- De etmaalweegfactoren in de Lden-systematiek bevorderen juist de hinder in de vroege ochtend.

Aanbevelingen

- **Erken het recht op rust** voor omwonenden; dus geen vluchten tussen 23.00 en 07.00 uur (calamiteiten uitgezonderd) en beperk de vluchten in de vroege ochtend en late avond.
- Roep RTHA op om de toename van het aantal vluchten in de meest hindergevoelige momenten van de dag te stoppen en liefst zo snel mogelijk te verlagen.
- Dit zou binnen de huidige omzettingsregeling al kunnen door bijvoorbeeld het aanscherpen door RTHA van de capaciteitsdeclaratie t.a.v. de terminalcapaciteit en sluitingstijden.
- Scherp de extensieregeling aan om het aantal nachtvluchten sterk te beperken.
- De Lden-systematiek zou verfijnd moeten worden met toevoeging van extra "weegfactoren" t.a.v. vliegen in de vroege ochtend en de late avond.
- Laat de in dit rapport vermelde gegevens van aantallen vluchten voortaan gegenereerd worden en gerapporteerd worden door de DCMR in zijn jaarlijkse rapportage over de meldingen.
- Bevorder het gebruik van de Explane-app als onderdeel van een burgermeetnetwerk.

3. 20% meer vluchten in de vroege ochtend

In de zomer van 2019 heeft Rotterdam The Hague Airport 20% meer vluchten laten vertrekken in de vroege ochtend dan in 2018 (en eerdere jaren). Deze zomer waren de gevolgen hiervan voor Schiedam-Noord buitensporig: 80% van al die vliegtuigen steeg op via Schiedam: nooit eerder is er in de vroege ochtend zoveel lawaai door de activiteiten van de luchthaven in Schiedam te horen geweest.

Piekuur met 1200 instappers

Doordat er in 2018 een tijdelijke, vergrote vertrekhal is gekomen, was het dit jaar mogelijk om meer passagiers in een uur te verwerken. Het drukste uur is tussen 07.00 en 08.00 uur en dan kunnen er maximaal 1200 vertrekkende passagiers verwerkt worden, dit komt overeen met ongeveer 8 Boeing 737's. Tot vorig jaar was die capaciteit beperkt tot maximaal 835 instappers⁷. Dit blijkt ook uit de cijfers: in juni, juli, augustus en september dit jaar waren er respectievelijk 13, 24, 19 en 15% meer stijgende vluchten in de vroege ochtend tot 08.00 uur dan in 2018. Ten opzichte van 2018 steeg het totaal aantal stijgende vluchten tussen 07.00 en 08.00 uur in juli van 222 naar 276 (+24%) en in augustus van 220 naar 262 (+19%) een gemiddelde van 8,5 toestellen in dat uur per dag. In juni waren er 13 en in september 15% meer vluchten. Op sommige ochtenden stegen er meer dan 10 toestellen op, op 3 september zelfs 15! De meeste toestellen vertrokken bovendien kort na 07.00 uur.

Op basis van deze bevindingen kan geconcludeerd worden dat RTHA vluchten dit jaar veel meer heeft geconcentreerd in de vroege ochtend.

Schiedam

Schiedams pandemonium

Zijn er aldus in totaal veel meer stijgende vluchten geweest, eens te meer gold dit voor Schiedam. In de regelgeving is rekening gehouden met overwegend zuidwesten wind met 67% stijgers via Schiedam. In juli was dit 72%, in augustus 83% en in september 81%, omdat de wind vrijwel steeds uit zuidwest waaide en vliegtuigen stijgen vanwege de veiligheid liefst tegen de wind in. Daardoor is er absoluut en relatief veel meer over Schiedam opgestegen en dat gaat met heel veel geluidsoverlast gepaard: per vliegtuig 85 tot 90 dB op de gevels van huizen in Sveaparken. En dit dus gemiddeld 8 tot 9 keer vrijwel elke ochtend. Zo heftig als deze zomer is het nog nooit geweest, vrijwel elke ochtend een hels kabaal over woonwijken met duizenden inwoners..... met als absolute uitschieter woensdag 19 augustus toen er tussen 07.00 en 07.15 uur **zeven** toestellen opstegen.

Elke ochtend vliegtuiggeluid

De absolute aantallen geven een duidelijk beeld van de enorme toename van het aantal vluchten (lees: lawaai). In augustus vestigde Rotterdam The Hague Airport een nieuw "record": 217 stijgende toestellen via Schiedam tussen 07.00 en 08.00 uur. Niet eerder stegen er zoveel vliegtuigen over Schiedam op in de vroege ochtend. Slechts op negen van de 122 dagen in juni t/m september stegen er geen toestellen op maar ook toen was het niet stil voor de bewoners van Spaland en Sveaparken, omdat er wel landende vliegtuigen waren.....

Lansingerland / Schiebroek

Terwijl er in Schiedam 's morgens vroeg dus vrijwel dagelijks stijgende vliegtuigen te horen waren, is het aan de oostkant van het vliegveld een stuk rustiger geweest, want vliegtuigen die over Schiedam opstijgen zijn

⁷ Zie bijlage 5

daar niet hoorbaar (behalve in de vorm van een laagfrequent geluid van de motoren bij stijgen op korte afstand van de startbaan). Er waren in Lansingerland en Hillegersberg/Schiebroek deze zomer veel minder stijgende vliegtuigen dan in andere jaren. Op 65 van de 122 dagen in juni t/m september (dus meer dan de helft) was er helemaal geen stijgend toestel 's morgens vroeg.

Maar de oostzijde van het vliegveld was desondanks weinig rust gegund, want het nieuwe fenomeen van landingen in de vroege ochtend verstoorde de stilte.

Geen normen overschreden

De vraag dringt zich op of met deze explosieve stijging van het aantal starts (met name) over Schiedam de geluidsnormen niet zijn overschreden. Dat blijkt niet zo te zijn. Ten eerste is er geen "handhavingspunt" in Sveaparken dat het geluid monitort. Het geluid van een stijgend vliegtuig draagt bovendien nauwelijks bij aan de geluidsbelasting in het meest kritische handhavingspunt HHP6 in Schiedam. En ten derde is de systematiek van de geluidsnormen zodanig dat overschrijding in de vroege ochtend per definitie nauwelijks mogelijk is. Waar een vlak na 23.00 uur landend vliegtuig voor 10x meetelt in de 'geluidsemmer', telt een vliegtuig dat om 7.00 uur opstijgt (of landt), slechts 1x mee. Vooralsnog is vooral de terminalcapaciteit van het vliegveld de beperkende factor in het aantal starts tussen 07.00 en 08.00 uur.

Terminalcapaciteit is bepalend

De luchthaven heeft desgevraagd in de CRO-vergadering van 26 september aangegeven dat er in de praktijk geen andere limiet op het aantal stijgende vliegtuigen is dan de capaciteit van de vertrekhal. Die is vastgelegd in de capaciteitsdeclaratie en sinds zomer 2018 gemaximeerd op 1200 passagiers voor specifiek het piek uur tussen 07.00 en 08.00 uur nadat een tijdelijke grotere vertrekhal in gebruik was genomen. RTHA geeft aan dat ook bij openen van de nieuwe terminal men uit zal gaan van die 1200, dus dat openen van de nieuwe vertrekhal niet zal leiden tot (nog) meer vertrekkende toestellen. Bij de plannen voor de verbouwing van de luchthaven is dit aspect onderbelicht gebleven. Maar deze nieuwe bouw heeft nu wel een voor de omgeving ongewenst effect, namelijk meer vliegtuigen in de vroege ochtend = meer lawaai = meer hinder, in plaats van minder hinder waarop alle partijen voor de komende tijd hebben ingezet. En die hinder wordt met de ingebruikname van de vernieuwde terminal in de toekomst (2020) dus juist niet minder!

Record Schiedam geen incident

Waar ten aanzien van een teveel aan landend verkeer over Schiedam maatregelen mogelijk zijn (en dit jaar ook zijn genomen) om teveel hinder tegen te gaan, is dit in de praktijk dus niet mogelijk bij stijgend verkeer: de extreme cijfers van dit jaar zullen derhalve geen incident zijn geweest, maar kunnen in de toekomst nog veel vaker voorkomen (meer zuidwesten wind dan volgens het "langjarig gemiddelde"). Alleen al het feit dat eerst in juli een record qua aantal stijgers gevestigd werd dat in augustus al meteen weer sneuvelde, is daar het bewijs van. Daarmee lijkt de rust in Schiedam-Noord blijvend teveel verstoord te worden.

Door de nacht vliegen: landen in ochtend

De nieuwe ontwikkeling die zich in 2019 duidelijk aftekende van het "door de nacht vliegen" zal in de toekomst waarschijnlijk doorzetten. Hierdoor zal de geluidsbelasting (het lawaai) in de vroege ochtend alleen maar toenemen. Zie voor dit onderwerp hoofdstuk 4.

Perverse prikkel

De toename van het aantal vluchten vlak na zeven uur 's morgens en de daarmee gepaard gaande extra hinder voor de omwonenden wordt mede in de hand gewerkt door de Europese manier van het berekenen

van de geluidbelasting middels de Lden-systematiek. In de Lden-berekeningen worden etmaalweegfactoren toegepast die in de hand werken dat vluchten vlak na 07.00 uur worden gepland: een vliegtuig telt maar éénmaal mee in de geluidsbelasting sinds Lden wordt gebruikt. Voorheen was er met de Kosteneenheden wel een straffactor ingebouwd (een vlucht tussen 7 en 8 telde vier keer mee). In de Lden-systematiek geldt dat als een vliegtuig 's avonds om zeven uur opstijgt hij drie keer zwaarder meetelt dan om zeven uur 's ochtends en dat terwijl de ervaren hinder in de ochtend vele malen groter is! Voor beperken van de hinder tussen 07.00 en 08.00 uur is het huidige Lden-systeem dus niet geschikt.

Sowieso geeft de Lden-systematiek een gemiddelde weer: de geluidscontouren, bijvoorbeeld Lden 56 dB(A), geven een gemiddelde aan, een gemiddelde over een jaar. Dit betekent ook dat in de winter "gespaarde" geluidsruimte in de zomer kan worden ingezet.

Werken aan beperken van geluidshinder voor de omwonenden zal dus ook plaats kunnen vinden door de toepassing van de Lden-systematiek ter discussie te stellen. Ik lees dit niet terug in het RIVM-rapport van december 2019.

En de capaciteitsdeclaratie aanscherpen is dus ook een goed middel om hinder te beperken.

Starts Schiedam – Lansingerland tussen 07.00 en 08.00 uur

	<u>Sdam</u>	<u>LaLa</u>	Aantal comm vluchten 2019	Gemiddeld / dag	Aantal comm. vluchten 2018	Vershil 2018 - 2019	Stille ochtenden*	
<i>Regelgeving</i>	67%	33%					<u>Sdam</u>	<u>LaLa</u>
April 2019	31%	69%	225	7,5	191	+18%	14	4
Mei 2019	55%	45%	251	8,1	234	+7%	7	9
Juni 2019	68%	32%	255	8,5	229	+13%	2	11
Juli 2019	72%	28%	276	8,9	222	+24%	3	16
Augustus 2019	83%	17%	262	8,5	220	+19%	2	19
September 2019	81%	19%	247	8,1	215	+15%	4	19
Oktober 2019	69%	31%	235	7,6	218	+8%	7	14
<i>Apr - okt</i>	66%	34%	1751	8,2	1529	+14%	39	96

*: stille ochtenden = dagen dat er geen vliegtuig opstijgt tussen 07.00 en 08.00 uur.

4. Meer landingen in de late avond

In de zomerperiode 2019 heeft het landingspatroon in de late avond (22.00 – 00.00 uur) over het geheel zich volgens het langjarig gemiddelde voltrokken: 1/3 via Schiedam en 2/3 via Lansingerland. Opvallend zijn echter de grote verschillen per maand: in april en mei veel via Schiedam (dit leidde tot baansturing) en in juli, augustus en september extreem veel via Lansingerland. De overheersende windrichting was de oorzaak van deze scheve verdeling (en niet de baansturingsmaatregel).

Beheersplan na IL&T-maatregel

Vanwege het ruim overschrijden van de geluidsnorm boven Schiedam in 2018 legde de Inspectie Leefomgeving & Transport aan Rotterdam The Hague Airport een maatregel op: in 2019 mocht een dergelijke overtreding niet meer plaatsvinden. De overtreding kwam voort uit het overschrijden van de geluidsnormen in de late avond: er was in 2018 veel teveel geluid geproduceerd bij het landen via Schiedam. De luchthaven heeft begin april een beheersplan⁸ opgesteld om aan de eisen van de IL&T tegemoet te komen. De eerste maatregel in dit plan was het instellen van 'baansturing' zodra de prognose voor de geluidsbelasting (ZOG) over 2019 in het Schiedamse handhavingspunt meer dan 90% zou bedragen. Omdat in april en mei de verwachte geluidsbelasting over die kritische grens heen ging kondigde RTHA op 17 mei aan dat er vanaf 20 mei 'baansturing' ging gelden waardoor er minder landingen via Schiedam plaats moesten vinden. Als reden voor de baansturing werd door RTHA de veelvuldige oostenwind aangegeven.

Baansturing door de wind

Vlak nadat de luchthaven baansturing had ingesteld draaide de windrichting echter. Vervolgens bleef de wind vrijwel de gehele zomerperiode overwegend uit zuid tot west waaien. Dit betekende starten via Schiedam en landen via Lansingerland. De zich ongunstig ontwikkelende geluidsbelasting voor Schiedam draaide met de wind mee: van dreigend overschrijden van de normen is de gehele zomer verder geen sprake meer geweest. Met dank aan de overheersende zuidwesten wind én het feit dat er dit jaar minder lijnvluchten vertraagd (na 23.00 uur) arriveerden dan in 2018. De baansturing heeft gegolden tot medio september, maar reeds in juli was duidelijk dat vanwege de wind de normen in Schiedam niet overschreden zouden worden. Sterker nog: er waren weinig jaren dat er via Schiedam 's avonds zo weinig werd geland als in 2019.

Landingen in de late avond in de zomerperiode

In totaal waren er van april t/m oktober 79 (5%) meer landingen tussen 22.00 en 23.00 uur gepland dan in 2018. Van die 1584 vluchten kwam 20% (318 vluchten, waarvan 91% Transavia) te laat binnen. Vooral in augustus en september waren er veel meer vluchten gepland (resp. 10 en 13% meer dan in 2018). Volgens cijfers van RTHA kwam in 2018 23% van de vluchten na 23.00 uur binnen.

Gemiddeld waren er in de piekmaanden (mei – september) elke avond 8 vluchten gepland tussen 22.00 en 23.00 uur, waarvan meestal 5 à 6 tussen 22.30 en 23.00 uur.

In Schiedam was er op gemiddeld 51% van de avonden geen landend vliegtuig te horen en in Lansingerland was dat gemiddeld op 28% van de avonden, maar in de zomer was de bewoners van Lansingerland 's avonds nauwelijks rust gegund mede omdat als er geen toestellen landden er wel twee opstegen na 22.00 uur. De inwoners van Lansingerland hebben het dus zwaar te verduren gehad in de afgelopen zomerperiode: in juli t/m september was het aantal landingen over "oost" (baan 24) ruim boven het langjarig gemiddelde. In Schiedam bleven de 100 nieuwe huizen in de dit jaar opgeleverde wijk Schiedamse Meesters pal onder de

⁸ <https://www.cro-rotterdam.nl/uploads/actueel/info%20RTHA/Beheersplan%20RTHA%202019.pdf>

landingsroute (afbeelding op pagina 1) verschoond van veel lawaai in de late avond. Dit is echter geen garantie voor het jaar 2020.

Geen normen overschreden.

In de 'zich ontwikkelende geluidsbelasting' zoals door RTHA op last van de IL&T gepubliceerd, is zichtbaar dat, ondanks dat er dit jaar erg veel landingen via Lansingerland plaatsvonden, de normen voor de geluidsbelasting niet zijn overschreden. Ook in handhavingspunt 3 (Bergschenhoek) bleef de berekende geluidsbelasting ruim onder de norm. Dit alles leidde er bij RTHA toe om na afloop van het gebruiksjaar 2019 tevreden te concluderen dat men dit jaar keurig binnen geluidsnormen heeft gefunctioneerd⁹. Dat bewoners daar een andere perceptie van hebben, doet kennelijk niet ter zake.

Door de nacht vliegen: stijgen in avond

De nieuwe ontwikkeling die zich in 2019 duidelijk aftekende van het "door de nacht vliegen" zal in de toekomst waarschijnlijk doorzetten. Hierdoor zal de geluidsbelasting (het lawaai) in de late avond alleen maar toenemen. Zie voor dit onderwerp hoofdstuk 4.

Avondweerbericht

Sinds maart 2019 publiceert RTHA op zijn website dagelijks het "Avondweerbericht"¹⁰: daarin wordt op basis van de prognose van de Luchtverkeersleiding aangegeven hoe laat er arriverende en vertrekkende vliegtuigen zullen zijn boven Schiedam respectievelijk Lansingerland. Met dit Avondweerbericht kwam de luchthaven tegemoet aan een vaker door de bewonersvertegenwoordigers gedane suggestie ter verbetering van de communicatie. De voorspelling in dit bericht bleek in de praktijk meestal te kloppen.

Landingen Schiedam – Lansingerland tussen 22.00 en 01.00 uur

	<u>Sdam</u>	<u>LaLa</u>	Aantal comm vluchten 2019	Aantal comm. vluchten 2018	2019 t.o.v. 2018	Aantal te late landingen na 23.00 uur	Stille avonden*	
Regelgeving	35%	65%					<u>Sdam</u>	<u>LaLa</u>
April 2019	79%	21%	159	163	-2%	26 (16%)	5	21
Mei 2019	48%	52%	238	232	+3%	57 (25%)	13	10
Juni 2019	38%	62%	247	240	+3%	64 (26%)	16	7
Juli 2019	29%	71%	245	239	+2%	45 (18%)	17	6
Augustus 2019	27%	73%	244	220	+10%	46 (19%)	20	5
September 2019	17%	83%	240	215	+13%	56 (23%)	21	4
Oktober 2019	36%	64%	211	196	+8%	24 (11%)	18	8
Totaal	37%	63%	1584	1505	+5%	318 (20%)	110 (51%)	61 (28%)

*: Stille avonden = geen landingen tussen 22.00 en 01.00 uur.

⁹ Website RTHA 22-11-2019

¹⁰ <https://www.rotterdamthehagueairport.nl/onderneming/overons/geluid-en-milieu/wet-en-regelgeving/nachtregime/avondweerbericht/>

5. Vroege landingen en late starts in 2019

Deze zomer zijn de bewoners aan weerszijden van RTHA geconfronteerd met een nieuw fenomeen: toestellen die 's morgens vlak na 07.00 uur landden en 's avonds laat opstegen. Hoewel exacte cijfers over voorgaande jaren ontbreken, is het de bewoners duidelijk dat er in de zomer van 2019 meer van dit soort vluchten zijn uitgevoerd dan in het verleden. Dit heeft geleid tot meer geluidsbelasting op de woonwijken in de twee meest hindergevoelige momenten van de dag: tussen 07.00 en 08.00 uur en tussen 22.00 en 23.00 uur, de perioden waarin de meeste klachten worden ontvangen door de DCMR. Het op deze wijze plannen en uitvoeren van vluchten heeft dus niet bijgedragen tot hinderbeperking, integendeel.

Vluchten toegestaan

In het overzicht hieronder is te zien welke vluchten het betrof in de maanden juli en augustus 2019: in totaal 10 landingen op zes dagen per week vlak na zevenen en 8 stijgers kort voor 22.30 uur. Volgens de nog geldende Omzettingsregeling zijn deze vluchten toegestaan. Maar mag er niet voor zevenen geland worden en alleen bij overmacht na elfen nog gestart. Ook heeft RTHA in de capaciteitsdeclaratie voor 2019 laten vastleggen dat het laatste vertrekslot 22.30 uur mag zijn i.p.v. 22.55 uur juist om operationele problemen te voorkomen.

Zomer 2019 vroege landingen en late starts

	landend	naam	stijgend	naam
Maandag	07.15 – Tanger	TUI		
Dinsdag			21.45 – Konya 22.15 – Al Hoceima	Freebird TUI
Woensdag	07.15 – Al Hoceima	TUI	22.25 – Tanger	TUI
Donderdag	07.15 – Tanger 07.25 – Heraklion 07.30 – Al Hoceima	TUI Corendon TUI België	22.20 – Kayseri	Freebird
Vrijdag	07.10 – Kayseri	Freebird (Malta)	22.20 – Konya	Freebird
Zaterdag	07.10 – Konya	Freebird (Malta)	21.50 – Al Hoceima 22.20 – Kayseri	TUI Freebird
Zondag	07.10 – Kayseri 07.15 – Al Hoceima 07.25 – Heraklion	Freebird (Malta) TUI Corendon	22.25 – Tanger	TUI

Geen rustmomenten meer

In het overzicht is bijvoorbeeld te zien dat er dit jaar op zondagochtend drie toestellen kort na zevenen 's ochtends landden. Voorheen was het zo dat als de wind "gunstig" stond en er geen stijgers waren, de bewoners op zo'n ochtend rust werd gegund. Maar nu dus niet meer: er komen dan juist landende toestellen over!

Om te voorkomen dat een voorspoedige vlucht uit bijvoorbeeld Tanger toch voor 07.00 uur zou landen is het meer dan eens voorgekomen dat men rondjes heeft moeten vliegen boven de Zeeuwse en Zuid-Hollandse eilanden. Landingen vóór zeven uur hebben daardoor niet plaatsgevonden, maar wel vlak erna. Dit heeft ook weer invloed op de op dat tijdstip geplande starts gehad. Het is 's morgens vroeg écht druk in het Schiedamse en Lansingerlandse luchtruim. En daar zijn de bewoners getuige van.

Starts ook na 23.00 uur

De starts in de late avond hebben (vanwege de wind) vrijwel allemaal via Schiedam plaatsgevonden en frequent is afgeweken van de geplande vertrektijd. In eerdere jaren kwam stijgen van een groot verkeersvliegtuig na tien 's avonds incidenteel voor, maar nu dus structureel. In totaal vier keer waren er starts na 23.00 uur waarbij de luchthaven specifiek toestemming moest geven na toetsing aan de regels. Ook zijn volgens RTHA enkele starts na 23.00 uur geweigerd met alle gevolgen van dien (het weer laten uitstappen en opvangen van passagiers et cetera). Dit was een ook voor de luchthaven onwenselijke situatie.

Door de nacht vliegen

RTHA heeft in de CRO-vergadering van 26 september laten weten zelf geen invloed uit te kunnen oefenen op de planning van dit soort vluchten door chartermaatschappijen die reizen voor touroperators uitvoeren naar bestemmingen in Turkije en Marokko, zolang er slots worden toegekend. Het fenomeen wordt "door de nacht vliegen" genoemd: 's avonds vertrek uit Rotterdam, in de nacht landen en weer stijgen in bijvoorbeeld Tanger en dan vlak na zevenen weer terug in Rotterdam. Maximale efficiency voor de maatschappij, maar ook maximale geluidshinder voor de bewoners. En dit jaar dus veel meer dan in andere jaren.

Capaciteitsdeclaratie zomer 2020

RTHA heeft om alle gedoe rond (te) laat vertrekkende vliegtuigen te voorkomen in de capaciteitsdeclaratie voor zomer 2020 op laten nemen dat het laatste vertrekslot dat kan worden uitgegeven voor een commerciële passagiersvlucht uiterlijk om 21.55 uur mag zijn. Men heeft er in de CRO-vergadering echter bij opgemerkt dat de slots zoals die dit jaar gebruikt werden, ook in 2020 weer beschikbaar moeten zijn voor de diverse maatschappijen (historische rechten). De vraag is dus of de omwonenden iets zullen merken van dit ontmoedigingsbeleid. De kans bestaat dat de druk op de vroege ochtend en de late avond alleen maar blijft toenemen.

6. Geluid meten en beleven

De geluidsnormen rondom RTHA zijn gebaseerd op berekend geluid. In toenemende mate is bij de omwonenden de behoefte om het werkelijk gemeten geluidsniveau te gebruiken bij planning en handhaving. In Rotterdam is in november door het gemeentebestuur toegezegd te onderzoeken of de Explaine-app een aanvulling kan zijn op de bestaande gegevens van de DCMR¹¹. In 2019 heb ik de Explaine-app gebruikt om de impact van het vliegtuiggeluid te kwantificeren.

Geluidmeetposten

Het door stijgende en landende vliegtuigen geproduceerde geluid wordt al jaren gemeten door de DCMR op zes geluidmeetposten. De resultaten daarvan zijn jaarlijks terug te vinden in de jaarrapportage van de DCMR, en (live) ook terug te zien op de site van Casper flighttracking.

Daarnaast heeft het RIVM eind 2018 / begin 2019 wat geluidmetingen verricht bij woningen in de wijk Sveaparken in het kader van het project 'Samen meten'. Daarbij werden bij stijgende vliegtuigen in de vroege ochtend in die wijk geluidspieken tot ruim 85 dB gemeten.

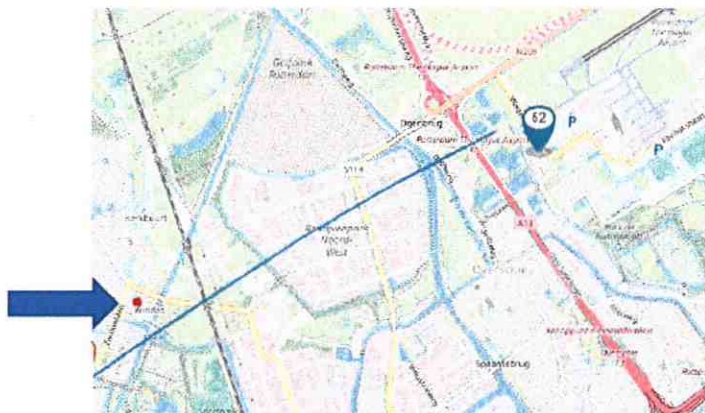
Rol voor Explaine-app

De Explaine-app op de smartphone heeft nu nog een beperkte toepassing, maar er wordt gewerkt aan een ontwikkeling waarbij burgers een continue geluidsmeting kunnen doen. Als behalve Rotterdam ook de andere steden rond RTHA het belang van de app onderschrijven en er een samenwerking met de DCMR komt, kan er een uitgebreid meetnet ontstaan dat veel inzicht in de daadwerkelijke geluidsbelasting van het vliegveld zal geven. De gegevens die nu al verzameld zijn, ook die rond RTHA, zijn inmiddels te raadplegen op de website van Explaine¹². Overigens is gebleken dat de Explaine-app een betrouwbaar beeld geeft van de geluidsbelasting en hooguit 2 dB afwijkt van een professionele geluidsmeter¹³.

Schuin onder landingsroute

Als vertegenwoordiger van de bewoners van Schiedam ervaar ik ook zelf dagelijks het geluid van de vliegtuigen van en naar Rotterdam The Hague Airport.

Mijn huis staat aan de Ringvaart in Schiedam Spaland (Schiedam-Noord), op ongeveer 3500 meter vanaf de westelijke kop van de start-/landingsbaan. En net binnen de 56 dB(A) contour van RTHA.



¹¹ <https://schipholwatch.nl/2019/11/22/wethouder-arno-bonte-rotterdam-omarmt-explane/>

¹² <https://reports.explane.org/nl/>

¹³ <https://schipholwatch.nl/2019/08/15/gemiddelde-afwijking-explane-slechts-2-db/>

Geluidsniveau landend toestel

In de meetresultaten van de Explane-app is te zien dat in (mijn) postcodegebied (3124) bij 184 metingen een gemiddeld piekniveau is gemeten van 82 dB in de avond. Dit zal dus met name op landende toestellen betrekking hebben gehad.

Zelf heb ik 134 metingen via de Explane-app gedaan en ingestuurd, waarvan er ruim 100 betrekking hadden op landende toestellen. Die metingen zijn gedaan in de tuin van mijn woning, waardoor de meting uiteraard niet geheel representatief is, maar wel reproduceerbaar. Het door mij gemeten geluidsniveau bij passage van een landend vliegtuig bleek **tussen 84 en 88 dB** te liggen. De toestellen kwamen gemiddeld op een hoogte van iets meer dan **200 meter** over.

Als voorbeeld de situatie van 22 juni 2019 23.40 uur:

Met de Explane-app meette ik 87 dB bij drie passages van landende Transavia B737's. Volgens de gegevens van DCMR/Casper op het meetpunt aan de Nachtegaallaan (500 meter westelijker) waren er drie geluidspieken van 84 dB.

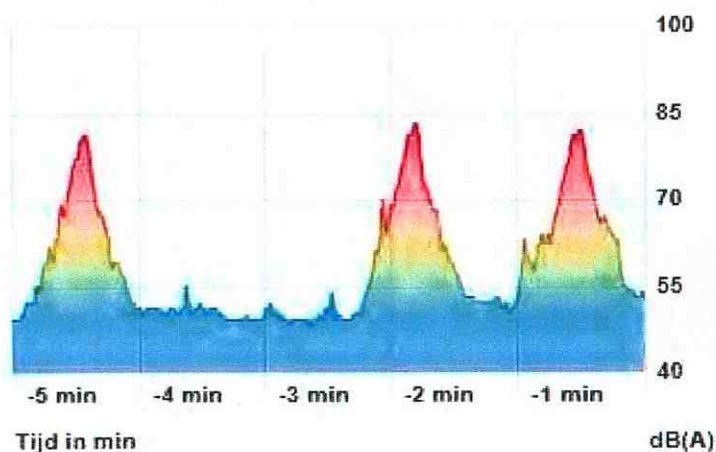
NAAM

2: Nachtegaallaan

ADRES

Nachtegaallaan, Schiedam

Geluid grafiek



Geluidsniveau stijgend toestel

De door mij gemeten geluidsniveaus bij stijgende vliegtuigen varieerden **tussen 78 en 86 dB**. Daarbij waren weersomstandigheden (bewolking, wind), route en hoogte (snelle klim) van invloed. De gemiddelde hoogte waarop vliegtuigen langs de wijk vlogen bedroeg 500 meter.

Beleving van vliegtuiglawaai

Zoals het RIVM in zijn rapport aangeeft is hinder een verzamelterm voor allerlei negatieve gevoelens, zoals ergernis, ontevredenheid, boosheid, teleurstelling, zich teruggetrokken voelen, hulpeloosheid, neerslachtigheid, ongerustheid, verwarring, het zich uitgeput voelen en agitatie. "Hinderbeleving" geeft aan in hoeverre omwonenden verstoring van hun activiteiten ervaren. Ik wil er hier twee belichten, namelijk 'spraakverstaanbaarheid' en 'voortijdig ontwaken'.

Gezien de locatie van mijn woning heb ik, zoals uit bovenstaande metingen duidelijk zal, zijn zowel hinder van stijgende als van dalende vliegtuigen. De hinder van stijgende toestellen concentreert zich voornamelijk in de ochtend, die van landende in de avonden. Spraakverstaanbaarheid (ook binnenshuis) is vooral in het geding bij landende vliegtuigen en slaapverstoring in mijn perceptie met name bij de stijgende.

Spraak verstaan

In 2019 is de hinder in de late avond in de zomermaanden wel meegevallen: op veel avonden kwam er geen landend vliegtuig over (zie hoofdstuk 3: op 50% van de avonden). Passages met een piekniveau rond 85 dB echter zijn wel zeer hinderlijk, niet alleen buitenshuis. Ook in huis (woonkamer) is het geluid goed hoorbaar, zeker met ventilatieroosters open en op warme zomeravonden als er een raam of deur openstaat.

Een passage duurt ongeveer **30 seconden** en bereikt binnenshuis een niveau waarop een gesprek moet worden onderbroken of het geluid van de TV niet meer hoorbaar is: 63 dB.

De vluchten zijn door Transavia zó gepland dat er als er op tijd gevlogen wordt **zes** van deze passages plaatsvinden **tussen 22.30 en 23.00 uur**.

Hieronder een grafische weergave van een geluidmeting (B737) op de smartphone bij gesloten ramen:



Vroegtijdig ontwaken

In de zomer van 2019 zijn er (zie hoofdstuk 2) veel meer stijgende vliegtuigen geweest in de vroege ochtend dan ooit tevoren en Schiedam heeft het overgrote deel daarvan te verwerken gekregen. Meestal stegen er minstens zes toestellen (hoofdzakelijk Boeing 737 en Airbus 320) op tussen 07.00 en 07.30 uur. Met geluidsniveaus van meer dan 80 dB in de vroege morgen heeft dit bij mij en bij veel inwoners van Spaland en Sveaparken geleid tot vroegtijdig ontwaken. Met name op warme dagen (raam open / ventilatieroosters open) en in de weekeinden. Wat uitslapen op zaterdag- of zondagochtend is nauwelijks mogelijk geweest. De Gezondheidsraad heeft in zijn rapport over de invloeden van geluid op gezondheid van 2004 gesteld dat "ongeveer de helft van de volwassenen om 7 uur 's morgens nog slaapt." In Schiedam-Noord zouden de inwoners dat ook graag ongestoord doen, zeker in het weekend.

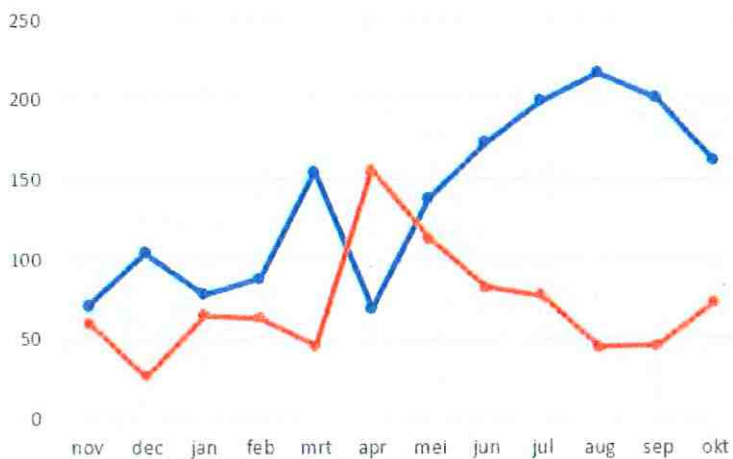
Bijlage 1:

Aantallen stijgende en dalende vliegtuigen via Schiedam en Lansingerland gebruiksjaar 2019

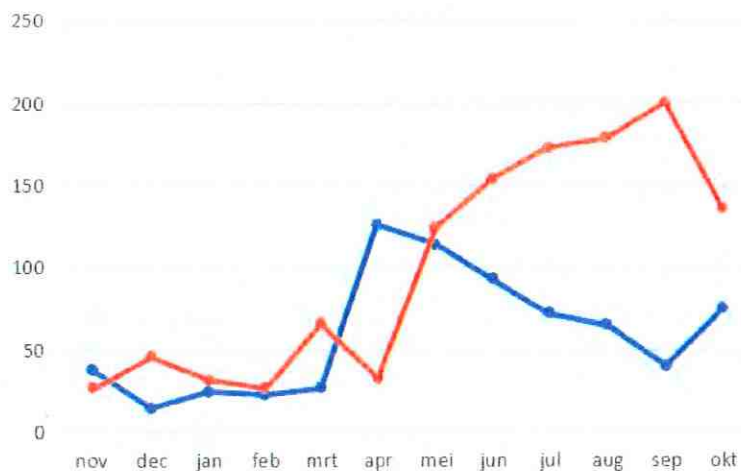
aantal	starts	starts	landingen	landingen
	Sdam	Lala	Sdam	Lala
nov	71	60	38	27
dec	104	27	15	46
jan	78	65	25	32
feb	88	63	23	27
mrt	155	46	27	66
apr	69	156	126	33
mei	138	113	114	124
jun	173	82	93	154
jul	199	77	72	173
aug	217	45	65	179
sep	201	46	40	200
okt	162	73	75	136
totaal	1655	853	713	1197
	69%	31%	36%	64%

Grafische weergave:

Starts Sdam & Lala 07.00 - 08.00 uur



Landingen Sdam & Lala 22.00 - 00.00 uur



Bijlage 2:

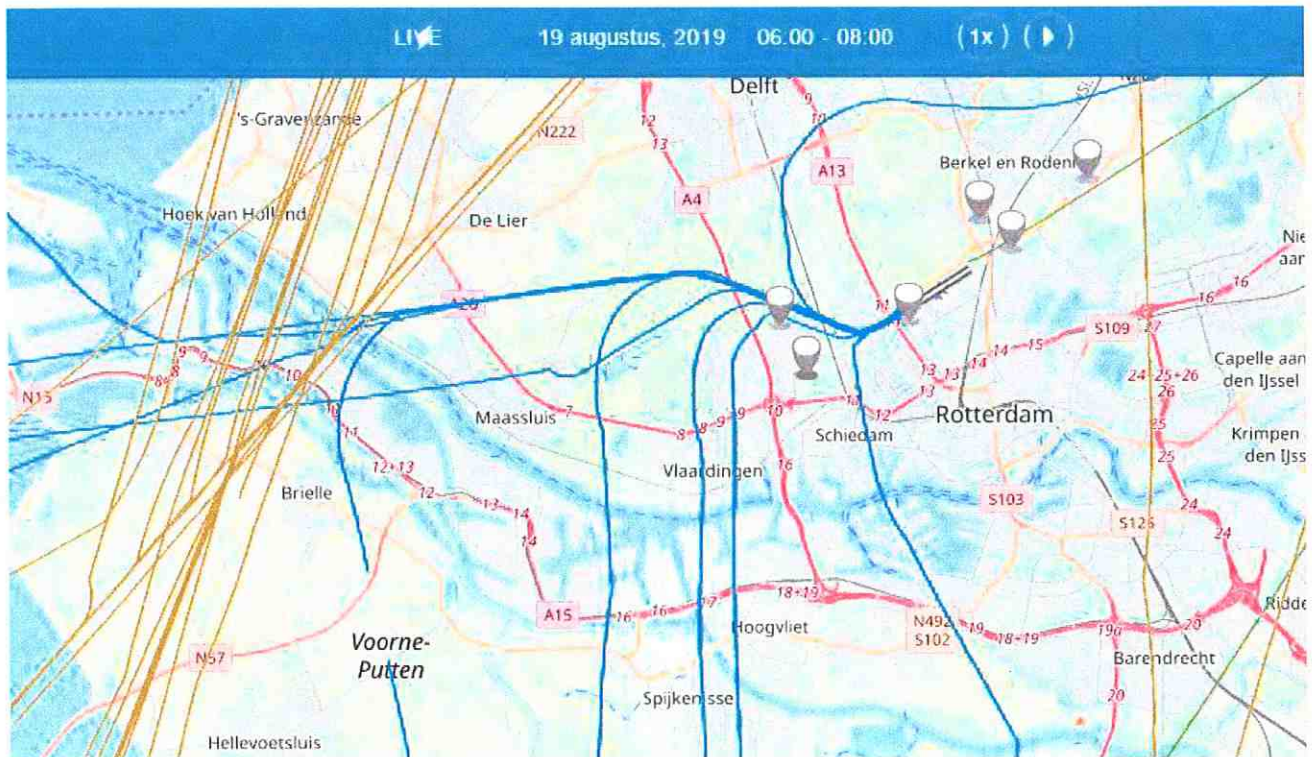
Aantal "stille" ochtenden en avonden

	ochtend	ochtend	avond	avond
stil	Sdam	Lala	Sdam	Lala
nov	10	13	11	17
dec	4	22	23	11
jan	8	14	18	18
feb	6	11	16	11
mrt	5	20	21	7
apr	14	4	5	21
mei	7	9	13	10
jun	2	11	10	7
jul	4	16	17	6
aug	2	19	20	5
sep	4	19	21	4
okt	7	14	18	8
totaal	73	172	193	125

Bijlage 3:

Bron van tellingen door

vanuit tracks "vroeg ochtend": <https://flighttracking.casper.aero/rtm/>



Bijlage 4:

Meldingen van (geluids)hinder door omwonenden in 2018 (bron: jaarrapport DCMR):

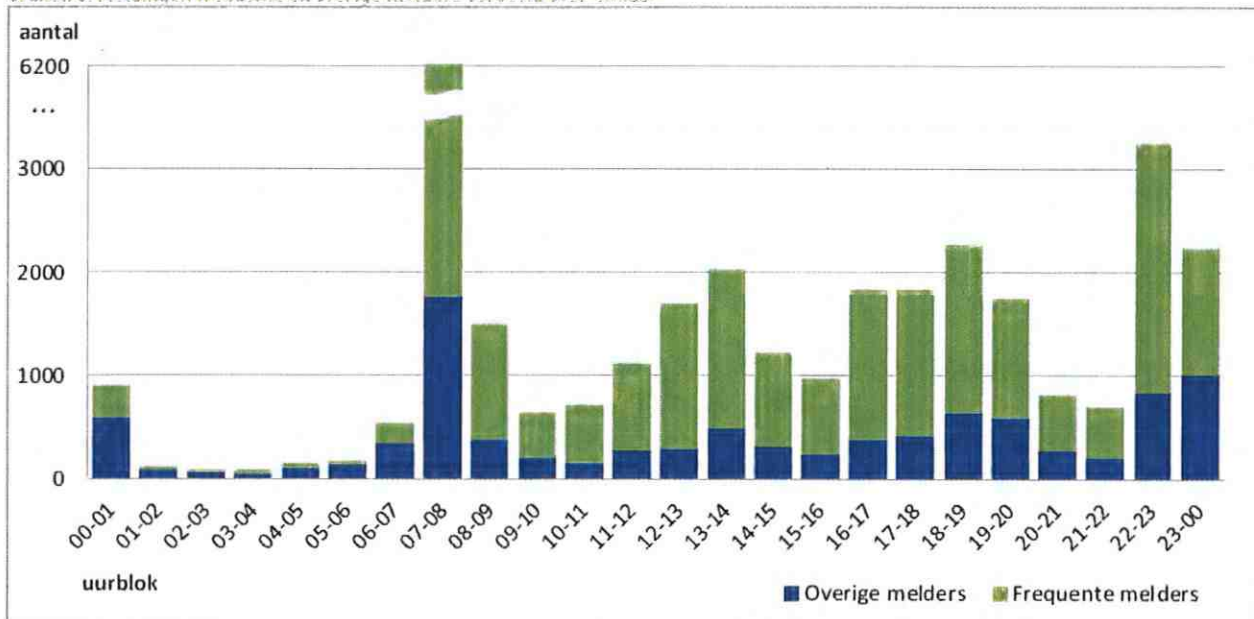
Pag4:

>> De trend van meldingen bleef grotendeels gelijk, namelijk:

- de grootste bron van de overlast: grote luchtvaart;
- de meeste bepalende periode: tussen 07:00 en 08:00 uur én tussen 22:00 en 01.00 uur;
- de meest ervaren hinder: slaapverstoring en verstaanbaarheid. <<

Pag21:

Grafiek 5: Meldingen frequente en overige melders verdeeld over tijd*



Pag24:

>> Samengevat blijkt dat de overige melders voornamelijk:

- melden over verkeersvliegtuigen (de grote luchtvaart) en in mindere mate over helikopters en sportvliegtuigen (kleine luchtvaart);
- melden over de perioden 07:00 - 08:00 uur en 22:00 - 01:00 uur;
- hinder ondervinden in de vorm van slaapverstoring, verstaanbaarheid en maakt irritant geluid. <<

Bijlage 5:

Notitie over capaciteitsdeclaratie geschreven tbv CRO-vergadering december 2019

N.a.v. van deze notitie heeft RTHA aangegeven een verkeerde voorstelling van zaken gegeven te hebben en werden de notulen van de vergadering van 26 september aangepast....

Notitie n.a.v. opmerking inzake capaciteitsdeclaratie CRO 260919

Van: bew vert Schiedam

Datum: 15-12-2019

Tijdens de bespreking van het agendapunt over vroege landingen en late starts is door vanuit RTHA gesteld dat al sinds jaren in de capaciteitsdeclaratie is opgenomen dat er tussen 07.00 en 08.00 uur 1200 passagiers verwerkt kunnen worden. En dit dus geen nieuwe ontwikkeling is, zoals ik had aangegeven.

Deze opmerking van is echter niet correct. Pas sinds de capaciteitsdeclaratie van zomer 2018 is dat maximum op 1200 gesteld. Tot die tijd was de capaciteit tussen 7 en 8 uur 's morgens max 835 passagiers.

Zie onderstaande uitsneden uit de respectievelijke capaciteitsdeclaraties:

Capaciteitsdeclaratie zomer 2017 (opgesteld op 290916):

The capacity in the departure-lounge is limited to 650 passengers at any given moment. The average time spent by passengers in the departure-lounge is 60 minutes. This results in a maximum capacity of 650 passengers departing per hour except for the period 0455UTC-0600UTC (0655LT-0800LT). In the period 0455UTC-0600UTC (0655LT-0800LT) the maximum capacity is 835 passengers departing in this specific period of which the maximum capacity in the period 0455UTC-0525UTC (0655LT-0725LT) is 790 departing passengers.

Capaciteitsdeclaratie winter 2017/2018 (opgesteld op 010517):

The capacity in the departure-lounge is limited to 650 passengers at any given moment. The average time spent by passengers in the departure-lounge is 60 minutes. This results in a maximum capacity of 650 passengers departing per hour except for the period 0555UTC-0700UTC (0655LT-0800LT). In the period 0555UTC-0700UTC (0655LT-0800LT) the maximum capacity is 835 passengers departing in this specific period of which the maximum capacity in the period 0555UTC-0625UTC (0655LT-0725LT) is 790 departing passengers.

Capaciteitsdeclaratie zomer 2018 (opgesteld op 220817):

- In 2018 reconstruction of the departure lounge of the airport will commence this will result in
 - o Temporary departure lounge with the capacity of future situation. Therefore the number of departing passengers will rise from 650 to 900 per hour with 11 gates available.
 - o Peak capacity departures will rise from 835 to 1.200 per hour for the period 0455z – 0600z (first hour after night curfew).

In 2018 heeft de vergroting van de terminalcapaciteit niet geleid tot (veel) meer vluchten omdat de uitbreiding van de capaciteit vrij laat werd gerealiseerd. Pas in zomerdienstregeling 2019 werd de volle capaciteit benut, hetgeen dit jaar leidde tot mijn notitie van 8 september 2019 waarin ik aangaf dat als gevolg van de vergroting van de terminalcapaciteit er dit jaar sprake is geweest van 20% meer vluchten in de vroege ochtend.

Bijlage 6:

Uit MER RTHA Deelonderzoek Geluid, sept 2015.

5.1.1 Geluidsbelasting Lden

Voor de berekening van de Lden-geluidsbelasting worden alle bewegingen, zowel van helikopter- als van vliegtuigverkeer, in de berekening meegenomen. Het betreft alle vliegtuig- en helikopterbewegingen die in een jaar voorkomen. De Lden-geluidsbelasting is vervolgens de gemiddelde geluidsbelasting voor een etmaal. Bij de Lden-berekening vindt weging plaats voor het tijdstip van de beweging, gewogen in de drie perioden: de dag (07.00 tot 19.00 uur) krijgt een weging van 1, de avond (19.00 tot 23.00 uur) krijgt een weging van 3,16 en de nacht (23.00 tot 07.00 uur) krijgt een weging van 10. Conform het rekenvoorschrift wordt een meteotoeslag van 20% gehanteerd. Deze toeslag wordt toegepast om de jaarlijkse fluctuaties in weersomstandigheden en daarmee start- en landingsrichting op te vangen. Dit wordt gedaan door het procentuele gebruik van elk baanrichting met 10%-punt op te hogen. De Lden-geluidsbelasting is de geluidsbelasting op de gevel.

6.2 Baangebruik luchtverkeer

Het baangebruik is in belangrijke mate afhankelijk van de optredende weersomstandigheden. In de berekeningen wordt uitgegaan van het gemiddelde baangebruik over meerdere jaren. De verdeling tussen de baankoppen 06 en 24 is 33% in de richting van 06, en 67% in de richting van 24. In afwijking hiervan geldt tussen 23.00-06.00 uur een verdeling van 43% in de richting van 06 en 57% in de richting van 24. De afwijking in de nachtperiode is te verklaren doordat de wind 's nachts meestal zwak is waardoor met name landingen vaker richting 06 kunnen plaatsvinden. In de Lden-berekeningen wordt meteotoeslag toegepast door in de baanverdeling het gebruik met 10%-punt per baanrichting te verhogen, wat betekent dat er wordt gerekend met 20% meer vliegtuig- en helikopterbewegingen, zoals in 5.1.1 reeds beschreven. Bovenstaande is weergegeven in tabel 10. Gegevens over de laatste 10 jaar laten zien dat de gehanteerde verdeling met meteotoeslag toereikend is, al is in sommige jaren actieve sturing op het baangebruik noodzakelijk gebleken om geen overschrijding van grenswaarden te krijgen (bron: RTHA).

Tabel 10 Baanverdeling voor starts, landingen en circuits voor alle alternatieven.

Baan	Zonder meteotoeslag		Met meteotoeslag	
	Al het verkeer (exclusief het commerciële verkeer in de nachtperiode 23:00-07:00)	Commercieel verkeer in de nachtperiode (23:00-07:00)	Al het verkeer (exclusief het commerciële verkeer in de nachtperiode 23:00-07:00)	Commercieel verkeer in de nachtperiode (23:00-07:00)
06	33%	40%	43%	50%
24	67%	60%	77%	70%
Totaal	100%	100%	120%	120%

Ministerie van Landbouw,
Natuur en Voedselkwaliteit

> Retouradres Postbus 20401 2500 EK Den Haag

geadresseerde

**Directoraat-generaal Natuur,
Visserij en Landelijk Gebied**
Cluster Natuurvergunningen

Bezoekadres
Bezuidenhoutseweg 73
2594 AC Den Haag

Postadres
Postbus 20401
2500 EK Den Haag

Overheidsidentificatienr

T 070 379 8911 (algemeen)
F 070 378 6011 (algemeen)
www.rijksoverheid.nl/Inv

Behandeld door

T
I

Ons kenmerk
DGNVLG-NV / 20003864

Uw kenmerk
SchipholVerzoekVliegveldenSept
2019

Bijlage(n)
2

Datum 2 april 2020
Betreft Wet natuurbescherming: beslissing handhavingsverzoek inzake
Rotterdam The Hague Airport

Besluit

Geachte,

Op 23 september 2019 ontving ik uw verzoek tot handhaving op grond van artikel 5:2 eerste lid onderdeel b, Algemene wet bestuursrecht (Awb) ten aanzien van Rotterdam The Hague Airport (verder: RTHA). U geeft aan dat RTHA geen vergunning op grond van artikel 2.7, tweede en derde lid, Wet natuurbescherming (Wnb) heeft. U verzoekt om alle activiteiten die momenteel in strijd met het recht worden verricht door de RTHA per direct te (laten) beëindigen en beëindigd te houden. Dit kan op korte termijn alleen door het aantal vliegbewegingen (starts en landingen) op de luchthavens terug te brengen tot het aantal zoals dat positief was vergund op de referentiedatum.

Procedure

Bij brief van 21 november 2019 (kenmerk: DGNVLG-NV/19277992) heb ik de ontvangst van uw verzoek bevestigd. Daarin heb ik ook medegedeeld dat ik zienswijzen op zal vragen bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en RTHA.

Met mijn brief van 8 november 2019 (kenmerk DGNVLG-NV / 19264383) heb ik besloten de besluitvormingstermijn voor uw aanvraag te verlengen tot 1 april 2020. Per e-mail van 14 november 2019 ontving ik van uw vertegenwoordiger een brief dat u de termijn onredelijk en onrechtmatig vindt. Bij brief van 28 november 2019 (kenmerk: DGNVLG / 19284096) heb ik u medegedeeld aan deze datum vast te houden.

Bij e-mail van 15 november 2019 verzocht u mij de zienswijzen uiterlijk 5 december 2019 aan u toe sturen. Per e-mail van 29 november 2019 heb ik uw verzoek afgewezen, maar wel aangegeven dat ik de zienswijzen als bijlagen bij het primair besluit mee zal sturen. U treft deze in de bijlagen aan.

Belanghebbenden

Ik stel vast dat MOB op grond van artikel 1:2, derde lid, Awb in deze aangelegenheid als belanghebbende kan worden aangemerkt, zodat ik het handhavingsverzoek ingevolge artikel 1:3, derde lid, Awb dien aan te merken als een aanvraag om een handhavingsbesluit.

Verder zijn RTHA en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (verder: I&W) door mij als (derde) belanghebbende aangemerkt en worden zij om die reden betrokken bij de afhandeling van uw handhavingsverzoek.

Bij brief van 10 oktober 2019 heb ik de RTHA (kenmerk: DGNVLG-NV/ 19236932) en bij brief van 23 oktober 2019 heb ik het IenW (kenmerk: DGNVLG-NV / 19250394) verzocht om hun zienswijze.

Deze heb ik op 28 november 2019 van RTHA en op 4 december 2019 van I&W ontvangen. Voor de inhoud van de zienswijzen verwijs ik naar de bijlagen.

Bevoegdheid

Op grond van artikel 1.3, vijfde lid, Wnb zijn 'activiteiten ten aanzien van (...) overige burgerluchthavens van nationale betekenis als bedoeld in artikel 8.1, tweede lid van de Wet luchtvaart' in artikel 1.3, aanhef en sub a onder 4e, van het Besluit natuurbescherming aangewezen. In artikel 8.1, derde lid, van de Wet luchtvaart is de luchthaven RTHA aangewezen als luchthaven van nationale betekenis.

Dat betekent dat ik, in plaats van Gedeputeerde Staten van de provincie waar de activiteit in hoofdzaak plaatsvindt, bevoegd ben tot vergunningverlening op grond van artikel 2.7, tweede lid, Wnb en handhaving op grond van artikel 7.2, tweede lid, onderdeel a, Wnb.

Motivering handhavingsverzoek

Kort weergegeven voert u het volgende aan:

"De sector weg- en vliegverkeer dient substantieel bij te dragen aan de oplossing van de stikstofcrisis, vermindering van gezondheidsschade door NOx en ammoniak, en dus ook substantieel in dient te leveren. (...) De uitstoot door de vliegtuigen leidt tot stikstofdepositie op een groot aantal Natura-2000 gebieden. Bovengenoemde luchthavens hebben daarom een vergunning nodig op grond van artikel 2.7, tweede lid, van de Wnb. (...)

Voor luchthavens bestaat geen uitzondering op de vergunningplicht. (...) Het is niet toegestaan dat de vijf luchthavens activiteiten verrichten in afwijking van het vergunde ten tijde van de relevante referentiedatum. (...) Het aantal vliegbewegingen dient in ieder geval teruggebracht te worden tot het aantal op de referentiedatum van 7 december 2004. Echter, niet kan worden uitgesloten dat de juiste referentiedatum nog vroeger is in de jaren negentig van de vorige eeuw, ten vroegste 10 juni 1994. (...) (De luchthaven is) lokaal en regionaal een belangrijke bron van NOx/NO2 en (ultra) fijn stof. Naast directe schade aan de gezondheid leidt de stikstofdepositie ook tot forse economische schade.

(U verzoekt) om alle activiteiten zoals die momenteel in strijd met het recht worden verricht (...) per direct te beëindigen en beëindigd te houden nu blijkt dat deze luchthavens niet over een geldige Wnb vergunning beschikken. Dit kan op korte termijn alleen door het aantal vliegbewegingen (starts en landingen) op de luchthaven terug te brengen tot het aantal zoals dat positief was vergund op de referentiedatum."

Verder merkt u op dat een eventueel gedoogbesluit in strijd zou zijn met de Habitatrichtlijn en dat het rechtszekerheidsbeginsel niet zo ver kan gaan dat dit aan een goede werking van de Habitatrichtlijn in de weg mag staan.

Beoordeling handhavingsverzoek

Om het handhavingsverzoek te beoordelen moet worden onderzocht of er sprake is van een vergunningplicht en dus van een overtreding:

1. Is er sprake van een project in de zin van artikel 6, derde lid, Habitatrichtlijn, omdat sprake is van een activiteit die kan leiden tot significant schadelijke gevolgen voor de instandhoudingsdoelstellingen van een Natura 2000-gebied?
2. Wanneer is de verplichting uit artikel 6, derde lid, van de Habitatrichtlijn gaan gelden voor de betrokken Natura 2000-gebieden (Europese referentiedatum)?
3. Was er op die datum naar nationaal recht reeds toestemming verleend voor het project? En zo ja, wat was de depositie die werd veroorzaakt op de Europese referentiedatum? Voor deze 'bestaand recht-depositie' is geen passende beoordeling en vergunning nodig.
4. Is het project sinds de Europese referentiedata ongewijzigd voortgezet? Ongewijzigde voortzetting van één en hetzelfde project is aan de orde, als sprake is van continuïteit en volledige overeenstemming, met name wat betreft de plaatsen waar en de voorwaarden waaronder deze activiteit wordt uitgevoerd. Zo ja, dan geldt een volledige vrijstelling van de verplichting uit artikel 6, derde lid, Habitatrichtlijn en is geen passende beoordeling en vergunning vereist. Zo nee, dan is in beginsel een passende beoordeling en vergunning vereist voor het verschil tussen de huidige depositie en de 'bestaand recht-depositie'.

In gevallen waarin de toegestane depositie op Natura 2000-gebieden na de Europese referentiedatum publiekrechtelijk is beperkt, geldt deze lagere depositie als het nieuwe bestaand recht. Dat is het geval omdat in die situatie geen sprake meer is van de ongewijzigde voortzetting van het project waarvoor toestemming is verleend voor de Europese referentiedatum. In dat geval is een passende beoordeling en vergunning nodig voor de toename ten opzichte van de nieuwe 'bestaand recht-depositie'.

Mocht uit het bovenstaande volgen dat een passende beoordeling en vergunning nodig is voor (een deel van) het project, dan moet in beginsel handhavend worden opgetreden en dient mogelijk (een deel van) het project te worden beëindigd na een begunstigingstermijn. Daartoe kan een last onder dwangsom worden opgelegd. In het geval sprake is van een concreet zicht op legalisatie of wanneer handhaving onevenredig zou zijn, dient het verzoek te worden afgewezen.

Ad 1 Is sprake van een project met significante gevolgen?

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (Afdeling) hanteert als uitgangspunt dat een plan of project dat kan leiden tot een toename van stikstofdepositie op overbelaste stikstofgevoelige natuurwaarden in een Natura 2000-gebied, significante gevolgen kan hebben voor de natuurwaarden in dat gebied, zodat daarvoor in beginsel een passende beoordeling moet worden gemaakt.¹

Vliegtuigbewegingen van en naar RTHA kunnen leiden tot stikstofdepositie op al overbelaste en stikstofgevoelige natuurwaarden gelegen relevante Natura 2000-gebieden.

Conclusie

Er is sprake van een project, nu niet op voorhand kan worden uitgesloten dat de vliegbewegingen van en naar RTHA, kunnen leiden tot significante gevolgen voor stikstofgevoelige en al overbelaste natuurwaarden in de relevante Natura 2000-gebieden.

Ad 2 Wat zijn de Europese referentiedata van de betrokken Natura 2000-gebieden?

Die referentiedatum is voor Vogelrichtlijngebieden op z'n vroegst 10 juni 1994 (uiterste implementatiedatum Habitatrichtlijn, waarin in artikel 7 is bepaald dat artikel 6 ook geldt voor Vogelrichtlijngebieden), of later als het gebied later is nationaal aangewezen.

De Europese referentiedatum is voor Habitatrichtlijngebieden de datum waarop de Europese Commissie de gebieden heeft geplaatst op de communautaire lijst in de zin van artikel 4 Habitatrichtlijn: 7 december 2004, of later, als het gaat om een nieuw gebied dat later is geplaatst op de communautaire lijst.

Bij het MER ten behoeve van het Luchthavenbesluit RTHA is een Natuurtoets Aanpassing gebruik RTHA opgesteld. In deze rapportage zijn de Natura 2000 gebieden betrokken die op een afstand van minder dan 20km afstand liggen van de luchthaven. Hier wordt gevlogen op een afstand tot 1000 voet en kan er sprake zijn van stikstofdepositie.

Natura 2000-gebied	VR/HR	Datum aanwijzing/plaatsing
Oude Maas	HR	7 december 2004
Solleveld & Kapittelduiden	HR	7 december 2004
Westduinpoark & Wapendal	HR	7 december 2004
Meyendel & Berkheide	HR	7 december 2004
Boezems Kinderdijk	VR	24 maart 2000

Conclusie

Omdat er sprake kan zijn van stikstofdepositie op reeds overbelaste gebieden neem ik als referentiedatum aan 24 maart 2000.

Ad 3 Was er op die datum al toestemming verleend voor het project naar nationaal recht?

De eerste aanwijzing van RTHA als luchtvaartterrein Rotterdam is vastgesteld op 13 november 1964². In die aanwijzing is geen beperking van vliegtuigbewegingen opgenomen. Overeenkomstig die aanwijzing is in 1966 de baanlengte naar de huidige 2.200 meter verlengd. In 1970 is de huidige terminal geopend.

Conclusie

Op de referentiedatum van 24 maart 2000 was sprake van bestaande rechten. Er was immers vanaf 13 november 1964 toestemming naar nationaal recht verleend voor vliegbewegingen vanaf en naar RTHA. Daarbij is geen beperking ten aanzien van geluid of aantal vliegbewegingen opgenomen.

Ad 4 Is het project sinds de Europese referentiedatum ongewijzigd voortgezet?

De aanwijzing van 1964 is op 17 oktober 2001³ vervangen door het Aanwijzingsbesluit luchtvaartterrein Rotterdam (verder: Aanwijzingsbesluit 2001). Daarin is onder andere het volgende geregeld:

- het gebruik van het luchtvaartterrein als "zakenluchthaven";
- de vaststelling van een geluidszone met een grenswaarde van 35 Ke en met de geluidscontouren behorende bij de waarden 40, 45, 50, 55 en 65 Ke;
- de vaststelling van de geluidszone met een grenswaarde van 47 bkl en met een bijbehorende geluidscontour van 57 bkl;

Met het Aanwijzingsbesluit 2001 is het in beginsel onbeperkte bestaand recht van de luchthaven zoals toegestaan in 1964 publiekrechtelijk beperkt.

Op 14 juli 2004 is het Aanwijzingsbesluit 2001 gewijzigd⁴. De 35Ke geluidszone met grenswaarde blijft onveranderd. Wel vindt er een wijziging van de openingstijden plaats waardoor er binnen de in 2001 vastgestelde geluidszone 350 extra nachtvluchten mogelijk worden gemaakt.

Daarvoor was op 8 april 2004 het besluit genomen om het Luchthaventerrein Rotterdam haar activiteit volledig gecoördineerd uit te laten en daarmee is vanaf deze datum ook het Besluit Slotallocatie van toepassing.

Deze besluiten worden niet aangemerkt als publiekrechtelijke besluiten die een inperkend gevolg hebben op de bestaande rechten voortvloeiend uit het Aanwijzingsbesluit 2001.

Op 22 september 2010 is een wijzigingsbesluit van de Aanwijzing luchtvaartterrein RTHA genomen (verder: Wijzigingsbesluit 2010). Dit betreft het verruimen van de Ke-geluidszone opdat extra overheidsvluchten kunnen worden afgewikkeld die door de sluiting van het Marinevliegkamp Valkenburg niet meer geacommodeerd kunnen worden op Valkenburg. Voor lichtere vliegtuigen (propeller aangedreven en met een maximaal startgewicht van 6000kg) die de routes voor het klein verkeer volgen, zoals recreatievluchten die op RTHA plaatsvinden, geldt een afzonderlijke milieuzone, de Bkl-zone (Belasting kleine luchtvaart). Deze zone en de bijbehorende invoerset van dit 'kleine verkeer' (29.445 bewegingen per jaar)

² Stcrt. 1964, 225 en 232, laatstelijk gewijzigd op 28 maart 2000, Stcrt. 2000, 62

³ Stcrt. 2001, 209

blijven ongewijzigd ten opzichte van de aanwijzing 2004. Ook dit besluit heeft niet geleid tot verdere inperking van de rechten voortvloeiend uit het Aanwijzingsbesluit 2001.

Op 1 mei 2013 is het Wijzigingsbesluit 2010 ongewijzigd vervangen door Omzettingsregeling luchthaven Rotterdam The Hague Airport⁵, (verder: Omzettingsregeling)

Huidige situatie

Voor de huidige situatie van RTHA geldt de Omzettingsregeling waarbij de activiteiten worden uitgevoerd zonder in het bezit te zijn van een Wnb-vergunning. Die vergunningplichtige situatie is ontstaan in 2001. Het is daarmee niet bekend of de huidige stikstofdepositie die door het uitvoeren van vliegbewegingen meer stikstofdepositie tot gevolg heeft dan waar recht op bestaat volgens het Aanwijzingsbesluit 2001.

Voor het commerciële luchtverkeer gelden ook internationale regels waaronder de Verordening (EG) nr. 793/2004, kortheidshalve de Europese Slotverordening. Deze wordt in Nederland uitgevoerd door Stichting Airport Coördination Netherlands (SACN). Door middel van de uitgifte van slots wordt de beschikbare ruimte op de luchthaven voor het commerciële burgerluchtverkeer op een onpartijdige, doorzichtige en niet-discriminerende wijze verdeeld en benut. Bij de vaststelling van beschikbare slots, wordt rekening gehouden met alle relevante technische, operationele en milieubeperkingen. RTHA geeft aan de slotcoördinator aan hoeveel vliegtuigbewegingen zij kan faciliteren in enig gebruiksjaar dat globaal loopt van oktober tot oktober. Vervolgens geeft de slotcoördinator slots uit aan vliegmaatschappijen. Een gebruiksjaar is verdeeld in twee halve jaren. RTHA is gehouden vluchten van luchtvaartmaatschappijen waaraan slots zijn toegekend af te handelen. Een half jaar voor het nieuwe gebruiksjaar (rond 1 mei) moet RTHA aan SACN aan geven hoeveel vliegtuigbewegingen zij het volgend gebruiksjaar (oktober 2020/oktober 2021) kan faciliteren.

Conclusie

Op grond van het voorgaande kom ik tot de conclusie dat RTHA een vergunningplichtige activiteit uitvoert. RTHA is niet in het bezit van de voor deze activiteit, vereiste Wnb-vergunning en daarmee begaat RTHA een overtreding van deze wet.

Gelet op het algemeen belang dat gediend is met handhaving, zal in geval van overtreding van een wettelijk voorschrift in de regel handhavend moeten worden opgetreden. Op basis van vaste jurisprudentie van de Afdeling kan slechts onder bijzondere omstandigheden van handhaving worden afgezien. Dit kan zich voordoen indien concreet zicht op legalisering bestaat, en verder kan handhavend optreden zodanig onevenredig zijn in verhouding tot de daarmee te dienen belangen dat van optreden in de concrete situatie behoort te worden afgezien.

Een concreet zicht op legalisering bestaat op dit moment niet, omdat er nog geen aanvraag is ingediend. Niettemin kan ik niet voorbijgaan aan het feit dat in elk

geval het overgrote deel van de vliegtuigbewegingen van en naar RTHA kan worden uitgevoerd. Er zijn immers aanzienlijke bestaande rechten op basis van het Aanwijzingsbesluit 2001.

DGNVLG-NV / 20003864

Om te beoordelen of de huidige vliegtuigbewegingen met de huidige vliegtuigen een groter depositie-effect veroorzaakt dan de vliegtuigbewegingen die op basis van het Aanwijzingsbesluit 2001 zijn toegestaan, zal ik van RTHA verlangen dat voor 1 oktober 2020 een aanvraag voor een Wnb-vergunning wordt ingediend.

Bij deze aanvraag zal een passende beoordeling moet worden gevoegd waarvan de stikstofberekening deel uitmaakt. Die stikstofberekening moet bestaan uit een zogeheten verschilberekening waarbij enerzijds inzichtelijk wordt gemaakt wat de depositie was op basis van het maximum gebruik op grond van het Aanwijzingsbesluit 2001 en anderzijds de huidige depositie. In de passende beoordeling zullen ook de effecten van alle andere luchthavengebonden activiteiten, waaronder de zogeheten kleine luchtvaart, op de instandhoudingsdoelen van de relevante Natura 2000-gebieden moeten worden beoordeeld. RTHA zal moeten bezien of en in welke mate het niet beschikken over een natuurvergunning van invloed is op het beschikbaar gestelde aantal vliegbewegingen bij het SACN.

Ik acht het nu onevenredig bezwarend om in afwachting daarvan handhavend op te treden. Op dit moment is niet duidelijk of het aantal vliegtuigbewegingen zou moeten worden beperkt ten opzichte van de bestaande rechten op basis van het Aanwijzingsbesluit 2001. De verwachting voor 2020 is dat het zeer aannemelijk is dat het aantal vliegtuigbewegingen veel lager zal zijn dan in voorgaande jaren gezien de wereldwijde terugloop van vliegtuigbewegingen als gevolg van het COVID-19 virus (coronavirus).

Tegen die achtergrond acht ik voldoende reden aanwezig om gerechtvaardigd af te wijken van de beginselplicht tot handhaving.

Zodra, op basis van de uiterlijk op 1 oktober 2020 door RTHA in te dienen aanvraag voor een Wnb-vergunning met daarbij de passende beoordeling inclusief een stikstofberekening, zicht bestaat op het antwoord op de vraag of er een concreet zicht op legalisering van de luchthaven en de huidige vliegtuigbewegingen is, zal ik een nieuwe afweging maken.

Besluit

Ik wijs het door u ingediende handhavingsverzoek af.

Hoogachtend,

De Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit,
namens deze,

Bijlagen

1. Zienswijze Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
2. Zienswijze Rotterdam The Hague Airport

DGNVLG-NV / 20003864

Bezwaar

Tegen dit besluit staat op grond van de Algemene wet bestuursrecht voor een belanghebbende de mogelijkheid open een bezwaarschrift in te dienen. Een bezwaarschrift moet binnen zes weken na bekendmaking van dit besluit worden ingediend bij:

De Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
Rijksdienst voor Ondernemend Nederland
afdeling Juridische Zaken
Postbus 40219
8004 DE Zwolle

Het bezwaarschrift dient te zijn ondertekend en moet ten minste de volgende elementen bevatten:

- a) de naam en het adres van de indiener;
- b) de dagtekening;
- c) een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaar gericht is, en
- d) de gronden van bezwaar.

Het is raadzaam een kopie van dit besluit bij het bezwaarschrift te voegen.

Kennisgeving

Conform artikel 3:41, eerste lid, van de Awb wordt dit besluit bekendgemaakt door toezending aan aan belanghebbende partijen, te weten Rotterdam The Hague Airport en I&W.

Publicatie

Op grond van artikel 8 van de Wet openbaarheid van bestuur zal het Ministerie van LNV onderhavig besluit openbaar maken. De besluiten op grond van de Wnb, waaronder onderhavige, zullen, onder anonimisering van de persoonsgegevens, geplaatst worden op <https://puc.overheid.nl/natuurvergunningen>.

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Postbus 20901
2500EX, Den Haag

Datum: 30 juni 2020
Betreft: Zienswijze op Ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050

Geachte

De Dorpsraad van Rijsenhout wil gaarne gebruik maken van de mogelijkheid om haar zienswijze kenbaar te maken om zo bij te kunnen dragen aan een herziene Luchtvaartnota.

Rijsenhout heeft sinds de uitvliegroutes vanaf de Kaagbaan geruime tijd geleden zijn gewijzigd en strikter worden gehandhaafd, veel minder last van vliegtuiglawaai. Waar ons dorp wel hinder van heeft zijn de elkaar tegenwerkende procedures van Gemeente Haarlemmermeer, Provincie Noord-Holland en de Rijksoverheid om woningbouw te kunnen realiseren. Elk woningbouwproject, hoe bescheiden ook, moet voor een rechter uitgevochten worden. Frusterend, want binnen de dorpsgrenzen liggen diverse percelen waarop nu vervallen kassen staan, die Rijsenhout al jaren vervangen wil zien door woningen.

Toelichting:

Zoals hier boven geschetst zijn uitvliegroutes ruim 10 jaar geleden aangepast en worden startende vliegtuigen strenger gehouden aan die uitvliegroutes. Gevolg was en is dat het vliegtuiglawaai aanzienlijk minder is geworden. Echter de LiB-contouren zijn onveranderd gebleven. Tevens zijn de LiB-contouren berekend en niet in de praktijk echt gemeten. Die uitkomst zou een heel andere, voor woningbouw gunstige, kunnen zijn. De huidige LiB-contouren zijn, in combinatie met andere regelingen, een grote belemmering voor woningbouw; alle initiatieven hiertoe worden teruggefloten terwijl het, vinden de bewoners, goed wonen is in Rijsenhout. Dit blijkt ook uit het feit dat huizen, die in Rijsenhout te koop komen te staan, heel snel verkocht worden.

In de Luchtvaartnota wordt nog steeds gesproken over een mogelijke komst van een tweede, parallelle Kaagbaan, hier in het dorp de Rijsenhoutbaan genoemd. Deze tweede Kaagbaan zou de Luchthaven flexibeler moeten maken, echter – ook volgens de geraadpleegde LVNL – de twee naast elkaar liggende banen kunnen niet tegelijkertijd gebruikt worden. Daar komen ze eenvoudigweg te dicht voor bij elkaar te liggen en dus een onverantwoord risico opleveren voor ongelukken.

Het opheffen van de grondreserveringen en daarmee het vervallen van de

plannen voor de Parallele Kaagbaan zal voor Rijsenhout een enorme opluchting zijn. Komt de baan er wel, dan wordt ons dorp onleefbaar. Het gebruik van de Zwanenburgbaan als startbaan in zuidelijke richting heeft dat vorig jaar, tijdens onderhoud aan de Kaagbaan en de aanleg van een taxibaan vele weken afdoende aangetoond.

Samenvattend pleit de Stichting Dorpsraad Rijsenhout een door metingen actuele herinrichting van de LiB-contouren en het uit het ontwerp schrappen van de plannen voor een Parallele Kaagbaan.

Met vriendelijk groet,

Secretaris Stichting Dorpsraad Rijsenhout
secretaris@dorpsraadrijsenhout.nl

Bewonersvertegenwoordigers CRO – RTHA

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Participatie
Ontwerp-Luchtvaartnota 2020 – 2050
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Betreft: Zienswijze bewonersvertegenwoordigers CRO-RTHA op ontwerp-Luchtvaartnota
Datum: 30 juni 2020

Geachte

Wij hebben met interesse kennisgenomen van de ontwerp-Luchtvaartnota 2020 – 2050 (LVN) en bieden u hierbij onze zienswijze op dit concept aan. In de nota worden veel voor de Rotterdamse regio relevante onderwerpen aangesneden. Als bewonersvertegenwoordigers constateren wij echter met enige zorg dat uw nota (te) veel open einden kent.

De bewonersvertegenwoordigers in de CRO hebben de afgelopen jaren op diverse manieren bijgedragen aan 'het goede gesprek' om te komen tot een aanvaardbaar woon- en leefklimaat in de omgeving van RTHA. Tot op heden heeft dat nog geen noemenswaardig effect gehad. De luchthaven blijkt te blijven streven naar 'groei', waar de omgeving behoefte heeft aan 'minder hinder'. Deze ogenschijnlijke tegenstelling vinden wij ook terug in de ontwerp-Luchtvaartnota. De ligging van RTHA met woonwijken op nog geen kilometer van de start- en landingsbaan in een regio met een grote verstedelijkingsopgave maakt oplossing van deze kwestie urgent. Een luchthaven die gezien de ligging bedoeld was als kleine zakenluchthaven is verworden tot een opstapplaats voor goedkope vakantievluchten; daarin zal de luchthaven wellicht in een regionale behoefte voorzien. Maar de omwonenden hebben vooral behoefte aan rust en een gezond leefklimaat, hetgeen nu niet het geval is. De zeer sterke stijging van het aantal klachten over vlieghinder in de laatste jaren is een duidelijke aanwijzing dat de hinder toeneemt en de tolerantie van omwonenden afneemt.

Daarom zijn wij van mening dat gegeven de specifieke omstandigheden bij RTHA in de luchtvaartnota dient te worden uitgesproken, dat groei van het groot commercieel verkeer op deze regionale luchthaven, gezien de ligging in strijd is met de door u geformuleerde uitgangspunten en dat het luchtverkeer moet worden teruggebracht tot een niveau dat een aanvaardbaar woon- en leefklimaat in de omliggende woonwijken garandeert.

In deze zienswijze zullen wij op enkele punten ingaan als nadere regionale invulling van de zienswijze die op 26 juni jl. is ingediend door stichting ABReL, onze koepelorganisatie, die we als hier ingelast beschouwen.

De hoofdpunten in onze zienswijze zijn:

- De begrippen hinder en hinderbeperking moeten helder en geaccepteerd gedefinieerd worden.
- Het vermeende economische belang van RTHA kan geen reden voor groei van de luchthaven zijn, de geclaimde regionale vraag evenmin.
- De referentiesituatie voor toekomstig beleid is niet helder beschreven.
- De WHO-gezondheidsaanbevelingen dienen in toekomstig beleid verankerd te worden.
- Wij wijzen verdienen van groei door het op papier verminderen van geluidsproductie af.
- Bij RTHA is een strikt gelimiteerde extensieregeling nodig om nachtvluchten tot een minimum te beperken.
- Het steeds meer volvliegen van de randen van de dag moet fors teruggebracht worden.
- Er zal een betere monitorings- en handhavingssystematiek moeten komen.
- Niet het "verdienen van groei", maar het "**recht op rust**" moet centraal staan in het beleid rond RTHA.

Positie van de regionale luchthavens

In de ontwerp-luchtvaartnota wordt uitgesproken dat regionale luchthavens er ook echt zijn voor de regio waarin zij liggen. Bij RTHA levert dit dus een enorme spagaat op tussen groeiambities en hinderbeperking. Dat geldt in belangrijke mate voor de grote luchtvaart, die zich steeds meer toelegt op de groeiende vraag naar vakantievluchten (ook van buiten de regio), maar ook de kleine luchtvaart vliegt nog steeds met allerlei kleine motorvliegtuigen, wat ook hinder oplevert. En wat wordt verstaan onder "regionale vraag"? Willen inwoners van bijvoorbeeld Barendrecht per sé zo snel mogelijk naar Alicante vliegen, of laten zij de keuze van hun reisdoel afhangen van een goedkoop aanbod? Met andere woorden, is het ook niet zo dat het aanbod van lowcost carriers de vraag aanjaagt?

De ontwerp-Luchtvaartnota gaat ervan uit dat groei mogelijk is en dat daarbij de kwaliteit van de leefomgeving kan toenemen door heldere afspraken, duidelijke regels en het toepassen van "hinderbeperkende maatregelen". Dit is in de voorbije jaren bij RTHA onhaalbaar gebleken. Voorstellen bleken onhaalbaar vanwege bepalingen in de 'Omzettingsregeling RTHA' die al ver over zijn houdbaarheidsdatum heen is. Om daadwerkelijk tot hinderbeperking te komen zullen nieuwe regels waarin duidelijke keuzes zijn gemaakt in een nieuw luchthavenbesluit voor RTHA opgenomen moeten worden. Daarnaast weet de luchthaven gebruik te maken van die gedateerde regels door de randen van de dag steeds voller te proppen: in 2019 waren er vanaf RTHA middels uitbreiding van de terminalcapaciteit 20% meer vertrekkende vluchten tussen 07.00 en 08.00 uur 's morgens t.o.v. 2018 met als rechtvaardiging: "omdat het kan en omdat het mag". De luchthaven en de providers zijn voornemens deze planning in de komende jaren voort te zetten waarmee zij meer overlast en hinder in deze 'gevoelige uren' zullen veroorzaken zonder dat dit voorkomen kan worden.

Groei versus hinder

In de ontwerp-Luchtvaartnota besteedt u terecht veel woorden aan 'hinder en hinderbeperking', maar er wordt geen poging gedaan om dit begrip te definiëren. Daartegenover is wel volstrekt duidelijk wat wordt verstaan onder het begrip 'groei'. Veel pagina's worden gewijd aan hoe door minder hinder groei "verdiend" kan worden. Wij kunnen niet meegaan in die gedachte zolang niet vooraf heldere en geaccepteerde definities gegeven zijn.

Op vrijwel elke bladzijde van de ontwerp-Luchtvaartnota is te lezen dat de luchtvaart in Nederland moet groeien waarmee bedoeld wordt op een (verdere) toename van het aantal vliegbewegingen. De argumenten daarvoor vindt u voornamelijk in het economische belang, de werkgelegenheid en de achterstand in de groei van de luchtvaart in Nederland ten opzichte van andere landen. De toegevoegde economische waarde van RTHA is echter discutabel. Er is slechts een zeer bescheiden directe bijdrage aan het aantal banen in de regio, hetgeen ook logisch is bij met name uitgaande toeristische bestemmingen. De meeste werkgelegenheid van bedrijven gevestigd rondom de luchthaven heeft dan ook geen relatie met het feitelijke vliegen. De werkgelegenheid van deze ondernemingen, die veelal min of meer toevallig op hetzelfde bedrijventerrein zijn gevestigd, wordt in de nota derhalve ten onrechte gezien als teweeggebracht door de luchtvaartsector zelf. (LVN, blz. 30 e.v.) en komt ook niet overeen met MKBA-studies die beschikbaar zijn ¹.

De kwestie die hier nu speelt is meer groei tegenover andere belangen zoals veiligheid, vervuiling, hinder, natuurbescherming en een schoon klimaat en kennelijk is in de Luchtvaartnota gekozen voor meer groei (LVN blz. 33) waarbij de verbetering van het woon- en leefklimaat vervolgens vanzelf gestalte zal krijgen. U stelt in de aanbiedingsbrief bij de Luchtvaartnota op pagina 2 als voorwaarde voor de ontwikkeling van de civiele luchtvaart *"... dat groei voor de sector verdiend moet worden. Dat kan alleen wanneer er eerst sprake is van een vermindering van de negatieve effecten voor leefomgeving en klimaat"*, maar in uw nota geeft u niet aan welke negatieve effecten u precies bedoelt, met welke maatstaf u deze negatieve effecten gaat bepalen en wat de referentiesituatie is. Dit laatste is voor de situatie van RTHA met name van belang omdat de luchthaven onlangs een forse landzijdige uitbreiding heeft gerealiseerd o.a. van de terminalcapaciteit. Ook worden al vele jaren technologische ontwikkelingen voorgespiegeld die alle problemen gaan oplossen, maar daar is tot nu toe bitter weinig van terechtgekomen. Ook 'elektrisch vliegen' en 'stillere motoren' zullen geen oplossing voor de hinder zijn. Dat is nu al uit diverse studies duidelijk geworden en daarom verbaast het ons dat deze zaken toch weer prominent in de nota als oplossingen worden gepresenteerd.

En op 'regionaal draagvlak' hoeft RTHA niet te rekenen: uit het 'Advies Draagvlak Luchthavenbesluit' ² dat verkenner dhr. Schrijnen in februari 2017 uitbracht in opdracht van de Bestuurlijke Regiegroep RTHA bleek dat er in de regio geen draagvlak is voor verdere groei van de luchthaven. De BRR en de individuele omringende gemeenten hebben zich aansluitend in dezelfde bewoordingen uitgesproken.

Wij kunnen de opmerking in de ontwerp-Luchtvaartnota (pag. 49) dat het advies van de WHO voor geluidswaarden van 45 dB L-den en 40 dB L-den voor de nacht wordt "meegenomen voor het geluidsbeeld voor de burgerluchtvaart" niet plaatsen. Als het verminderen van hinder en gezondheidsgevolgen serieus genomen wordt, zouden de 'sterke aanbevelingen' van de WHO uitgangspunt voor het beleid moeten zijn. In dit verband zou het voor RTHA zeer relevant zijn als de geluidscontouren volgens de WHO-adviezen rond de luchthaven in beeld gebracht zouden worden. In het recent vrijgegeven rapport van To70 (Impactanalyse nieuwe WHO 'Environmental Noise Guidelines', sept 2019) ontbreekt de projectie op de Rotterdamse situatie echter.

¹ <https://www.btv-rotterdam.nl/uit-de-media/persbericht/538-positief-groeiscenario-rtha-onderuitgehaald?highlight=WyJta2JhliwibWtiYSdzllo=>

² <https://www.zuid-holland.nl/onderwerpen/verkeer-vervoer/luchtvaart/rotterdam-the-hague/verkenner-rotterdam/>

'Hinder' is een bewuste en onbewuste beleving en daardoor een kwalitatief begrip. In de ontwerp-Luchtvaartnota wordt 'groei' uitgedrukt in 'aantal vliegbewegingen', een kwantitatieve grootheid. De handhavingsnormen (de berekende maximale geluidsgrensnormen zoals in de Omzettingsregeling RTHA) zijn uitgedrukt in dB(A) en bedoeld als kwantitatieve maat voor het vaststellen van de maximaal toegestane geluidsproductie per periode over een bepaald gebied en kunnen daarom niet worden gehanteerd als maatstaf voor hinderbeleving. In de zienswijze van ABReL is uitgebreid op de knelpunten in dit berekensysteem ingegaan en een heldere uitspraak dat deze manier van werken niet meer kan, is gewenst, naast een meer inhoudelijke uitwerking van de begrippen 'hinder' en 'hinderbeperking'. Het zondermeer toepassen van het 'groeiverdienmodel' leidt zeker in de Rotterdamse situatie tot een toename van de hinderbeleving. Een voor het menselijk oor niet waarneembare daling van de gemiddelde geluidsproductie met 1dB leidt tot een veel grotere geluidsruijtte, waardoor méér vliegtuigen kunnen starten en landen: het aantal piekbelastingen neemt toe. De hinderbeperking zal zo alleen op papier bestaan.

Hinderbeperking RTHA

De praktijk rondom RTHA heeft laten zien hoe moeilijk het is om vorderingen te maken op het gebied van 'hinderbeperking'. Onder de vlag van de Commissie Regionaal Overleg wordt nu al acht jaar getracht concrete "hinder beperkende maatregelen" te benoemen. Behalve dikke rapporten en langdurige vergadersessies heeft dit nog geen concrete verbeterpunten opgeleverd. Duidelijk is dat zonder een door alle betrokken partijen geaccepteerde definitie van het begrip 'hinder' elk gesprek over vermindering van hinder uiterst moeizaam zal zijn.

Wij zijn verheugd over de uitspraak in de ontwerp-Luchtvaartnota t.a.v. nachtvluchten, die beschouwd kan worden als aanscherpen van het beleid. (LVN blz.50). U stelt hier echter dat "het aantal geplande nachtvluchten bij RTHA" afneemt. Deze constatering is onjuist: Er mogen helemaal geen nachtvluchten gepland worden op RTHA (conform de 'Omzettingsregeling'). Het gaat hier om het doorrollen van vertragingen bij de luchthavens van vertrek of tijdens de vlucht gedurende de dag met als gevolg dat er tot 01.00 uur in de nacht op RTHA mag worden geland. Uw opmerking dat RTHA wel de uitwijkplek blijft voor vliegtuigen die niet op Schiphol kunnen landen vanwege het inperken van de nachtvluchten bij Schiphol mag er niet toe leiden dat vliegtuigen dan maar – al dan niet gepland - gaan uitwijken naar RTHA. En ook biedt deze passage geen antwoord op de vraag op welke luchthaven een vertraagde RTHA-vlucht, die in de huidige praktijk na 01.00uur zou uitwijken naar Schiphol, zou moeten landen.

U merkt op dat de eisen strenger zullen worden en vastgelegd gaan worden in een nieuwe extensieregeling. (pag. 50). Omwonenden kunnen dit lezen als "de regels voor landen in de nacht worden strenger". Maar de vraag is of dit er ook staat. Wij staan een extensieregeling voor zoals u die bij Lelystad Airport gaat treffen en zien dan ook graag dat deze ook in de Luchtvaartnota en in een toekomstig luchthavenbesluit van RTHA expliciet opgenomen wordt.

Bij het onderwerp 'nachtvluchten' wordt opgemerkt: "Deze vluchten mogen niet verschuiven naar de randen van de nacht tussen 22.00-23.00 uur en 7.00-8.00 uur." Dit is op zich verheugend, want in die randen van de avond/ dag zien wij ook op RTHA de grootste knelpunten. Dit hangt echter niet samen met het verschuiven van geplande nachtvluchten (die er officieel dus niet zijn), maar met de ruimte in de geluidsnormen.

Het feit dat een vliegbeweging kort na 07.00 uur volgens de Lden-systematiek 1x wordt gewogen in tegenstelling tot een stijging of landing kort voor 07.00 uur (10x) maakt dat er zoveel mogelijk vluchten kort na zeven uur 's ochtends gepland worden. Deze ontwikkeling kan alleen maar gestopt worden door een zwaardere weegfactor toe te kennen aan vliegbewegingen tussen 07.00 en 08.00 uur 's morgens.

In de nota kiest u voor het scheiden van geluidsruimten voor maatschappelijk verkeer en commercieel verkeer. Dit is in de Rotterdamse situatie al jaren een heikel punt omdat de luchthaven stelt dat de toename van dit maatschappelijk verkeer een onevenredig grote hap uit de geluidsruimte neemt. Wij zien ook wel dat dit een naar de toekomst onhoudbare situatie is. Wij zijn tevreden met de uitspraak op bladzijde 47 van de LVN waarmee u bevestigt dat het 'apart zetten' van de geluidsruimte voor spoedeisende hulpverlening en politietaken **niet** leidt tot het vergroten van de gebruiksruimte voor groot commercieel verkeer op de luchthavens, in casu RTHA (LVN blz. 15 en 47). Maar ook hier ontbreekt de referentie. Welke geluidsruimte is aldus beschikbaar voor het commerciële verkeer? Wij voorzien hier een groot knelpunt en vrezen dat via voor ons niet te controleren berekeningen de commerciële geluidsruimte zal groeien. Ook geeft dit beleidsvoornemen geen antwoord op de logische vraag of de geluidsruimte voor spoedeisend verkeer beperkt kan / zal worden.

Handhaving van regels en normen

Op pagina 8 van de ontwerp-Luchtvaartnota wordt gesteld dat "heldere afspraken, duidelijke regels en strikte handhaving noodzakelijk" zijn om tot een nieuwe balans tussen kwaliteit van leefomgeving en netwerk te komen. 'Handhaving' blijft in handen van de Inspectie Leefomgeving & Transport.

Tot op de dag van vandaag toont ILT zich een tandeloze tijger. Toen in 2018 de luchthaven de wettelijke geluidsnormen boven Schiedam gedurende de zomer fors overtrad met als excuus "overmacht", werd niet snel en krachtig ingegrepen. In de Luchtvaartnota zal daarom een aanzet moeten worden gegeven voor meer preventief optreden en snellere en scherpere handhaving.

In de ontwerp-Luchtvaartnota moet een rol worden weggelegd die (regionale) milieudiensten (kunnen) spelen bij het monitoren van hinder en mogelijk zelfs bij de handhaving. Rondom RTHA is bijvoorbeeld de klachtafhandeling over de luchthaven belegd bij de Milieudienst DCMR. Het aantal klachten dat bij de DCMR wordt ingediend wordt gezien als belangrijke graadmeter voor de door de bewoners ervaren hinder. In de toekomst zal het systeem van meldingen over vliegtuiglawaai verder moeten worden uitgebreid. Een samenwerking tussen overheid en private initiatieven kan tot een prima meetsystematiek leiden als graadmeter voor de ervaren hinder van de luchthaven. Dit moet verder worden gefaciliteerd.

Zo heeft de DCMR in mei 2020 in de jaarrapportage over de geluidmeldingen in 2019 ³ geconstateerd dat terwijl het aantal vluchten op RTHA-gelijk was aan 2018, het aantal meldingen over geluidhinder met 81% gestegen was naar een record van ruim 62.000. De meeste meldingen gingen over de grote luchtvaart en vooral over de vliegtuigbewegingen in de vroege ochtend (07:00 – 08:00 uur) of late avond (22:00 – 01:00 uur). De toename van het aantal meldingen bleek deels te verklaren door een aantal trends in het gebruik van de luchthaven. Een notitie van een van ons inzake deze problematiek ('Weerklank 2019') vindt u als bijlage bij deze zienswijze.

³ <https://www.dcmr.nl/publicaties/jaarrapport-meldingen-rtha-2019.html>

Afsluiting

In de aanhef van deze zienswijze hebben wij aangegeven dat volgens ons groei van het groot commercieel verkeer op RTHA in strijd is met de door u geformuleerde uitgangspunten en dat het luchtverkeer moet worden teruggebracht tot een niveau dat een aanvaardbaar woon- en leefklimaat in de omliggende woonwijken garandeert. Aanvullend op dit standpunt lijkt het ons zinvol om in het toekomstig beleid rond (regionale) luchthavens niet "groei verdienen" centraal te stellen, maar het "**recht op rust**" voor omwonenden. Dit betekent geen vluchten tussen 23.00 en 07.00 uur (calamiteiten uitgezonderd) en een sterke beperking van het aantal vliegbewegingen in de vroege ochtend en late avond. Daarmee doet u ook recht aan uw streven om de luchtvaart meer als een gewone bedrijfstak te behandelen.

Een afschrift van deze brief hebben wij gezonden aan de commissie I&W van de Tweede Kamer.

Met vriendelijke groet,

Namens de CRO-bewonersvertegenwoordigers RTHA en hun plaatsvervangers:

Bewonersvertegenwoordigers Lansingerland:

Bewonersvertegenwoordigers Schiedam:

Bewonersvertegenwoordigers Rotterdam:

Bijlagen:

- Zienswijze Stg ABReL, 26-06-2020
- 'Weerklank 2019', , januari 2020

Weerklank 2019

Over de werkelijke aantallen vluchten
en de impact op de omgeving
van Rotterdam The Hague Airport



Januari 2020

1. Inleiding

Niet eerder reisden zoveel mensen in een jaar via Rotterdam The Hague Airport als in het gebruiksjaar 2019 (dat liep van november 2018 tot en met oktober 2019): een kleine miljoen mensen stapten in Rotterdam op een vliegtuig¹. Voor minder dan 20% van de reizigers was dit om zakelijke redenen, het overgrote deel echter vloog voor het eigen plezier, hoofdzakelijk naar zonbestemmingen. Niet eerder zijn er zoveel meldingen van geluidsoverlast door RTHA bij de DCMR binnengekomen: ongeveer 62.000². En niet eerder zijn er in de vroege ochtend zoveel vliegtuigen over Schiedam opgestegen en in de late avond over Lansingerland geland. Bovendien zijn er nu ook starts in de late avond en landingen in de vroege ochtend. Juist in de meest hindergevoelige delen van de dag, waarin sinds jaren al de meeste meldingen ('klachten') plaatsvinden³, is de intensiteit van de vluchten door het vliegveld opgevoerd.

Explosieve groei aantal meldingen

Het aantal meldingen ("klachten") bij DCMR is sinds 2015 als het ware geëxplodeerd: van 7.000 in 2015 naar 34.000 in 2018 en in 2019 62.000! En steeds meer omwonenden melden hinder door de activiteiten van het vliegveld. Dit kan uiteraard samenhangen met de klimaatdiscussie en kritiek op vliegen in het algemeen, maar gezien de in dit rapport gepresenteerde cijfers over de hinder in de randen van de dag, zal de stijging vooral toe te schrijven zijn aan daadwerkelijk meer ervaren hinder door de toegenomen geluidsbelasting!

Landelijke discussie

In het licht van de gesprekken over de Luchtvaartnota 2020 – 2050 is er in het publieke debat en ook in de landelijke politiek steeds meer aandacht gekomen voor het berekenen en meten van geluid. Minister heeft in december de door haar aan de Tweede Kamer beloofde studie gepresenteerd. Het rapport van o.a. RIVM is getiteld "Vliegtuiggeluid: meten, rekenen en beleven".⁴ Het is een lezenswaardig document met veel achtergrondinformatie over deze ingewikkelde materie. De toegenomen aandacht voor de spanning tussen berekenen en meten van vliegtuiggeluid is een goede zaak. Het rapport van het RIVM geeft naast veel feitelijke informatie over de systematiek van geluidsnormering, enkele voorzetten voor toekomstig beleid. Helaas t.a.v. hinderbeperking geen concrete antwoorden op de vraag "Hoe dan?", er moet vooral méér onderzoek worden verricht.

Maar dat er serieus werk gemaakt moet worden van beperking van hinder voor de omwonenden is duidelijk, want (teveel) geluid heeft negatieve gevolgen voor gezondheid en welbevinden van de omwonenden van de vliegvelden. Het RIVM doet wel de aanbeveling serieus te kijken naar de aanbevelingen die de World Health Organization heeft gedaan, o.a. het aanhouden van een maximaal Lden geluidsniveau van gemiddeld 45 dB.

Citizen Science

In haar aanbiedingsbrief aan de Kamer⁵ van 18-12-2019 breekt de minister een lans voor meer inbreng van burgers bij verzamelen en evalueren van gegevens over vliegtuiggeluid. Via deze zogenoemde 'citizen science' kunnen omwonenden "op een meer gestructureerde wijze bijdragen aan het opzetten van een aanvullend meetprogramma." In dit rapport "**Weerklank 2019**" beschrijf ik de gegevens die in 2019 heb verzameld rondom RTHA. Het RIVM stelt in zijn rapport: "Bij het vaststellen van de hinder- en

¹ CBS statline – dossier Luchtvaart

² Klachtenrapportages DCMR 2019 Q1 t/m Q4.

³ O.a. DCMR jaarrapportage 2018 (bijlage 4)

⁴ <https://www.rivm.nl/nieuws/meten-berekenen-en-beleven-van-vliegtuiggeluid>

⁵ https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2019Z25681&did=2019D52752

gezondheidseffecten van blootstelling aan vliegtuiggeluid kan onderscheid gemaakt worden tussen berekeningen en metingen.” Ik wil er met deze notitie een derde aspect aan toevoegen: tellingen.

De cijfers van stijgen en landen in de randen van de dag zijn door mij zelf gegenereerd op basis van de flighttrack gegevens van het monitoringssysteem Casper, dat o.a. benaderbaar is via de website van de CRO⁶. Deze gegevens worden tot nu toe niet verstrekt door de DCMR in zijn jaarverslag (daarin slechts de aanduiding van de gevlogen banen, 06 en 24, hetgeen iets zegt over de richting waarin geland resp. opgestegen wordt, maar niet over hoe de geluidsbelasting is verdeeld).

Enkele van de in dit verslag opgenomen bevindingen zijn op mijn initiatief in de CRO-vergadering van 26 september 2019 besproken, maar in deze rapportage zijn zij aangevuld en in meer perspectief geplaatst. Ook heb ik mijn metingen van de geluidsniveaus via de Explane-app van stijgende en landende vliegtuigen in mijn directe woonomgeving toegevoegd.

Deze **Weerklank 2019** kan gezien worden als een geluid uit de omgeving van Rotterdam The Hague Airport. Het is een persoonlijk (jaar)verslag en geen wetenschappelijke verhandeling. Een beeld van de luchthaven zoals waargenomen door de ogen en oren van een omwonende. En bedoeld om met extra gegevens een realistisch beeld te schetsen voor omwonenden, adviseurs, beleidsmakers, beslissers en allen die geïnteresseerd zijn in de ontwikkelingen van de luchtvaart in Nederland.

Ik hoop dat dit stuk ‘citizen science’ een impuls kan zijn voor het (door instanties en burgers) genereren van steeds meer objectieve gegevens over de impact van RTHA op zijn directe omgeving.

Januari 2020

Bewonersvertegenwoordiger Schiedam in de CRO-RTHA

Inhoud:

- 2 – Inleiding
- 4 – Bevindingen, conclusies en aanbevelingen
- 6 – Meer vluchten in de vroege ochtend
- 9 – Meer landingen in de late avond
- 11 – Vroege landingen en late starts
- 13 – Geluid meten en beleven

- 15 e.v. – Diverse bijlagen

Foto op pagina 1: een woning in de nieuwbouwwijk Schiedamse Meesters, geluidsniveau van deze passage (landing) op 22-04-2019 was volgens de DCMR 85 dB.

⁶ www.cro-rotterdam.nl

2. Bevindingen, conclusies en aanbevelingen

Bevindingen

- In juli, augustus en september 2019 waren er respectievelijk 24%, 19% en 15% meer stijgende vluchten in de vroege ochtend tot 08.00 uur dan in 2018.
- Het overgrote deel van die toestellen steeg op over Schiedam: in juli 72%, augustus 83% en september 81%. Dit leidde tot de grootste geluidsbelasting in de vroege morgen ooit voor de inwoners van Schiedam-Noord.
- De toename van vluchten in de vroege ochtend is mogelijk gemaakt door uitbreiding van de terminalcapaciteit door RTHA en bekrachtigd in de halfjaarlijkse capaciteitsdeclaratie.
- In de maanden juli t/m september is bovengemiddeld veel geland via Lansingerland, tot wel 83% van de landingen in september.
- Er waren 5% meer landingen in de late avond (tussen 22.00 en 01.00 uur), 20% van de vluchten die voor elfen gepland waren kwam na 23.00 uur binnen (en werden daardoor nachtvluchten).
- In de zomermaanden is het aantal starts in de randen van de dag tweemaal hoger dan in de winter en het aantal landingen tot vier keer zo hoog.
- Door de nieuwe ontwikkeling van toestellen die 's morgens vlak na 07.00 uur landen en 's avonds laat opstijgen is er nog meer lawaai geproduceerd door de luchthaven en is het vrijwel geen enkele zomerse ochtend "stil" geweest voor de omwonenden aan weerszijden van de luchthaven.
- In Schiedam worden bij starts en landingen geluidsniveaus bereikt van meer dan 85 dB.

Conclusies

- Het door de activiteiten van het vliegveld gegenereerde geluid neemt alleen maar toe, juist in de randen van de dag: 's morgens vroeg en 's avonds laat.
- Het huidige systeem met berekende geluidsproductieplafonds doet geen recht aan de realiteit van de omwonenden (ervaren hinder door aantallen geluidspieken in piekuren).
- De capaciteitsdeclaratie van RTHA is een belangrijk instrument om aantallen vluchten te reguleren.
- De ontwikkelingen in het aantal vluchten in de randen van de dag gaan dwars in tegen het streven naar hinderbeperking (meer lawaai op de meest hindergevoelige momenten).
- De invitatie van de CRO aan omwonenden om suggesties voor hinderbeperking te doen lijkt gezien de beschreven ontwikkeling over "kruimels" te gaan, terwijl RTHA er met de hele koek vandoor gaat.
- De etmaalweegfactoren in de Lden-systematiek bevorderen juist de hinder in de vroege ochtend.

Aanbevelingen

- **Erken het recht op rust** voor omwonenden; dus geen vluchten tussen 23.00 en 07.00 uur (calamiteiten uitgezonderd) en beperk de vluchten in de vroege ochtend en late avond.
- Roep RTHA op om de toename van het aantal vluchten in de meest hindergevoelige momenten van de dag te stoppen en liefst zo snel mogelijk te verlagen.
- Dit zou binnen de huidige omzettingsregeling al kunnen door bijvoorbeeld het aanscherpen door RTHA van de capaciteitsdeclaratie t.a.v. de terminalcapaciteit en sluitingstijden.
- Scherp de extensieregeling aan om het aantal nachtvluchten sterk te beperken.
- De Lden-systematiek zou verfijnd moeten worden met toevoeging van extra "weegfactoren" t.a.v. vliegen in de vroege ochtend en de late avond.
- Laat de in dit rapport vermelde gegevens van aantallen vluchten voortaan gegenereerd worden en gerapporteerd worden door de DCMR in zijn jaarlijkse rapportage over de meldingen.
- Bevorder het gebruik van de Explane-app als onderdeel van een burgermeetnetwerk.

3. 20% meer vluchten in de vroege ochtend

In de zomer van 2019 heeft Rotterdam The Hague Airport 20% meer vluchten laten vertrekken in de vroege ochtend dan in 2018 (en eerdere jaren). Deze zomer waren de gevolgen hiervan voor Schiedam-Noord buitensporig: 80% van al die vliegtuigen steeg op via Schiedam: nooit eerder is er in de vroege ochtend zoveel lawaai door de activiteiten van de luchthaven in Schiedam te horen geweest.

Piekuur met 1200 instappers

Doordat er in 2018 een tijdelijke, vergrote vertrekhal is gekomen, was het dit jaar mogelijk om meer passagiers in een uur te verwerken. Het drukste uur is tussen 07.00 en 08.00 uur en dan kunnen er maximaal 1200 vertrekkende passagiers verwerkt worden, dit komt overeen met ongeveer 8 Boeing 737's. Tot vorig jaar was die capaciteit beperkt tot maximaal 835 instappers⁷. Dit blijkt ook uit de cijfers: in juni, juli, augustus en september dit jaar waren er respectievelijk 13, 24, 19 en 15% meer stijgende vluchten in de vroege ochtend tot 08.00 uur dan in 2018. Ten opzichte van 2018 steeg het totaal aantal stijgende vluchten tussen 07.00 en 08.00 uur in juli van 222 naar 276 (+24%) en in augustus van 220 naar 262 (+19%) een gemiddelde van 8,5 toestellen in dat uur per dag. In juni waren er 13 en in september 15% meer vluchten. Op sommige ochtenden stegen er meer dan 10 toestellen op, op 3 september zelfs 15! De meeste toestellen vertrokken bovendien kort na 07.00 uur.

Op basis van deze bevindingen kan geconcludeerd worden dat RTHA vluchten dit jaar veel meer heeft geconcentreerd in de vroege ochtend.

Schiedam

Schiedams pandemonium

Zijn er aldus in totaal veel meer stijgende vluchten geweest, eens te meer gold dit voor Schiedam. In de regelgeving is rekening gehouden met overwegend zuidwesten wind met 67% stijgers via Schiedam. In juli was dit 72%, in augustus 83% en in september 81%, omdat de wind vrijwel steeds uit zuidwest waaide en vliegtuigen stijgen vanwege de veiligheid liefst tegen de wind in. Daardoor is er absoluut en relatief veel meer over Schiedam opgestegen en dat gaat met heel veel geluidsoverlast gepaard: per vliegtuig 85 tot 90 dB op de gevels van huizen in Sveaparken. En dit dus gemiddeld 8 tot 9 keer vrijwel elke ochtend. Zo heftig als deze zomer is het nog nooit geweest, vrijwel elke ochtend een hels kabaal over woonwijken met duizenden inwoners..... met als absolute uitschieter woensdag 19 augustus toen er tussen 07.00 en 07.15 uur **zeven** toestellen opstegen.

Elke ochtend vliegtuiggeluid

De absolute aantallen geven een duidelijk beeld van de enorme toename van het aantal vluchten (lees: lawaai). In augustus vestigde Rotterdam The Hague Airport een nieuw "record": 217 stijgende toestellen via Schiedam tussen 07.00 en 08.00 uur. Niet eerder stegen er zoveel vliegtuigen over Schiedam op in de vroege ochtend. Slechts op negen van de 122 dagen in juni t/m september stegen er geen toestellen op maar ook toen was het niet stil voor de bewoners van Spaland en Sveaparken, omdat er wel landende vliegtuigen waren.....

Lansingerland / Schiebroek

Terwijl er in Schiedam 's morgens vroeg dus vrijwel dagelijks stijgende vliegtuigen te horen waren, is het aan de oostkant van het vliegveld een stuk rustiger geweest, want vliegtuigen die over Schiedam opstijgen zijn

⁷ Zie bijlage 5

daar niet hoorbaar (behalve in de vorm van een laagfrequent geluid van de motoren bij stijgen op korte afstand van de startbaan). Er waren in Lansingerland en Hillegersberg/Schiebroek deze zomer veel minder stijgende vliegtuigen dan in andere jaren. Op 65 van de 122 dagen in juni t/m september (dus meer dan de helft) was er helemaal geen stijgend toestel 's morgens vroeg.

Maar de oostzijde van het vliegveld was desondanks weinig rust gegund, want het nieuwe fenomeen van landingen in de vroege ochtend verstoorde de stilte.

Geen normen overschreden

De vraag dringt zich op of met deze explosieve stijging van het aantal starts (met name) over Schiedam de geluidsnormen niet zijn overschreden. Dat blijkt niet zo te zijn. Ten eerste is er geen "handhavingspunt" in Sveaparken dat het geluid monitort. Het geluid van een stijgend vliegtuig draagt bovendien nauwelijks bij aan de geluidsbelasting in het meest kritische handhavingspunt HHP6 in Schiedam. En ten derde is de systematiek van de geluidsnormen zodanig dat overschrijding in de vroege ochtend per definitie nauwelijks mogelijk is. Waar een vlak na 23.00 uur landend vliegtuig voor 10x meetelt in de 'geluidsemmer', telt een vliegtuig dat om 7.00 uur opstijgt (of landt), slechts 1x mee. Vooralsnog is vooral de terminalcapaciteit van het vliegveld de beperkende factor in het aantal starts tussen 07.00 en 08.00 uur.

Terminalcapaciteit is bepalend

De luchthaven heeft desgevraagd in de CRO-vergadering van 26 september aangegeven dat er in de praktijk geen andere limiet op het aantal stijgende vliegtuigen is dan de capaciteit van de vertrekhal. Die is vastgelegd in de capaciteitsdeclaratie en sinds zomer 2018 gemaximeerd op 1200 passagiers voor specifiek het piek uur tussen 07.00 en 08.00 uur nadat een tijdelijke grotere vertrekhal in gebruik was genomen. RTHA geeft aan dat ook bij openen van de nieuwe terminal men uit zal gaan van die 1200, dus dat openen van de nieuwe vertrekhal niet zal leiden tot (nog) meer vertrekkende toestellen. Bij de plannen voor de verbouwing van de luchthaven is dit aspect onderbelicht gebleven. Maar deze nieuwe bouw heeft nu wel een voor de omgeving ongewenst effect, namelijk meer vliegtuigen in de vroege ochtend = meer lawaai = meer hinder, in plaats van minder hinder waarop alle partijen voor de komende tijd hebben ingezet. En die hinder wordt met de ingebruikname van de vernieuwde terminal in de toekomst (2020) dus juist niet minder!

Record Schiedam geen incident

Waar ten aanzien van een teveel aan landend verkeer over Schiedam maatregelen mogelijk zijn (en dit jaar ook zijn genomen) om teveel hinder tegen te gaan, is dit in de praktijk dus niet mogelijk bij stijgend verkeer: de extreme cijfers van dit jaar zullen derhalve geen incident zijn geweest, maar kunnen in de toekomst nog veel vaker voorkomen (meer zuidwesten wind dan volgens het "langjarig gemiddelde"). Alleen al het feit dat eerst in juli een record qua aantal stijgers gevestigd werd dat in augustus al meteen weer sneuvelde, is daar het bewijs van. Daarmee lijkt de rust in Schiedam-Noord blijvend teveel verstoord te worden.

Door de nacht vliegen: landen in ochtend

De nieuwe ontwikkeling die zich in 2019 duidelijk aftekende van het "door de nacht vliegen" zal in de toekomst waarschijnlijk doorzetten. Hierdoor zal de geluidsbelasting (het lawaai) in de vroege ochtend alleen maar toenemen. Zie voor dit onderwerp hoofdstuk 4.

Perverse prikkel

De toename van het aantal vluchten vlak na zeven uur 's morgens en de daarmee gepaard gaande extra hinder voor de omwonenden wordt mede in de hand gewerkt door de Europese manier van het berekenen

van de geluidbelasting middels de Lden-systematiek. In de Lden-berekeningen worden etmaalweegfactoren toegepast die in de hand werken dat vluchten vlak na 07.00 uur worden gepland: een vliegtuig telt maar éénmaal mee in de geluidsbelasting sinds Lden wordt gebruikt. Voorheen was er met de Kosteneenheden wel een straffactor ingebouwd (een vlucht tussen 7 en 8 telde vier keer mee). In de Lden-systematiek geldt dat als een vliegtuig 's avonds om zeven uur opstijgt hij drie keer zwaarder meetelt dan om zeven uur 's ochtends en dat terwijl de ervaren hinder in de ochtend vele malen groter is! Voor beperken van de hinder tussen 07.00 en 08.00 uur is het huidige Lden-systeem dus niet geschikt.

Sowieso geeft de Lden-systematiek een gemiddelde weer: de geluidscontouren, bijvoorbeeld Lden 56 dB(A), geven een gemiddelde aan, een gemiddelde over een jaar. Dit betekent ook dat in de winter "gespaarde" geluidsruimte in de zomer kan worden ingezet.

Werken aan beperken van geluidshinder voor de omwonenden zal dus ook plaats kunnen vinden door de toepassing van de Lden-systematiek ter discussie te stellen. Ik lees dit niet terug in het RIVM-rapport van december 2019.

En de capaciteitsdeclaratie aanscherpen is dus ook een goed middel om hinder te beperken.

Starts Schiedam – Lansingerland tussen 07.00 en 08.00 uur

	<u>Sdam</u>	<u>LaLa</u>	Aantal <u>comm</u> vluchten 2019	Gemiddeld / dag	Aantal <u>comm.</u> vluchten 2018	Verschil 2018 - 2019	Stille ochtenden*	
<i>Regelgeving</i>	67%	33%					<u>Sdam</u>	<u>LaLa</u>
April 2019	31%	69%	225	7,5	191	+18%	14	4
Mei 2019	55%	45%	251	8,1	234	+7%	7	9
Juni 2019	68%	32%	255	8,5	229	+13%	2	11
Juli 2019	72%	28%	276	8,9	222	+24%	3	16
Augustus 2019	83%	17%	262	8,5	220	+19%	2	19
September 2019	81%	19%	247	8,1	215	+15%	4	19
Oktober 2019	69%	31%	235	7,6	218	+8%	7	14
Apr - okt	66%	34%	1751	8,2	1529	+14%	39	96

*: stille ochtenden = dagen dat er geen vliegtuig opstijgt tussen 07.00 en 08.00 uur.

4. Meer landingen in de late avond

In de zomerperiode 2019 heeft het landingspatroon in de late avond (22.00 – 00.00 uur) over het geheel zich volgens het langjarig gemiddelde voltrokken: 1/3 via Schiedam en 2/3 via Lansingerland. Opvallend zijn echter de grote verschillen per maand: in april en mei veel via Schiedam (dit leidde tot baansturing) en in juli, augustus en september extreem veel via Lansingerland. De overheersende windrichting was de oorzaak van deze scheve verdeling (en niet de baansturingsmaatregel).

Beheersplan na IL&T-maatregel

Vanwege het ruim overschrijden van de geluidsnorm boven Schiedam in 2018 legde de Inspectie Leefomgeving & Transport aan Rotterdam The Hague Airport een maatregel op: in 2019 mocht een dergelijke overtreding niet meer plaatsvinden. De overtreding kwam voort uit het overschrijden van de geluidsnormen in de late avond: er was in 2018 veel teveel geluid geproduceerd bij het landen via Schiedam. De luchthaven heeft begin april een beheersplan⁸ opgesteld om aan de eisen van de IL&T tegemoet te komen. De eerste maatregel in dit plan was het instellen van 'baansturing' zodra de prognose voor de geluidsbelasting (ZOG) over 2019 in het Schiedamse handhavingspunt meer dan 90% zou bedragen. Omdat in april en mei de verwachte geluidsbelasting over die kritische grens heen ging kondigde RTHA op 17 mei aan dat er vanaf 20 mei 'baansturing' ging gelden waardoor er minder landingen via Schiedam plaats moesten vinden. Als reden voor de baansturing werd door RTHA de veelvuldige oostenwind aangegeven.

Baansturing door de wind

Vlak nadat de luchthaven baansturing had ingesteld draaide de windrichting echter. Vervolgens bleef de wind vrijwel de gehele zomerperiode overwegend uit zuid tot west waaien. Dit betekende starten via Schiedam en landen via Lansingerland. De zich ongunstig ontwikkelende geluidsbelasting voor Schiedam draaide met de wind mee: van dreigend overschrijden van de normen is de gehele zomer verder geen sprake meer geweest. Met dank aan de overheersende zuidwesten wind én het feit dat er dit jaar minder lijnvluchten vertraagd (na 23.00 uur) arriveerden dan in 2018. De baansturing heeft gegolden tot medio september, maar reeds in juli was duidelijk dat vanwege de wind de normen in Schiedam niet overschreden zouden worden. Sterker nog: er waren weinig jaren dat er via Schiedam 's avonds zo weinig werd geland als in 2019.

Landingen in de late avond in de zomerperiode

In totaal waren er van april t/m oktober 79 (5%) meer landingen tussen 22.00 en 23.00 uur gepland dan in 2018. Van die 1584 vluchten kwam 20% (318 vluchten, waarvan 91% Transavia) te laat binnen. Vooral in augustus en september waren er veel meer vluchten gepland (resp. 10 en 13% meer dan in 2018). Volgens cijfers van RTHA kwam in 2018 23% van de vluchten na 23.00 uur binnen.

Gemiddeld waren er in de piekmaanden (mei – september) elke avond 8 vluchten gepland tussen 22.00 en 23.00 uur, waarvan meestal 5 à 6 tussen 22.30 en 23.00 uur.

In Schiedam was er op gemiddeld 51% van de avonden geen landend vliegtuig te horen en in Lansingerland was dat gemiddeld op 28% van de avonden, maar in de zomer was de bewoners van Lansingerland 's avonds nauwelijks rust gegund mede omdat als er geen toestellen landden er wel twee opstegen na 22.00 uur. De inwoners van Lansingerland hebben het dus zwaar te verduren gehad in de afgelopen zomerperiode: in juli t/m september was het aantal landingen over "oost" (baan 24) ruim boven het langjarig gemiddelde. In Schiedam bleven de 100 nieuwe huizen in de dit jaar opgeleverde wijk Schiedamse Meesters pal onder de

⁸ <https://www.cro-rotterdam.nl/uploads/actueel/info%20RTHA/Beheersplan%20RTHA%202019.pdf>

landingsroute (afbeelding op pagina 1) verschoond van veel lawaai in de late avond. Dit is echter geen garantie voor het jaar 2020.

Geen normen overschreden.

In de 'zich ontwikkelende geluidsbelasting' zoals door RTHA op last van de IL&T gepubliceerd, is zichtbaar dat, ondanks dat er dit jaar erg veel landingen via Lansingerland plaatsvonden, de normen voor de geluidsbelasting niet zijn overschreden. Ook in handhavingpunt 3 (Bergschenhoek) bleef de berekende geluidsbelasting ruim onder de norm. Dit alles leidde er bij RTHA toe om na afloop van het gebruiksjaar 2019 tevreden te concluderen dat men dit jaar keurig binnen geluidsnormen heeft gefunctioneerd⁹. Dat bewoners daar een andere perceptie van hebben, doet kennelijk niet ter zake.

Door de nacht vliegen: stijgen in avond

De nieuwe ontwikkeling die zich in 2019 duidelijk aftekende van het "door de nacht vliegen" zal in de toekomst waarschijnlijk doorzetten. Hierdoor zal de geluidsbelasting (het lawaai) in de late avond alleen maar toenemen. Zie voor dit onderwerp hoofdstuk 4.

Avondweerbericht

Sinds maart 2019 publiceert RTHA op zijn website dagelijks het "Avondweerbericht"¹⁰; daarin wordt op basis van de prognose van de Luchtverkeersleiding aangegeven hoe laat er arriverende en vertrekkende vliegtuigen zullen zijn boven Schiedam respectievelijk Lansingerland. Met dit Avondweerbericht kwam de luchthaven tegemoet aan een vaker door de bewonersvertegenwoordigers gedane suggestie ter verbetering van de communicatie. De voorspelling in dit bericht bleek in de praktijk meestal te kloppen.

Landingen Schiedam – Lansingerland tussen 22.00 en 01.00 uur

	<u>Sdam</u>	<u>LaLa</u>	Aantal <u>comm</u> vluchten 2019	Aantal <u>comm.</u> vluchten 2018	2019 t.o.v. 2018	Aantal te late landingen na 23.00 uur	Stille avonden*	
<i>Regelgeving</i>	35%	65%					<u>Sdam</u>	<u>LaLa</u>
April 2019	79%	21%	159	163	-2%	26 (16%)	5	21
Mei 2019	48%	52%	238	232	+3%	57 (25%)	13	10
Juni 2019	38%	62%	247	240	+3%	64 (26%)	16	7
Juli 2019	29%	71%	245	239	+2%	45 (18%)	17	6
Augustus 2019	27%	73%	244	220	+10%	46 (19%)	20	5
September 2019	17%	83%	240	215	+13%	56 (23%)	21	4
Oktober 2019	36%	64%	211	196	+8%	24 (11%)	18	8
Totaal	37%	63%	1584	1505	+5%	318 (20%)	110 (51%)	61 (28%)

*: Stille avonden = geen landingen tussen 22.00 en 01.00 uur.

⁹ Website RTHA 22-11-2019

¹⁰ <https://www.rotterdamthehagueairport.nl/onderneming/overons/geluid-en-milieu/wet-en-regelgeving/nachtregime/avondweerbericht/>

5. Vroege landingen en late starts in 2019

Deze zomer zijn de bewoners aan weerszijden van RTHA geconfronteerd met een nieuw fenomeen: toestellen die 's morgens vlak na 07.00 uur landden en 's avonds laat opstegen. Hoewel exacte cijfers over voorgaande jaren ontbreken, is het de bewoners duidelijk dat er in de zomer van 2019 meer van dit soort vluchten zijn uitgevoerd dan in het verleden. Dit heeft geleid tot meer geluidsbelasting op de woonwijken in de twee meest hindergevoelige momenten van de dag: tussen 07.00 en 08.00 uur en tussen 22.00 en 23.00 uur, de perioden waarin de meeste klachten worden ontvangen door de DCMR. Het op deze wijze plannen en uitvoeren van vluchten heeft dus niet bijgedragen tot hinderbeperking, integendeel.

Vluchten toegestaan

In het overzicht hieronder is te zien welke vluchten het betrof in de maanden juli en augustus 2019: in totaal 10 landingen op zes dagen per week vlak na zevenen en 8 stijgers kort voor 22.30 uur. Volgens de nog geldende Omzettingsregeling zijn deze vluchten toegestaan. Maar mag er niet voor zevenen geland worden en alleen bij overmacht na elfen nog gestart. Ook heeft RTHA in de capaciteitsdeclaratie voor 2019 laten vastleggen dat het laatste vertrekslot 22.30 uur mag zijn i.p.v. 22.55 uur juist om operationele problemen te voorkomen.

Zomer 2019 vroege landingen en late starts

	landend	naam	stijgend	naam
Maandag	07.15 – Tanger	TUI		
Dinsdag			21.45 – Konya 22.15 – Al Hoceima	Freebird TUI
Woensdag	07.15 – Al Hoceima	TUI	22.25 – Tanger	TUI
Donderdag	07.15 – Tanger 07.25 – Heraklion 07.30 – Al Hoceima	TUI Corendon TUI België	22.20 – Kayseri	Freebird
Vrijdag	07.10 – Kayseri	Freebird (Malta)	22.20 – Konya	Freebird
Zaterdag	07.10 – Konya	Freebird (Malta)	21.50 – Al Hoceima 22.20 – Kayseri	TUI Freebird
Zondag	07.10 – Kayseri 07.15 – Al Hoceima 07.25 – Heraklion	Freebird (Malta) TUI Corendon	22.25 – Tanger	TUI

Geen rustmomenten meer

In het overzicht is bijvoorbeeld te zien dat er dit jaar op zondagochtend drie toestellen kort na zevenen 's ochtends landden. Voorheen was het zo dat als de wind "gunstig" stond en er geen stijgers waren, de bewoners op zo'n ochtend rust werd gegund. Maar nu dus niet meer: er komen dan juist landende toestellen over!

Om te voorkomen dat een voorspoedige vlucht uit bijvoorbeeld Tanger toch voor 07.00 uur zou landen is het meer dan eens voorgekomen dat men rondjes heeft moeten vliegen boven de Zeeuwse en Zuid-Hollandse eilanden. Landingen vóór zeven uur hebben daardoor niet plaatsgevonden, maar wel vlak erna. Dit heeft ook weer invloed op de op dat tijdstip geplande starts gehad. Het is 's morgens vroeg écht druk in het Schiedamse en Lansingerlandse luchtruim. En daar zijn de bewoners getuige van.

Starts ook na 23.00 uur

De starts in de late avond hebben (vanwege de wind) vrijwel allemaal via Schiedam plaatsgevonden en frequent is afgeweken van de geplande vertrektijd. In eerdere jaren kwam stijgen van een groot verkeersvliegtuig na tien 's avonds incidenteel voor, maar nu dus structureel. In totaal vier keer waren er starts na 23.00 uur waarbij de luchthaven specifiek toestemming moest geven na toetsing aan de regels. Ook zijn volgens RTHA enkele starts na 23.00 uur geweigerd met alle gevolgen van dien (het weer laten uitstappen en opvangen van passagiers et cetera). Dit was een ook voor de luchthaven onwenselijke situatie.

Door de nacht vliegen

RTHA heeft in de CRO-vergadering van 26 september laten weten zelf geen invloed uit te kunnen oefenen op de planning van dit soort vluchten door chartermaatschappijen die reizen voor touroperators uitvoeren naar bestemmingen in Turkije en Marokko, zolang er slots worden toegekend. Het fenomeen wordt "door de nacht vliegen" genoemd: 's avonds vertrek uit Rotterdam, in de nacht landen en weer stijgen in bijvoorbeeld Tanger en dan vlak na zeven uur weer terug in Rotterdam. Maximale efficiency voor de maatschappij, maar ook maximale geluidshinder voor de bewoners. En dit jaar dus veel meer dan in andere jaren.

Capaciteitsdeclaratie zomer 2020

RTHA heeft om alle gedoe rond (te) laat vertrekkende vliegtuigen te voorkomen in de capaciteitsdeclaratie voor zomer 2020 op laten nemen dat het laatste vertrekslot dat kan worden uitgegeven voor een commerciële passagiersvlucht uiterlijk om 21.55 uur mag zijn. Men heeft er in de CRO-vergadering echter bij opgemerkt dat de slots zoals die dit jaar gebruikt werden, ook in 2020 weer beschikbaar moeten zijn voor de diverse maatschappijen (historische rechten). De vraag is dus of de omwonenden iets zullen merken van dit ontmoedigingsbeleid. De kans bestaat dat de druk op de vroege ochtend en de late avond alleen maar blijft toenemen.

6. Geluid meten en beleven

De geluidsnormen rondom RTHA zijn gebaseerd op berekend geluid. In toenemende mate is bij de omwonenden de behoefte om het werkelijk gemeten geluidsniveau te gebruiken bij planning en handhaving. In Rotterdam is in november door het gemeentebestuur toegezegd te onderzoeken of de Explane-app een aanvulling kan zijn op de bestaande gegevens van de DCMR¹¹. In 2019 heb ik de Explane-app gebruikt om de impact van het vliegtuiggeluid te kwantificeren.

Geluidmeetposten

Het door stijgende en landende vliegtuigen geproduceerde geluid wordt al jaren gemeten door de DCMR op zes geluidmeetposten. De resultaten daarvan zijn jaarlijks terug te vinden in de jaarrapportage van de DCMR, en (live) ook terug te zien op de site van Casper flighttracking.

Daarnaast heeft het RIVM eind 2018 / begin 2019 wat geluidmetingen verricht bij woningen in de wijk Sveaparken in het kader van het project 'Samen meten'. Daarbij werden bij stijgende vliegtuigen in de vroege ochtend in die wijk geluidspieken tot ruim 85 dB gemeten.

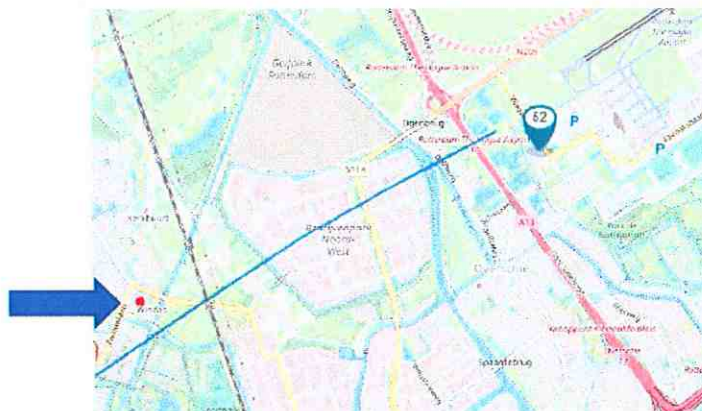
Rol voor Explane-app

De Explane-app op de smartphone heeft nu nog een beperkte toepassing, maar er wordt gewerkt aan een ontwikkeling waarbij burgers een continue geluidmeting kunnen doen. Als behalve Rotterdam ook de andere steden rond RTHA het belang van de app onderschrijven en er een samenwerking met de DCMR komt, kan er een uitgebreid meetnet ontstaan dat veel inzicht in de daadwerkelijke geluidsbelasting van het vliegveld zal geven. De gegevens die nu al verzameld zijn, ook die rond RTHA, zijn inmiddels te raadplegen op de website van Explane¹². Overigens is gebleken dat de Explane-app een betrouwbaar beeld geeft van de geluidsbelasting en hooguit 2 dB afwijkt van een professionele geluidsmeter¹³.

Schuin onder landingsroute

Als vertegenwoordiger van de bewoners van Schiedam ervaar ik ook zelf dagelijks het geluid van de vliegtuigen van en naar Rotterdam The Hague Airport.

Mijn huis staat aan de Ringvaart in Schiedam Spaland (Schiedam-Noord), op ongeveer 3500 meter vanaf de westelijke kop van de start-/landingsbaan. En net binnen de 56 dB(A) contour van RTHA.



¹¹ <https://schipholwatch.nl/2019/11/22/wethouder-arno-bonte-rotterdam-omarmt-explane/>

¹² <https://reports.explane.org/nl/>

¹³ <https://schipholwatch.nl/2019/08/15/gemiddelde-afwijking-explane-slechts-2-db/>

Geluidsniveau landend toestel

In de meetresultaten van de Explane-app is te zien dat in (mijn) postcodegebied (3124) bij 184 metingen een gemiddeld piekniveau is gemeten van 82 dB in de avond. Dit zal dus met name op landende toestellen betrekking hebben gehad.

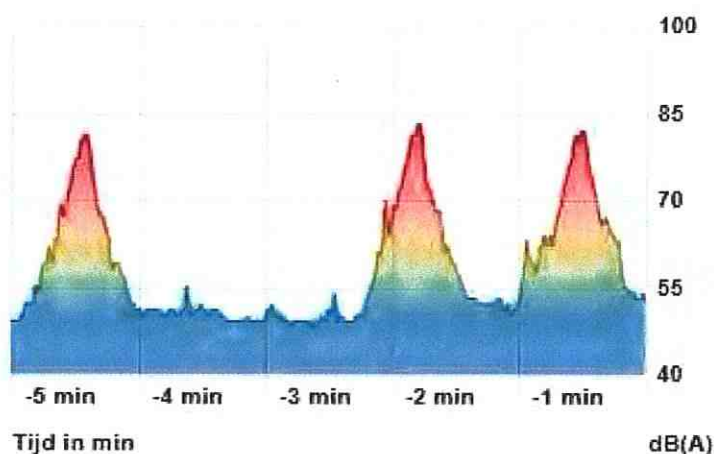
Zelf heb ik 134 metingen via de Explane-app gedaan en ingestuurd, waarvan er ruim 100 betrekking hadden op landende toestellen. Die metingen zijn gedaan in de tuin van mijn woning, waardoor de meting uiteraard niet geheel representatief is, maar wel reproduceerbaar. Het door mij gemeten geluidsniveau bij passage van een landend vliegtuig bleek **tussen 84 en 88 dB** te liggen. De toestellen kwamen gemiddeld op een hoogte van iets meer dan **200 meter** over.

Als voorbeeld de situatie van 22 juni 2019 23.40 uur:

Met de Explane -app meette ik 87 dB bij drie passages van landende Transavia B737's. Volgens de gegevens van DCMR/Casper op het meetpunt aan de Nachtegaallaan (500 meter westelijker) waren er drie geluidspieken van 84 dB.

NAAM	ADRES
2: Nachtegaallaan	Nachtegaallaan, Schiedam

Geluid grafiek



Geluidsniveau stijgend toestel

De door mij gemeten geluidsniveaus bij stijgende vliegtuigen varieerden **tussen 78 en 86 dB**. Daarbij waren weersomstandigheden (bewolking, wind), route en hoogte (snelle klim) van invloed. De gemiddelde hoogte waarop vliegtuigen langs de wijk vlogen bedroeg 500 meter.

Beleving van vliegtuiglawaai

Zoals het RIVM in zijn rapport aangeeft is hinder een verzamelterm voor allerlei negatieve gevoelens, zoals ergernis, ontevredenheid, boosheid, teleurstelling, zich teruggetrokken voelen, hulpeloosheid, neerslachtigheid, ongerustheid, verwarring, het zich uitgeput voelen en agitatie. "Hinderbeleving" geeft aan in hoeverre omwonenden verstoring van hun activiteiten ervaren. Ik wil er hier twee belichten, namelijk 'spraakverstaanbaarheid' en 'voortijdig ontwaken'.

Gezien de locatie van mijn woning heb ik, zoals uit bovenstaande metingen duidelijk zal, zijn zowel hinder van stijgende als van dalende vliegtuigen. De hinder van stijgende toestellen concentreert zich voornamelijk in de ochtend, die van landende in de avonden. Spraakverstaanbaarheid (ook binnenshuis) is vooral in het geding bij landende vliegtuigen en slaapverstoring in mijn perceptie met name bij de stijgende.

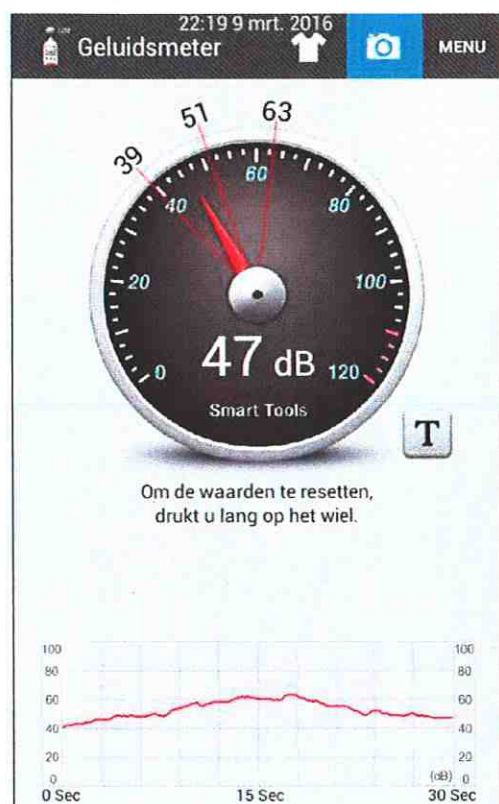
Spraak verstaan

In 2019 is de hinder in de late avond in de zomermaanden wel meegevallen: op veel avonden kwam er geen landend vliegtuig over (zie hoofdstuk 3: op 50% van de avonden). Passages met een piekniveau rond 85 dB echter zijn wel zeer hinderlijk, niet alleen buitenshuis. Ook in huis (woonkamer) is het geluid goed hoorbaar, zeker met ventilatieroosters open en op warme zomeravonden als er een raam of deur openstaat.

Een passage duurt ongeveer **30 seconden** en bereikt binnenshuis een niveau waarop een gesprek moet worden onderbroken of het geluid van de TV niet meer hoorbaar is: 63 dB.

De vluchten zijn door Transavia zó gepland dat er als er op tijd gevlogen wordt **zes** van deze passages plaatsvinden **tussen 22.30 en 23.00 uur**.

Hieronder een grafische weergave van een geluidmeting (B737) op de smartphone bij gesloten ramen:



Vroegtijdig ontwaken

In de zomer van 2019 zijn er (zie hoofdstuk 2) veel meer stijgende vliegtuigen geweest in de vroege ochtend dan ooit tevoren en Schiedam heeft het overgrote deel daarvan te verwerken gekregen. Meestal stegen er minstens zes toestellen (hoofdzakelijk Boeing 737 en Airbus 320) op tussen 07.00 en 07.30 uur. Met geluidsniveaus van meer dan 80 dB in de vroege morgen heeft dit bij mij en bij veel inwoners van Spaland en Sveaparken geleid tot vroegtijdig ontwaken. Met name op warme dagen (raam open / ventilatieroosters open) en in de weekeinden. Wat uitslapen op zaterdag- of zondagochtend is nauwelijks mogelijk geweest. De Gezondheidsraad heeft in zijn rapport over de invloeden van geluid op gezondheid van 2004 gesteld dat "ongeveer de helft van de volwassenen om 7 uur 's morgens nog slaapt." In Schiedam-Noord zouden de inwoners dat ook graag ongestoord doen, zeker in het weekend.

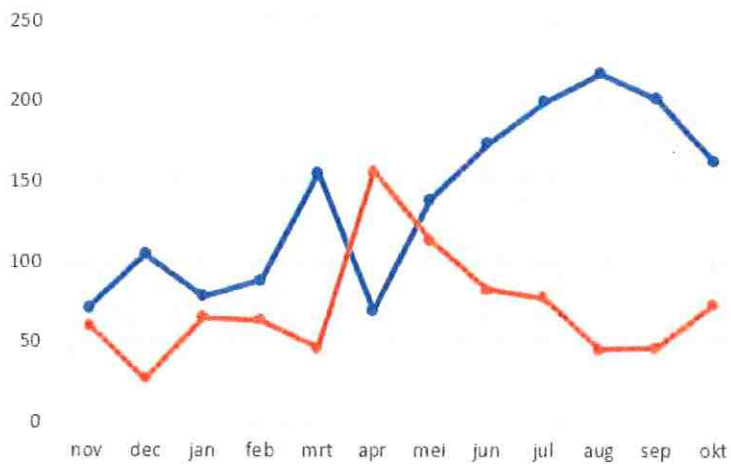
Bijlage 1:

Aantallen stijgende en dalende vliegtuigen via Schiedam en Lansingerland gebruiksjaar 2019

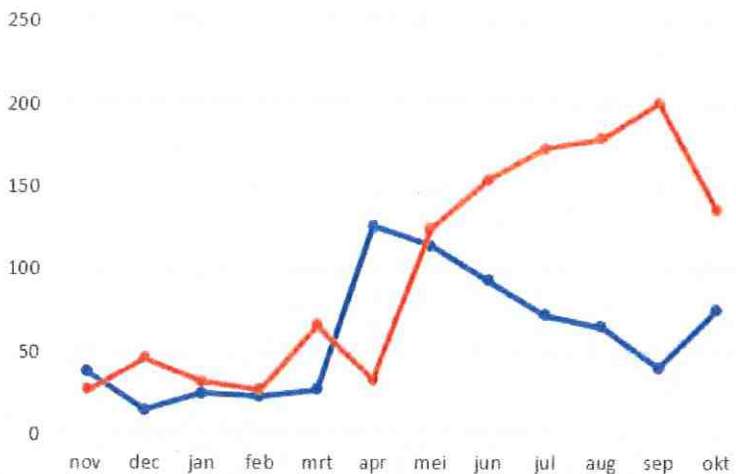
aantal	starts	starts	landingen	landingen
	Sdam	Lala	Sdam	Lala
nov	71	60	38	27
dec	104	27	15	46
jan	78	65	25	32
feb	88	63	23	27
mrt	155	46	27	66
apr	69	156	126	33
mei	138	113	114	124
jun	173	82	93	154
jul	199	77	72	173
aug	217	45	65	179
sep	201	46	40	200
okt	162	73	75	136
totaal	1655	853	713	1197
	69%	31%	36%	64%

Grafische weergave:

Starts Sdam & Lala 07.00 - 08.00 uur



Landingen Sdam & Lala 22.00 - 00.00 uur



Bijlage 2:

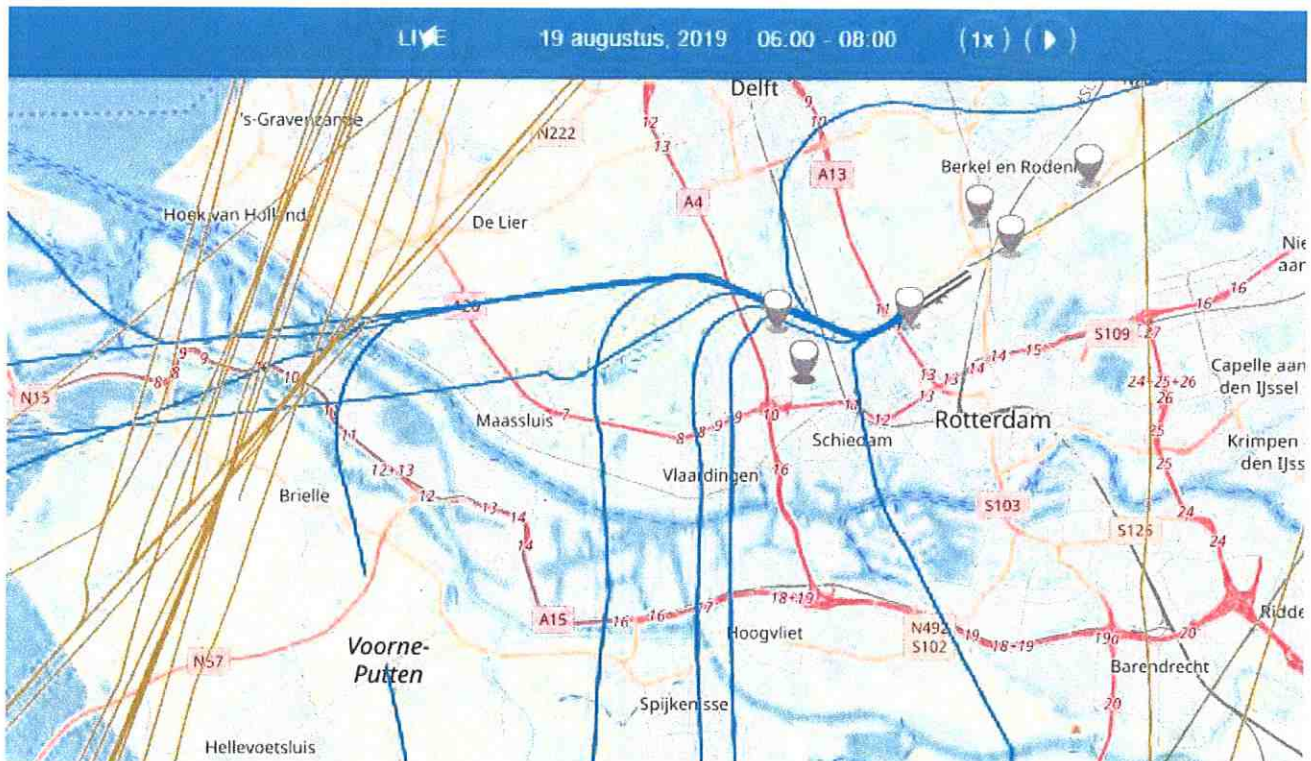
Aantal "stille" ochtenden en avonden

	ochtend	ochtend	avond	avond
stil	Sdam	Lala	Sdam	Lala
nov	10	13	11	17
dec	4	22	23	11
jan	8	14	18	18
feb	6	11	16	11
mrt	5	20	21	7
apr	14	4	5	21
mei	7	9	13	10
jun	2	11	10	7
jul	4	16	17	6
aug	2	19	20	5
sep	4	19	21	4
okt	7	14	18	8
totaal	73	172	193	125

Bijlage 3:

Bron van tellingen door

vanuit tracks "vroeg ochtend": <https://flighttracking.casper.aero/rtm/>



Bijlage 4:

Meldingen van (geluids)hinder door omwonenden in 2018 (bron: jaarrapport DCMR):

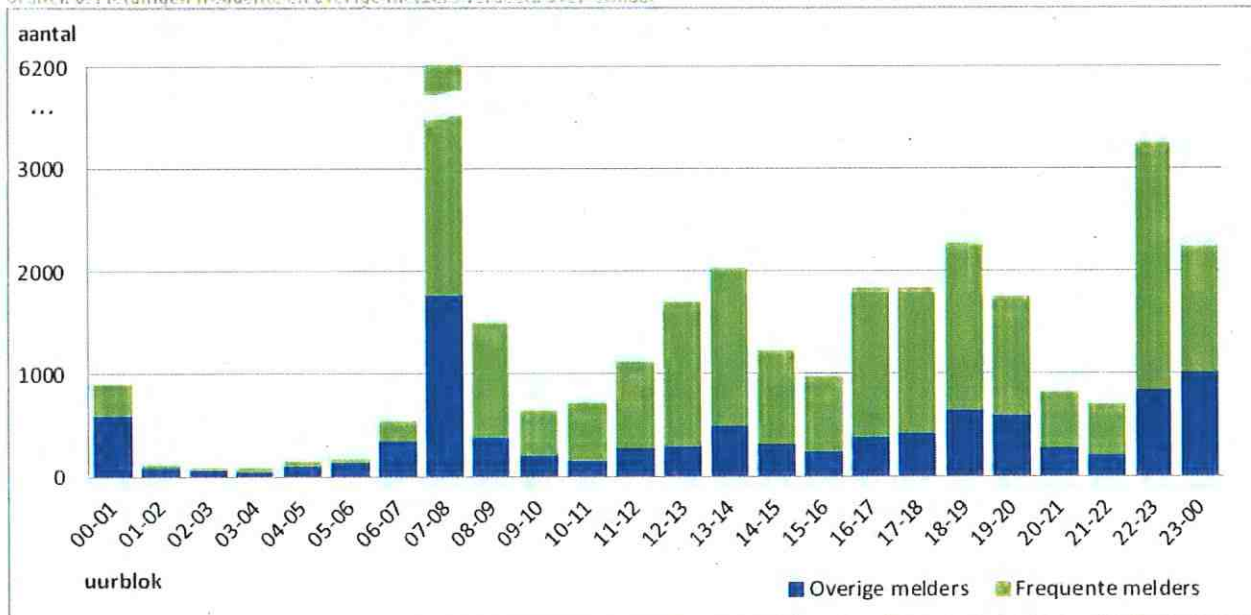
Pag4:

>> De trend van meldingen bleef grotendeels gelijk, namelijk:

- de grootste bron van de overlast: grote luchtvaart;
- de meeste bepalende periode: tussen 07:00 en 08:00 uur én tussen 22:00 en 01:00 uur;
- de meest ervaren hinder: slaapverstoring en verstaanbaarheid. <<

Pag21:

Graphiek 5: Meldingen frequente en overige melders verdeeld over etmaal*



Pag24:

>> Samengevat blijkt dat de overige melders voornamelijk:

- melden over verkeersvliegtuigen (de grote luchtvaart) en in mindere mate over helikopters en sportvliegtuigen (kleine luchtvaart);
- melden over de perioden 07:00 - 08:00 uur en 22:00 - 01:00 uur;
- hinder ondervinden in de vorm van slaapverstoring, verstaanbaarheid en maakt irritant geluid. <<

Bijlage 5:

Notitie over capaciteitsdeclaratie geschreven tbv CRO-vergadering december 2019

N.a.v. van deze notitie heeft RTHA aangegeven een verkeerde voorstelling van zaken gegeven te hebben en werden de notulen van de vergadering van 26 september aangepast....

Notitie n.a.v. opmerking inzake capaciteitsdeclaratie CRO 260919

Van:

Datum: 15-12-2019

Tijdens de bespreking van het agendapunt over vroege landingen en late starts is door vanuit RTHA gesteld dat al sinds jaren in de capaciteitsdeclaratie is opgenomen dat er tussen 07.00 en 08.00 uur 1200 passagiers verwerkt kunnen worden. En dit dus geen nieuwe ontwikkeling is, zoals ik had aangegeven.

Deze opmerking van is echter niet correct. Pas sinds de capaciteitsdeclaratie van zomer 2018 is dat maximum op 1200 gesteld. Tot die tijd was de capaciteit tussen 7 en 8 uur 's morgens max 835 passagiers.

Zie onderstaande uitsneden uit de respectievelijke capaciteitsdeclaraties:

Capaciteitsdeclaratie zomer 2017 (opgesteld op 290916):

The capacity in the departure-lounge is limited to 650 passengers at any given moment. The average time spent by passengers in the departure-lounge is 60 minutes. This results in a maximum capacity of 650 passengers departing per hour except for the period 0455UTC-0600UTC (0655LT-0800LT). In the period 0455UTC-0600UTC (0655LT-0800LT) the maximum capacity is 835 passengers departing in this specific period of which the maximum capacity in the period 0455UTC-0525UTC (0655LT-0725LT) is 790 departing passengers.

Capaciteitsdeclaratie winter 2017/2018 (opgesteld op 010517):

The capacity in the departure-lounge is limited to 650 passengers at any given moment. The average time spent by passengers in the departure-lounge is 60 minutes. This results in a maximum capacity of 650 passengers departing per hour except for the period 0555UTC-0700UTC (0655LT-0800LT). In the period 0555UTC-0700UTC (0655LT-0800LT) the maximum capacity is 835 passengers departing in this specific period of which the maximum capacity in the period 0555UTC-0625UTC (0655LT-0725LT) is 790 departing passengers.

Capaciteitsdeclaratie zomer 2018 (opgesteld op 220817):

- In 2018 reconstruction of the departure lounge of the airport will commence this will result in
 - o Temporary departure lounge with the capacity of future situation. Therefore the number of departing passengers will rise from 650 to 900 per hour with 11 gates available.
 - o Peak capacity departures will rise from 835 to 1.200 per hour for the period 0455z – 0600z (first hour after night curfew).

In 2018 heeft de vergroting van de terminalcapaciteit niet geleid tot (veel) meer vluchten omdat de uitbreiding van de capaciteit vrij laat werd gerealiseerd. Pas in zomerdienstregeling 2019 werd de volle capaciteit benut, hetgeen dit jaar leidde tot mijn notitie van 8 september 2019 waarin ik aangaf dat als gevolg van de vergroting van de terminalcapaciteit er dit jaar sprake is geweest van 20% meer vluchten in de vroege ochtend.

Bijlage 6:

Uit MER RTHA Deelonderzoek Geluid, sept 2015.

5.1.1 Geluidsbelasting Lden

Voor de berekening van de Lden-geluidsbelasting worden alle bewegingen, zowel van helikopterverkeer als groot en klein vliegverkeer, in de berekening meegenomen. Het betreft alle vliegtuig- en helikopterbewegingen die in een jaar voorkomen. De Lden-geluidsbelasting is vervolgens de gemiddelde geluidsbelasting voor een etmaal. Bij de Lden-berekening vindt weging plaats voor het tijdstip van de beweging, gewogen in de drie perioden. de dag (07.00 tot 19.00 uur) krijgt een weging van 1, de avond (19.00 tot 23.00 uur) krijgt een weging van 3,16 en de nacht (23.00 tot 07.00 uur) krijgt een weging van 10. Conform het rekenvoorschrift wordt een meteotoeslag van 20% gehanteerd. Deze toeslag wordt toegepast om de jaarlijkse fluctuatie in weersomstandigheden en daarmee start- en landingsrichting op te vangen. Dit wordt gedaan door het procentuele gebruik van elk baanrichting met 10%-punt op te hogen. De Lden-geluidsbelasting is de geluidsbelasting op de gevel.

6.2 Baangebruik luchtverkeer

Het baangebruik is in belangrijke mate afhankelijk van de optredende weersomstandigheden. In de berekeningen wordt uitgegaan van het gemiddelde baangebruik over meerdere jaren. De verdeling tussen de baankoppen 06 en 24 is 33% in de richting van 06, en 67% in de richting van 24. In afwijking hiervan geldt tussen 23.00-06.00 uur een verdeling van 43% in de richting van 06 en 57% in de richting van 24. De afwijking in de nachtperiode is te verklaren doordat de wind 's nachts meestal zwak is waardoor met name landingen vaker richting 06 kunnen plaatsvinden. In de Lden-berekeningen wordt meteotoeslag toegepast door in de baanverdeling het gebruik met 10%-punt per baanrichting te verhogen, wat betekent dat er wordt gerekend met 20% meer vliegtuig- en helikopterbewegingen, zoals in 5.1.1 reeds beschreven. Bovenstaande is weergegeven in tabel 10. Gegevens over de laatste 10 jaar laten zien dat de gehanteerde verdeling met meteotoeslag toereikend is, al is in sommige jaren actieve sturing op het baangebruik noodzakelijk gebleken om geen overschrijding van grenswaarden te krijgen (bron: RTHA).

Tabel 10 Baanverdeling voor starts, landingen en circuits voor alle alternatieven.

Baan	Zonder meteotoeslag		Met meteotoeslag	
	Al het verkeer (exclusief het commerciële verkeer in de nachtperiode 23:00-07:00)	Commercieel verkeer in de nachtperiode (23:00-07:00)	Al het verkeer (exclusief het commerciële verkeer in de nachtperiode 23:00-07:00)	Commercieel verkeer in de nachtperiode (23:00-07:00)
06	33%	40%	43%	50%
24	67%	60%	77%	70%
Totaal	100%	100%	120%	120%

Provincie Overijssel

Luttenbergstraat 2
Postbus 10078
8000 GB Zwolle
Telefoon 038 499 88 99
Fax 088 118 86 71
overijssel.nl
postbus@overijssel.nl

info@platformparticipatie.nl

Afschrift toegezonden aan voorzitter
vaste commissie Infrastructuur en Waterstaat,
cje.lw@tweedekamer.nl

Inlichtingen bij

Datum	Kenmerk	Bijlagen	Uw brief	Uw kenmerk
30.06.2020	2020/0171262			

Onderwerp: zienswijze Overijssel en gemeenten op Ontwerp Luchtvaartnota 2020 – 2050

Op 15 mei 2020 heeft u de Ontwerp Luchtvaartnota 2020 – 2050 gepubliceerd. De nota geeft helderheid aan inwoners, bedrijven, maatschappelijke organisaties en overheden over de rol van luchtvaart in onze samenleving. Als regio en provincie zijn wij al jaren nauw betrokken bij de ontwikkelingen in de luchtvaart. Niet alleen vanwege de ontwikkeling van Twente Airport en vliegveld Teuge, maar ook vanwege de ontwikkeling van Lelystad Airport. Luchtvaart heeft daarmee impact op onze provincie. Zowel positief als negatief.

Met deze brief geven wij u mede namens de gemeenten Dalfsen, Deventer, Enschede, Hellendoorn, Hengelo, Kampen, Olst-Wijhe, Raalte, Staphorst, Steenwijkerland, Wierden en Zwolle onze zienswijze op de Ontwerp Luchtvaartnota (hierna: nota), kritisch en opbouwend. De afgelopen jaren hebben wij altijd drie uitgangspunten gehanteerd in de beoordeling van ontwikkelingen in de luchtvaart, die we ook nu hanteren in de zienswijze:

1. Transparant en navolgbaar proces

Alleen door het volgen van een transparant en navolgbaar proces kan draagvlak ontstaan voor ontwikkelingen. Wij zijn van mening dat de nota op een aantal punten niet transparant en navolgbaar is. De nota zal aan kracht en waarde winnen wanneer u de gemaakte keuzes beter onderbouwt en uitlegt.

2. Effecten op de omgeving

Bij de ontwikkeling van luchtvaart zijn de effecten op en voor de omgeving uitermate relevant. De nota doet een aantal goede voorstellen daarvoor. Daar zijn wij blij mee. Toch zien wij ook nog verbeterpunten wanneer we kijken naar de duurzaamheidsopgaven én de economische kansen.

3. Participatie

Bij de beoordeling van ontwikkelingen op het gebied van de luchtvaart is de mate van participatie van essentieel belang. In de afgelopen jaren is daar ervaring mee opgedaan. Niet altijd ten goede. In onze zienswijze gaan we daar op in en doen voorstellen om de participatie te verbeteren.

zienswijze Overijssel en gemeenten op Ontwerp Luchtvaartnota

Wij hopen met onze zienswijze een bijdrage te kunnen leveren aan het verbeteren van de nota. Wij verwachten dat u met alle ingediende zienswijzen de nota zodanig kunt aanpassen dat het een nota wordt van ons allemaal en niet alleen van het kabinet.

Gedebatteerde Staten van Overijssel

ZIENSWIJZE PROVINCIE OVERIJSSSEL EN BETROKKEN GEMEENTEN¹

1 Transparant en navolgbaar proces

1.1 Geef duidelijkheid over de bestuurlijke afweging voor de voorkeursstrategie

Eén van de belangrijkste keuzes in de nota is de voorkeursstrategie. In de PlanMER staat de redeneerlijn van de voorkeursstrategie: "de klimaatranden van het Ontwerp Akkoord Duurzame Luchtvaart en ICAO halen en daarbinnen bij verdeling tussen luchthavens inzetten op maximaal economisch rendement²." U legt in de nota echter niet uit welke bestuurlijke afweging u in deze redeneerlijn maakt. Waarom kiest u voor de 'randen' van het Ontwerp Akkoord Duurzame Luchtvaart én waarom zet u in op maximaal economisch rendement? U lijkt hiermee vooral te kiezen voor maximale economische groei en minimale verbeteringen voor klimaat gezondheid en kwaliteit leefomgeving.

Wij vragen u dit in de definitieve Luchtvaartnota beter te onderbouwen. De Commissie voor de m.e.r. adviseert niet voor niets om alternatieven voor groei, stagnatie of krimp uit te werken³. Deze varianten komen niet terug in de Luchtvaartnota. Wij verzoeken u om die varianten en de afweging van die varianten alsnog op te nemen in de Luchtvaartnota.

1.2 Hanteer Lelystad Airport niet als referentiesituatie

In de nota maakt u de keuze om Lelystad Airport als referentiesituatie te hanteren⁴. Het Luchthavenbesluit van 2015 hanteert u daarbij als uitgangspunt. Wij hadden verwacht dat u in de Luchtvaartnota duidelijk zou maken wat het nut en de noodzaak voor Lelystad Airport is op basis van de meest recente inzichten. Het Luchthavenbesluit 2015 ging uit van de toenmalige inzichten. De wereld van de luchtvaart is inmiddels drastisch veranderd. De nota is daar een sprekend voorbeeld van: geen groei zonder milieuwinst. Inwoners, bedrijven en maatschappelijke organisaties stellen vragen bij de noodzaak van opening van Lelystad Airport. U had de nota kunnen gebruiken om die noodzaak te onderbouwen en daarmee het vertrouwen kunnen terugwinnen. Wij vragen u om in de definitieve nota alsnog te onderbouwen waarom Lelystad Airport noodzakelijk is binnen de huidige visie van het kabinet op de luchtvaart.

1.3 Stel het besluit over opening Lelystad Airport uit tot na herziening van het luchtruim

Wij hebben herhaaldelijk gepleit voor een juiste volgorde van besluitvorming: neem éérst een besluit over de Luchtvaartnota, vervolgens een besluit over de herziening van het luchtruim en bezie dan of Lelystad Airport nodig is.

Door de gevolgen van de huidige COVID-19-crisis is de luchtvaartsector tot stilstand gekomen. Op welke termijn de sector zich herstelt is onduidelijk. Schiphol geeft zelf aan dat zeker de komende jaren nodig zijn om te herstellen. Ondanks dat vooruitzicht houdt u ook in de Luchtvaartnota vast aan opening van Lelystad Airport in 2021⁵. Wij hadden verwacht dat u duidelijk zou maken waarom u hiervoor kiest. Juist nu heeft u de kans om opening van Lelystad Airport uit te stellen totdat het luchtruim is herzien en een juiste volgorde van besluitvorming te hanteren. De herziening van het luchtruim zal ook de randvoorwaarden voor Lelystad Airport duidelijk moeten maken om te zorgen voor minder overlast voor de leefomgeving. De vertraging in de ontwikkeling van de luchtvaart geeft juist ook de kans om Lelystad Airport te ontwikkelen tot het meest duurzame vliegveld ter wereld. Laat alleen die vluchten van en naar Lelystad Airport vliegen die voldoen aan de hoogste duurzaamheidsambities.

1.4 Breng de gevolgen in beeld van de verandering in bestemmingen Lelystad Airport

U geeft in de nota aan dat onderzoeksbureau SEO stelt dat vluchten richting noordoost-Europa (Baltische Staten, Scandinavië, Polen) zeer interessant zijn voor luchtvaartmaatschappijen⁶.

¹ Dalfsen, Deventer, Enschede, Heliendoorn, Hengelo, Kampen, Oost-Wijhe, Raalte, Staphorst, Steenwijkerland, Wierden en Zwolle

² PlanMER Luchtvaartnota, § 4.3.2 Uitgangspunten voor toetsing, pg. 50

³ Luchtvaartnota, § 10.2.1 Advies over NRD, pg. 107

⁴ Luchtvaartnota, onder andere op pagina 76, 77 en 105

⁵ Luchtvaartnota, § 6.4 Functie van regionale luchthavens en hun onderlinge samenhang, pg. 75

⁶ Luchtvaartnota, § 3.4.3 Gevolgen schaarste voor netwerk Schiphol, pg. 34

Met het vrijgeven van de bestemmingslijst van Lelystad Airport (vanwege de verkeersverdelingsregeling) ontstaan nieuwe bestemmingen en andere verdelingen van het aantal vluchten op de verschillende (B+-)routes. Ook heeft dit effect op de kans op autonome groei van Lelystad Airport. Wij verzoeken u om aan te geven welke gevolgen uw constatering in de nota heeft voor deze routes in relatie tot de uitgangspunten van de MER Luchthavenbesluit Lelystad Airport. Zo zorgt u voor herwinnen van vertrouwen en transparante besluitvorming.

1.5 *Kom de belofte na dat het luchtruim in 2023 is herzien*

U schrijft in de nota dat de naderingsroutes naar luchthavens een belangrijke bouwsteen vormen voor de roadmap op weg naar 2035⁷. Dit verrast ons. Hierdoor blijft tot 2035 in de regio, bijvoorbeeld rondom Lelystad Airport, onzekerheid bestaan. U heeft de Kamer toegezegd dat per 2023 het luchtruim is herzien. Wij verwachten dat u deze belofte gestand doet.

2 Effecten op de omgeving

2.1 *Investeer in innovatiesectoren, zoals Twente Airport*

U schrijft in de luchtvaartnota dat de nadelen van vliegen steeds duidelijker worden.⁸ Technologische innovaties moeten daar oplossingen voor bieden en u geeft aan daar grote kansen in te zien. Toch besteedt u daar in de luchtvaartnota nauwelijks aandacht aan. Terwijl de ambities met betrekking tot duurzame luchtvaartontwikkeling de basis vormen voor de gehele onderbouwing van uw beleid. Zonder voortdurende stimulering van innovatie zijn de genoemde duurzaamheidsambities niet realistisch en blijven belangrijke 'schone' economische kansen onbenut. In onze provincie liggen daarvoor kansen.

De potenties van elektrisch vliegen liggen vooral op het terrein van de unmanned drones en vrachtvliegtuigen. De Technology Base in Twente biedt volop ruimte voor het testen van deze bemande en onbemande systemen en de integratie daarvan. Twente biedt daarvoor een unieke propositie⁹. Wij vragen u daar nadrukkelijk aandacht aan te besteden, zowel in de luchtvaartnota als bij de herindeling van het luchtruim.

Ook werkt Twente Airport, met regionale, nationale en internationale partners aan het inrichten van een onderhoudscluster voor vliegtuigen. Vanwege de coronacrisis zijn deze MRO-plannen (Maintenance, Repair & Overhaul) in een stroomversnelling gekomen.

Wij vragen uw volle medewerking om ruimte te (blijven) geven aan de mogelijkheid om innovaties op de Technology Base op genoemde terreinen. Dit zowel op het land als in het luchtruim. U formuleert in de nota nu nog een te terughoudende opstelling¹⁰.

2.2 *Bied in de Luchtvaartnota ruimte voor een nadere oriëntatie op de rol van lokale overheden bij de 'onderkant' van het luchtruim*

Robotica gaat een steeds belangrijkere rol spelen in de samenleving, zowel op de grond als in de lucht. Dit biedt kansen voor gemeenten in termen van onder andere vormen van mobiliteit, transport, waarneming, sensing en observatie. Tegelijkertijd brengt het aandachtspunten met zich mee op het gebied van (vlieg)veiligheid en privacy. Wij vragen u om de genoemde aandachtspunten serieus op te pakken en in samenspraak met provincie en gemeenten in dialoog te gaan om uiteindelijk te komen tot afspraken over de mate van lokale en/of regionale zeggenschap en verantwoordelijkheden in het lagere luchtruim. Wij vragen een nadere oriëntatie en uitwerking op dit punt.

⁷ Luchtvaartnota, § 4.2.5. Stiller vliegen met nieuwe indeling luchtruim, pg. 51

⁸ Luchtvaartnota § 7.1 Veilig, stil en schoon, pg. 81

⁹ Aanwezigheid van diverse kennisinstellingen, de organisaties binnen het netwerk van Space53, Platform Unmanned Cargo Aircraft (PUCA), de ruimte en 3 km lange baan van Twente Airport en het luchtruim in Oost-Nederland dat een unieke testomgeving biedt

¹⁰ Luchtvaartnota, § 4.1.2 Proefcasus Eindhoven Airport, pg. 48

2.3 *Betrek grensoverschrijdende modaliteiten bij uw afweging*

U schrijft terecht dat de internationale bereikbaarheid van Nederland een optelsom is van de beschikbare modaliteiten¹¹. Er moet een goede balans zijn tussen die verschillende modaliteiten. Het is in onze ogen een gemiste kans dat de mobiliteitsbehoefte en -verdeling niet in beeld is gebracht voor de nota. Voor een toekomstbestendige luchtvaart én leefomgeving is het noodzakelijk. Voor zaken- en vakantie-reizen is de trein voor de middellange afstanden binnen Europa een duurzaam en comfortabel alternatief voor het vliegtuig. Focus daarbij echter niet alleen op de bereikbaarheid van Nederland en buitenlandse bestemmingen over spoor, maar juist ook op de bereikbaarheid van luchthavens en stations in de internationale regio's rondom Nederland. In april 2019 bracht de EUREGIO het eindrapport uit van haar onderzoek naar de 'Bereikbaarheid van het EUREGIO-gebied via de lucht'¹². Het EUREGIO-rapport toont aan dat samenwerking tussen luchthavens in de EUREGIO in ieders belang is. Betere auto-, bus- en treinverbindingen naar luchthavens in Duitsland (bijvoorbeeld FMO/Münster-Osnabrück of Düsseldorf) kan een grote ontlasting betekenen voor het vakantievliegverkeer vanaf Schiphol.

Dit sluit ook aan bij uw wens om de verwachte groei van de vraag naar internationale mobiliteit voor een deel op vangen door de capaciteit van de verschillende luchthavens beter in samenhang met elkaar in te zetten¹³. U kijkt daarbij alleen naar de Nederlandse regionale luchthavens. Wij zien echter ook kansen om de netwerkqualiteit van de (grens)regio's te versterken door te kijken naar luchthavens net over de grens in Duitsland en België.

2.4 *Laat de groei van Lelystad Airport gepaard gaan met significante beperking van geluids- en milieu hinder*

We constateren dat u in de nota opnieuw bevestigt dat Lelystad Airport de rol vervult van overloopluchthaven van Schiphol en niet voor autonome groei¹⁴. Opening van Lelystad Airport leidt volgens de PlanMER tot een toename van het aantal geluidgehinderden. In de nota gaat u uit van een groeiverdienmodel¹⁵. Wij steunen dit uitgangspunt: pas wanneer de geluidsbelasting en uitstoot van schadelijke stoffen significant afneemt kan er sprake zijn van groei.

Een dergelijk groeiverdienmodel lijkt niet te gelden voor Lelystad Airport. U gaat uit van groei tot 45.000 vliegbewegingen, zonder dat de luchthaven doelstellingen krijgt opgelegd. De milieuwinst vanwege de 50-50 regel (50% voor extra luchtverkeer, 50% minder geluidhinder¹⁶) wordt niet toegepast op Lelystad Airport. Integendeel zelfs. Het aantal gehinderden neemt aanzienlijk toe, ook buiten de wettelijke contouren¹⁷. Daarnaast geeft de PlanMER aan dat de autonome vermindering van de geluidproductie van vliegtuigen ruim 1% per jaar zal zijn. Tegelijkertijd neemt het aantal vliegbewegingen met ruim 1% per jaar toe¹⁸. De groei van Lelystad Airport leidt daardoor niet tot een vermindering van de geluids- en milieuhinder. U verbloemt de toename van de geluidbelasting zelfs in de PlanMER. In de tabellen op pagina 97, 155 en 156 vermeldt u 'NVT', terwijl er feitelijk een duidelijke toename is in 2030 ten opzichte van 2018. Wij verzoeken u hier meer transparantie in te geven.

De vertraging in de ontwikkeling van de luchtvaart geeft echter de kans die tijd te benutten om te investeren in de innovatie van de luchtvaart. Laat Lelystad Airport het voorbeeld van Europa en wereldwijd worden waar niet alleen het vliegveld zelf, maar ook de vliegbewegingen duurzaam zijn. Daar passen ook scherpe doelstellingen bij en geen fixatie op groei tot 45.000 vliegbewegingen.

Wij pleiten er voor om het groeiverdienmodel niet regionaal in te vullen, maar hier landelijk ambitieuze doelstellingen voor te formuleren. Zo hebben inwoners en bedrijven zekerheid over beperking van de overlast door luchthavens.

¹¹ Luchtvaartnota, § 3.5.1 Introductie beleidskader netwerkqualiteit, pg. 37

¹² Rapportage te downloaden via <https://www.euregio.eu/nl/wonen-infrastructuur/verkeer/projecten/bereikbaarheid-lucht>

¹³ Luchtvaartnota, § 1.3 Adaptieve aanpak, pg. 11

¹⁴ Luchtvaartnota, pg. 39, 50, 74 en 105

¹⁵ Luchtvaartnota, § 4.1.1. Groeiverdienmodel, pg. 46

¹⁶ PlanMER Luchtvaartnota, § 2.2.1 Voortbouwen (referentiesituatie), pg. 21

¹⁷ PlanMER Luchtvaartnota, § 3.3 Effecten referentiesituatie en hoekpunten, pg. 41

¹⁸ PlanMER Luchtvaartnota, § 4.3.2 Uitgangspunten voor toetsing, pg. 56

2.5 Licht de versterking van de netwerkkwaliteit voor de regio door Lelystad Airport toe

Wij delen uw uitgangspunt in de nota dat regionale luchthavens zich moeten ontwikkelen voor de regio's waarin ze liggen, zodat het bijdraagt aan de netwerkkwaliteit van die luchthavens¹⁹. Wij vragen ons af welk belang de regio heeft bij een overloopluchthaven voor vakantievluchten en hoe een dergelijke luchthaven de netwerkkwaliteit en regionale economie versterkt. U schrijft zelf dat Lelystad Airport niet belangrijk is voor de bereikbaarheid van de regio²⁰. Wij vragen u om dit nader toe te lichten.

2.6 Bied lokale overheden ook toegang tot het Omgevingsfonds

Wij waarderen uw initiatief om een Omgevingsfonds uit te werken dat tot doel heeft om een gezonde, aantrekkelijke leefomgeving te realiseren²¹. U stelt daarbij dat het realiseren van nieuwe meetmethoden en -systemen voor geluid de komende jaren kosten met zich meebrengen voor de luchtvaartsector. Wij gaan ervanuit dat lokale overheden, die nu al actief betrokken zijn bij het monitorings- en evaluatieprogramma voor Lelystad Airport, aanspraak kunnen maken op dit fonds.

2.7 Neem geluidsmetingen en gezondheidsmonitoren mee in de afweging van prioritering routes

U schrijft in de nota dat het Rijk ervoor kiest dat tot 6.000 voet het terugdringen van geluid prioriteit heeft en boven de 6.000 voet het terugdringen van CO₂-uitstoot²². Wij begrijpen en zijn blij met deze prioritering. Echter, de vaststelling van de scheidslijn van 6.000 voet is discutabel. Op dit moment is nog onduidelijk wat de daadwerkelijk gemeten geluidsniveaus bij langdurig laag vliegen op ca 6.000 voet zullen zijn. Met het integraal meet- en monitoringprogramma voor Lelystad Airport zal hierover meer duidelijkheid komen. Daarnaast schrijft u zelf dat de GGD's onderzoek doen naar de door mensen ervaren hinder van vliegtuigen via de gezondheidsmonitoren²³. Als u uitvoering geeft aan de opening van Lelystad Airport eind 2021 verzoeken wij u in de nota de uitkomsten van die onderzoeken mee te nemen.

2.8 Introduceer een nieuw criterium voor ernstige hinder

In het hoekpunt 'Concentreren' (zoals opgenomen in de planMER, is de optie opgenomen om een nieuw criterium ernstige hinder te introduceren, niet gerelateerd aan een specifieke Lden contour maar aan een vast gebied (buiten 48 Lden) waardoor ernstig gehinderden die toevallig net buiten de contour wonen ook meetellen²⁴. Wij zien deze optie echter niet terug in de nota. Dat is een gemiste kans. Juist dit zou het draagvlak van inwoners kunnen vergroten. Wij verzoeken u deze optie alsnog op te nemen in de nota.

2.9 Ga uit van de geluidsnormen van de WHO

Op 10 oktober 2018 presenteerde de World Health Organization (WHO) het rapport "Environmental Noise Guidelines for the European Region"²⁵. In de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van 19 december 2018²⁶ concludeert zij het volgende:

"Omdat lanqdurige blootstelling aan hoge geluidsniveaus tot belangrijke nadelige gezondheidseffecten kan leiden, is en blijft beperking van de hinder en slaapverstoring van groot belang. Tegen die achtergrond zal het onafhankelijke onderzoek ter uitvoering van de motie- (D66) bijdragen aan het maken van weloverwogen keuzes over de consequenties die ik aan de nieuwe inzichten en aanbevelingen van de WHO verbind. Als dat onderzoek gereed is, zal ik u nader informeren over de stand van zaken en het vervolgproces in dit belangrijke dossier."

Wij zien uw nota als een uitgelezen kans om uitvoering te geven aan dit voornemen. Wij verzoeken u dan ook om hier in de definitieve nota gestalte aan te geven.

¹⁹ Luchtvaartnota, § 3.5 Nederland goed verbonden houden met de wereld, pg. 36

²⁰ Luchtvaartnota, § 6.4 Functie van regionale luchthavens en hun onderlinge samenhang, pg. 74

²¹ Luchtvaartnota, § 9.2.2 Financiële opgaven op lange termijn, pg. 100

²² Luchtvaartnota, § 4.2.5 Stiller vliegen met nieuwe indeling luchtruim, pg. 50 en § 6.5.1 Keuzes indeling luchtruim, pg. 79

²³ Luchtvaartnota, § 4.2.2 Meetstrategie geluid vliegtuigen, pg. 49/50

²⁴ PlanMER Luchtvaartnota, § 7.2.3 Hoekpunt Concentreren, pg. 162

²⁵ Environmental Noise Guidelines for the European Region d.d. 10-10-2018

²⁶ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2018/12/19/who-rapport-environmental-noise-guidelines-for-the-european-region>

2.10 *Neem meer randvoorwaarden voor de herziening van het luchtruim op in de luchtvaartnota*

De nota zou belangrijke randvoorwaarden moeten scheppen voor de herziening van het luchtruim. Op basis van die randvoorwaarden kan dan het luchtruim worden herzien. Wij zien die randvoorwaarden echter onvoldoende scherp terugkomen in de nota wat betreft de daal- en klimprofielen. U spreekt over '(...)door tijdens de start of landing uit te gaan van verbeterde daal- en klimprofielen'²⁷. Wij pleiten ervoor om in de nota op te nemen dat randvoorwaarde bij de herziening van het luchtruim een normaal daal- en klimprofiel (CDA / CCD) is, waarbij vertrekkend en naderend verkeer elkaar niet kruisen.

3 Participatie

3.1 *Investeer in meer draagvlak in de regio voor Lelystad Airport*

Als gezegd delen wij uw opvatting dat de ontwikkeling van regionale luchthavens moet passen binnen de regio's waarin de luchthavens liggen. Voor die ontwikkeling moet draagvlak in de regio zijn²⁸. Dit besluit staat echter haaks op de gevoelens in de regio rondom Lelystad Airport. Vele duizenden zienswijzen zijn ingediend tegen dit vliegveld. Wij vragen ons af hoe uw besluit zich verhoudt tot de ontwikkeling van Lelystad Airport. Betekent dit dat u opening van Lelystad Airport uitstelt tot na herziening van het luchtruim en dan opnieuw in gesprek met de regio gaat om tot draagvlak te komen? Dit zou getuigen van goed luisteren naar de gevoelens in een regio en van het serieus nemen van participatie.

3.2 *Maak van maatschappelijke participatie dialoog*

Wij waarderen uw inzet rondom participatie. U schrijft terecht in de nota dat Nederlanders meer grip willen hebben op de publieke belangen die horen bij de luchtvaart. U wilt heldere randvoorwaarden formuleren die onder andere aangeven hoe belanghebbenden bij besluiten worden betrokken (participatie)²⁹. Uw visie op participatie mist echter waar participatie echt over zou moeten gaan. Daarbij gaat het om dialoog tussen betrokkenen, luisteren en begrip tonen voor elkaars argumenten en veranderen van standpunt.

Uw visie gaat uit van feiten op tafel leggen en verantwoordelijkheden beschrijven. Vooral om het verstrekken van informatie en een formeel zienswijzetraject. Dit is een vorm van participatie, maar gaat volledig voorbij aan de behoefte van inwoners, bedrijven en maatschappelijke organisaties. Die behoefte ligt in actieve dialoog met elkaar.

Wij vragen u hier nadrukkelijk aandacht voor, zodat in de toekomst bij ontwikkelingen als Lelystad Airport echt sprake is van participatie. Wij missen momenteel in de nota nog het onderdeel reflectie. Wij horen vanuit diverse partijen, en hebben dit ook zelf ervaren, dat u veel informatie hebt ontvangen, maar dat men maar weinig ervan herkent in de nu voorliggende nota. De nota wint aan kracht wanneer u helderder maakt welke informatie u hebt ontvangen en wat u met die informatie hebt gedaan.

3.3 *Maak beroep bij de bestuursrechter ook mogelijk voor Lelystad Airport*

Wij zijn verheugd dat u de mogelijkheid van direct beroep tegen luchthavenbesluiten bij de bestuursrechter wilt onderzoeken³⁰. Het belang van een laagdrempelige ingang bij de rechter is voor inwoners, maatschappelijke organisaties en bedrijven groot. Wij verzoeken u om de mogelijkheid van beroep bij de bestuursrechter ook open te stellen voor het Luchthavenbesluit Lelystad Airport. Juist voor het openen van een nieuwe luchthaven voor groot handelsverkeer is het noodzakelijk om te zorgen voor een laagdrempelige rechtsgang.

3.4 *Maak werk van bestuurlijke samenwerking*

Wij verwelkomen uw intentie om te blijven samenwerken met de provincies op het gebied van luchtvaart en aanverwante beleidsterreinen. U komt daarvoor met een periodiek bestuurlijk overleg luchtvaart³¹. Ook in de afgelopen periode hebben de provincies regelmatig overleg met u gehad over de luchtvaart.

²⁷ Luchtvaartnota, § 4.2.5 Stiller vliegen met nieuwe indeling luchtruim, pg. 51

²⁸ Luchtvaartnota, hoofdstuk 3, beslispoint 6, pg. 27

²⁹ Luchtvaartnota, hoofdstuk 8, pg. 86ev

³⁰ Luchtvaartnota, § 8.2 Maatschappelijke en bestuurlijke betrokkenheid, pg. 90

³¹ Luchtvaartnota, § 8.2.5 Provincies, pg. 93

Dit had echter vooral het karakter van 'zenden' en ging over een toelichting op besluiten die u heeft genomen. Ook de nota is eerst gepresenteerd aan de Tweede Kamer en pas daarna zijn de provincies uitgenodigd voor een bestuurlijk overleg. Wij hadden graag eerst een concept met u besproken om zo in dialoog met elkaar voorgenomen stappen te bespreken. Door uw werkwijze zien wij ons gedwongen om via formele zienswijzeprocedures ons standpunt helder te maken en dat heeft zeker niet onze voorkeur. Wij missen in de nota ook de rol en positie van gemeenten in de participatie. Juist gemeenten zijn (mede) verantwoordelijk voor ruimtelijke ordening, natuur, economische ontwikkeling en haar inwoners. Helemaal nu gemeenten steeds meer in regionaal verband opereren. Wij vragen u om ook gemeenten mee te nemen in een actief participatieproces van dialoog.

Aan:
het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Participatie
t.a.v. Luchtvaartnota
Postbus 20901
2500 EX 'S-GRAVENHAGE



Assen, 30 juni 2020
Ons kenmerk 27/5.7/2020001406
Behandeld door
Onderwerp: Zienswijze op Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050

Geachte heer/mevrouw,

Met belangstelling hebben wij kennisgenomen van de Ontwerp-Luchtvaartnota met als titel "Verantwoord vliegen naar 2050". Graag maken wij gebruik van de mogelijkheid om onze zienswijze op de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 kenbaar te maken.

Onze zienswijze is opgebouwd uit een generiek deel namens alle provincies, een deel samen met de provincies Groningen en Limburg, een deel namens Noord-Nederland (Drenthe, Fryslân en Groningen) en een Drenthe-specifiek deel.

Met de nieuwe Luchtvaartnota wordt gezocht naar een balans tussen veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid. Als overheden is het onze taak om deze balans gezamenlijk zo goed mogelijk tot stand te brengen. De Ontwerp-Luchtvaartnota maakt een eerste stap in die richting.

De huidige context voor de ontwikkeling van de luchtvaartsector is door de komst van COVID-19 volledig veranderd. Het heeft ons verbaasd dat dit niet heeft geleid tot een aangepaste tijdsplanning voor het tot stand brengen van toekomstbestendig luchtvaartbeleid. De huidige coronacrisis zou aanleiding kunnen zijn geweest om eerdere besluitvorming te heroverwegen.

Generiek (gedeeld inzicht landelijk)

Woon- en leefomgeving

Het bewaken van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving is een kerntaak van de provincies. Dit vraagt om een gecombineerde inzet van het Rijk en van de provincies. In dit kader hebben wij u op 29 augustus 2019 de handreiking "Samenwerken aan het luchtruim" aangeboden.

Vanuit onze verantwoordelijkheid voor de woon- en leefomgeving biedt de Luchtvaartnota ons nog weinig kaders om op een volwaardige wijze alle relevante belangen af te kunnen wegen. Wij vinden het belangrijk om bij de verdere uitwerking van de kaders en van de integrale uitvoeringsagenda samen te werken en actief te worden betrokken.

Evaluatie van het RBML

In hoofdstuk 8 wordt ingegaan op de uitvoering van de Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML). De bereidheid wordt uitgesproken om over specifieke vraagstukken en knelpunten in gesprek te gaan. In de overleggen over de uitvoering van de RBML is herhaaldelijk door zowel de provincies als de sectorpartijen aangegeven dat een gezamenlijke evaluatie noodzakelijk wordt geacht. Conform de afspraken uit 2009 vragen wij u hiervoor spoedig een grondige evaluatie te starten.

De problematiek rond de bevoegdheidsverdeling in het RBML en het voorstel voor een brede, gezamenlijke evaluatie van de RBML-regelgeving zien wij graag prominenter terug in de definitieve Luchtvaartnota.

Eén nationaal luchthavensysteem

De Rijksoverheid zou ons inziens moeten sturen op het zo optimaal mogelijk benutten van de bestaande capaciteit op de Nederlandse luchthavens van nationale betekenis. *Dat wil zeggen één nationaal luchtvaartstelsel van de toekomst met een sterke nationale regierol voor de Rijksoverheid.* En daar horen ook de regionale luchthavens Maastricht Aachen Airport (MAA) en Groningen Airport Eelde (GAE) bij. Alleen zodoende kunnen synergie en betere benutting van de bestaande capaciteit worden bereikt.

Eén luchthavensysteem gaat veel verder dan alleen kennis delen en samenwerken. Wat nodig is, is een onderling samenhangend luchthavensysteem voor de BV Nederland. Een systeem op basis van de nationale én regionale behoefte. Met een naadloze aansluiting op andere vervoersmodaliteiten. Onderzoek op korte termijn naar de mogelijkheden van het onderbrengen van alle luchthavens van nationale betekenis in één holding.

Generiek (gedeeld inzicht Groningen, Limburg en Drenthe)

Optimaal benutten van luchthavencapaciteit én een gelijk speelveld

Het Rijk geeft aan voorstander te zijn van het door regionale luchthavens gevraagde éénluchthavensysteem (pagina 76). De beschikbare luchthavencapaciteit wordt dan optimaal benut en onnodige inefficiënties en overcapaciteit worden voorkomen. Om sturing te geven aan een geïntegreerd systeem, zoals ook bepleit door de Nederlandse Vereniging van Luchthavens, is centrale regie en samenwerking vanuit één holding noodzakelijk, zodat de huidige onderling tegengestelde belangen tussen de regionale luchthavens van nationale betekenis worden weggenomen.

Nationale luchthavens zijn onderdeel van de nationale openbare infrastructuur.

De Ontwerp-Luchtvaartnota koppelt het onderwerp van financiële steun specifiek aan de twee luchthavens buiten de Schiphol Group: GAE en MAA. Daarbij wordt voorbijgegaan aan bijvoorbeeld de indirecte steun aan Amsterdam Schiphol Airport door de steun aan KLM en het commercieel gebruik door Eindhoven Airport van infrastructuur en veiligheid, waardoor het Ministerie van Defensie voornamelijk voor de kosten opdraait. Hierdoor is er sprake van een ongelijk speelveld.

Wij stellen ons dan ook op het standpunt dat het de taak van de centrale overheid is om een gelijk speelveld voor de nationale luchthavens te creëren: of alle luchthavens onderdeel van de Schiphol Group of alle regionale luchthavens in regionale handen. Centrale financiering van de kosten van infrastructuur en veiligheid in het algemeen belang is voor dat laatste een randvoorwaarde.

Een sturende en bindende regie door het Rijk op korte termijn is noodzakelijk om de gewenste systeembenadering te bereiken en te waarborgen. In die systeembenadering vindt een verdeling plaats van vluchten over de regionale luchthavens van nationale betekenis vanuit één holding (of in ieder geval vanuit een financieel gelijkwaardige uitgangspositie voor alle regionale luchthavens van nationale betekenis) en zodanig dat de capaciteit van alle regionale luchthavens van nationale betekenis optimaal wordt benut.

In het bestuurlijk overleg Luchtvaart van 17 juni 2020 heeft de minister toegezegd op het punt van de éénsysteemgedachte vooral de wensen en bedenkingen van het parlement te betrekken bij de definitieve besluitvorming. Wij wijzen er nadrukkelijk op dat duidelijkheid hierover zeer urgent is voor de ontwikkeling van MAA en GAE op middellange en lange termijn.

Generiek (gedeeld inzicht Fryslân, Groningen en Drenthe)

Samenhang met militair vliegverkeer ontbreekt

Voor het militaire vliegverkeer wordt verwezen naar het programma Luchtruimherziening. De Luchtvaartnota vormt het kader voor de Luchtruimherziening, maar een kaderstelling voor het militaire luchtverkeer ontbreekt. De in de Luchtruimherziening aangekondigde uitbreiding van het militair oefenluchtruim boven Noord-Nederland kan van grote impact zijn op onze leefomgeving. Het ontbreken van integraal beleid maakt het inschatten van de voor de burgerluchtvaart beschreven beleidskeuzes vrijwel onmogelijk. De impact op de leefomgeving kan niet worden gescheiden in burgerluchtvaart enerzijds en militaire luchtvaart anderzijds. Het blijft onduidelijk hoe geluidshinder en de uitstoot van schadelijke stoffen door militair vliegverkeer worden meegewogen in de "verdienruimte" voor de burgerluchtvaart of op welke manier de toegenomen stikstofdepositie met de komst van het nieuwe militaire oefengebied invloed heeft op de economische en ruimtelijke ontwikkelingen op de grond.

Generiek (gedeeld inzicht Groningen en Drenthe)

Drones, innovatie en duurzaamheid

De nadrukkelijke aandacht in de Luchtvaartnota voor drones, innovatie en duurzaamheid spreekt ons zeer aan. GAE heeft zich de laatste tijd ontwikkeld richting innovatie en duurzaamheid. De realisatie van een zonnepark en laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen zijn daar voorbeelden van. Aangezien GAE ook vliegopleidingen faciliteert, ligt ook daar een mooie kans voor de ontwikkeling van stillere vliegtuigen of alternatieve brandstoffen. Bovendien is de DroneHub Groningen Airport Eelde een kennis- en expertisecentrum voor toepassing van dronetechnologie. Op basis van een ministeriële regeling is en wordt ervaring opgedaan in een geïntegreerd luchtruim voor bemand en onbemand luchtverkeer. Ondersteuning vanuit het Rijk met gerichte acties, bijvoorbeeld door aanwijzing als test-locatie voor BVLOS, kan deze innovaties een extra boost geven.

Uitgestelde besluitvorming

De Luchtvaartnota geeft aan dat regionale luchthavens een verkenning moeten doen in de voorbereiding op een nieuw Luchthavenbesluit. Dit geldt ook voor GAE. Op basis van deze verkenning beslist het Rijk over de verdere ontwikkeling van de regionale luchthavens (Groeiverdienmodel bladzijde 46 en 48). Welke overwegingen hierbij een rol spelen en welke rol het Rijk bij deze regionale verkenning heeft, is niet nader uitgewerkt. Ook wordt niet duidelijk welke uitgangssituatie als referentie wordt gehanteerd. Vanuit de éénsysteemgedachte verwachten wij regie van het Rijk voor de regionale verkenning van GAE als regionale luchthaven van nationale betekenis.

Specifiek Drenthe

De voorkeursbeslissing, die de basis vormt voor deze Luchtvaartnota, is samengesteld uit vier bouwstenen die zijn onderzocht in het PlanMER. Welke onderdelen uit die bouwstenen en wat dit betekent voor de verschillende regionale luchthavens, is niet uit de nota te herleiden. De nota geeft mede daarom nog onvoldoende inzicht in de toekomst van de regionale luchtvaart in Drenthe. Dit inzicht is nodig voor heldere besluitvorming over de ontwikkeling van GAE en de betrokkenheid van de regio op middellange en lange termijn.

De kaders voor de regionale verkenning, netwerkkwaliteit, monitoring, toezicht en handhaving, natuur, kleine luchtvaart en lager luchtruim en de bescherming van de omgeving moeten nog worden uitgewerkt. De uitwerking van deze kaders is bepalend voor het perspectief van de regionale luchtvaart. Helderheid over de rol die de Rijksoverheid voor zichzelf ziet en hoe deze richting geeft voor andere betrokkenen zien wij graag concreter uitgewerkt. Daarbij verwachten wij in ieder geval betrokkenheid en regie vanuit het Rijk bij de regionale verkenning voor een nieuw Luchthavenbesluit, omdat GAE een luchthaven is van nationale betekenis.

Het participatietraject om te komen tot de Ontwerp-Luchtvaartnota is door ons ervaren als het delen van inhoudelijke informatie en het informeren over de voortgang van het traject. Welke regionale inbreng heeft bijgedragen aan (onderdelen van) de uitgewerkte voorkeursbeslissing in de Luchtvaartnota wordt niet duidelijk. Wij ervaren na de handreiking die vorig jaar is overhandigd wel een duidelijke verbetering in de onderlinge ambtelijke contacten. Ook voor het vervolg van het traject vragen we vooral tijdig geïnformeerd én betrokken te worden bij de nog nader uit te werken kaders.

Samengevat voor Drenthe

- De Luchtvaartnota leidt nog niet tot het optimaal benutten van de bestaande luchthavencapaciteit. Wij pleiten voor een éénluchthavensysteem met als voorwaarde een gelijk speelveld voor alle regionale luchthavens van nationale betekenis. In het kader van besluitvorming over de toekomst van GAE is duidelijkheid over de éénsysteemgedachte zeer urgent.
- De gezamenlijke impact van zowel de militaire als de burgerluchtvaart op de leefomgeving in Drenthe kan niet worden ingeschat, omdat de samenhang met de kaders voor het militair luchtverkeer ontbreekt.
- De activiteiten op GAE met drones, innovatie en duurzaamheid kunnen, met inzet en betrokkenheid vanuit het Rijk, voor Nederland nog meer waardevolle kennis en expertise genereren.
- Over de toekomst van regionale luchthavens wordt pas in een later stadium besloten, op basis van nieuwe Luchthavenbesluiten, waarvoor de beslissende kaders nog moeten worden uitgewerkt.

De Ontwerp-Luchtvaartnota geeft nu vooral globaal richting aan toekomstige besluitvorming over de luchtvaartsector en laat nog veel onzekerheid bestaan voor de leefomgeving en voor de regionale luchtvaart in Drenthe.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Drenthe

md/coll.

Afschrift aan Provinciale Staten van Drenthe

Aan hare excellentie
Minister van Infrastructuur en Waterstaat
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Brief ref.: 200702_ZienswijzeGL_Heemstede_Luchtvaartnota

Betreft: Zienswijze Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050

Heemstede, 2 juli 2020

Hooggeachte mevrouw van Nieuwenhuizen,

Graag maakt ondergetekende namens de gemeenteraadsfractie van GroenLinks Heemstede van de gelegenheid gebruik om een zienswijze te geven op de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050. In deze zienswijze zullen wij voornamelijk ingaan op aspecten die te maken hebben met Schiphol. De reden daarvoor is dat Schiphol niet ver verwijderd ligt van Heemstede.

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(soverlast), veiligheid en het ruimtebeslag.

Steeds meer inwoners uit onze gemeente ondervinden overlast van het vliegverkeer. 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 derde jaar op rij nam het aantal melders toe: in 2019 met 7,3% tot 12199. Het aantal klachten vanuit Heemstede bij het BAS is de afgelopen jaren sterk gestegen: van 460 in 2015, via 562 in 2016 en 890 in 2017, tot 1482 in 2018. In 2019 heeft de enorme stijging van het aantal klachten zich gelukkig niet doorgezet t.o.v. 2018. In 2019 zijn er 1467 klachten geregistreerd bij het BAS, waarvan 119 klachten over nachtvluchten, die de nachtrust verstoren. De cijfers zijn duidelijk: in drie jaar tijd, van 2015 tot 2018, meer dan een verdrievoudiging van het aantal klachten, terwijl in deze periode het aantal vliegbewegingen steeg van ca. 450.000 tot boven de 500.000.

In 2019 nam het aantal vliegtuigbewegingen (startende en landende vliegtuigen) in het handelsverkeer met 0,01% af tot 497.303. Het overige vliegverkeer, waaronder General Aviation verkeer en politie-helikopters, nam met 3,2% toe tot 18.792 vliegtuigbewegingen. Deze stabilisatie van het aantal vliegtuigbewegingen verklaart waarom het aantal klachten niet meer sterk stijgt en in Heemstede zelfs ietsje gedaald is in 2019 t.o.v. 2018. In de luchtvaarnota wordt verdere groei van het aantal vluchten voorgesteld, gekoppeld aan minder hinder. De cijfers tot nu toe laten zien dat dit niet mogelijk is.

Deze nota maakt zelfs groei tot 800.000 vliegbewegingen mogelijk. De PlanMER beschrijft een groei-model, dat ervan uit gaat dat vliegtuigen jaarlijks 1% stiller worden. Die ruimte wordt vervolgens weer opgevuld, waarbij een één op één relatie wordt gelegd: 1% geluidsreductie geeft ruimte voor 1% groei van het aantal vluchten. Deze stelling deugt niet en is onjuist, want de decibellen schaal is logaritmisch. Eén procent geluidsreductie is minder dan 1dB afname van het geluid van een overvliegend vliegtuig. Bovendien leiden meer vliegbewegingen tot meer pieken in geluidsbelasting en tot minder rustmomenten, en alleen daardoor al neemt de overlast voor omwonenden toe.

Daarnaast is een veel kleiner, maar niet onbelangrijk, deel van onze inwoners afhankelijk van Schiphol voor hun inkomen. Terecht heeft u in de Ontwerp-Luchtvaarnota 2020-2050 een kader opgenomen over de Coronacrisis. De Coronacrisis trekt in onze gehele samenleving sporen, nu en in de toekomst. Op korte termijn gaat de aandacht vooral uit naar de gezondheidsaspecten, op de middellange en lange termijn zullen we ook te maken krijgen met de economische en maatschappelijke gevolgen van deze crisis.

Corona heeft tot een vergaande inbreuk in de persoonlijke leefomgeving van mensen geleid, en doet dat nog steeds. De samenleving heeft dit geaccepteerd omdat er vertrouwen is in de wetenschappelijke basis van de Coronamaatregelen. Er is ook veel wetenschappelijke kennis over de gezondheidsschade die de luchtvaart veroorzaakt. Met die kennis wordt weinig of niets gedaan in de Ontwerp-Luchtvaarnota 2020-2050. Die schade is ook minder zichtbaar. Je belandt er niet meteen mee op de IC. Echter, het toenemende vliegverkeer leidt tot sluipende gezondheidsschade door blootstelling aan fijnstof, door slaapgebrek, door stress. Hier speelt ons inziens de vertrouwensvraag: de overheid is ronduit ongeloofwaardig, als ze deze gezondheidsproblemen niet net zo serieus neemt als de Corona-problemen.

Veel banen op en rond Schiphol zullen door de Coronacrisis (tenminste tijdelijk) verdwijnen. Tegelijkertijd is er in onze regio sprake van een personeelstekort in andere sectoren. Onze gemeente heeft hoge ambities en een grote opgave op het gebied van de energietransitie en duurzaamheid. Dit geldt ook voor de andere gemeentes in onze regio in de omgeving van Schiphol. Dat biedt kansen voor onze woningbouwopgave en voor onze hoge ambities op het gebied van de energietransitie. Dat biedt kansen, die onze regio nu ook moet (kunnen) pakken. Bijvoorbeeld om onze arbeidsmarkt te hervormen waardoor we minder afhankelijk worden van de werkgelegenheid gerelateerd aan de luchtvaart.

Wat wij vragen

GroenLinks Heemstede vraagt aan u als minister van Infrastructuur en Waterstaat om de aspecten die we hieronder puntsgewijs introduceren te adresseren in de definitieve luchtvaartnota 2020-2050.

We roepen u op om op gedegen wijze en zonder vooringenomenheid alle aspecten te onderzoeken die van belang zijn voor het formuleren van een duurzame toekomstvisie op de luchtvaart. Een belangrijk kader daarbij is dat gezocht moet worden naar een nieuwe balans tussen de lusten en de lasten van de luchtvaart in ons land. Maatschappelijke belangen en effecten moeten zwaarder worden meegewogen dan tot dusverre is gedaan. Voorbeelden daarvan zijn de klimaatcrisis en nieuwe kennis op het gebied van de negatieve effecten van ultrafijnstof, geluid en nachtrustverstoring op de gezondheid. Andere voorbeelden zijn de effecten van stikstofdepositie van de luchtvaart op de woningbouw en op biodiversiteit.

Onze eerste indruk is dat de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 uitgaat van vanzelfsprekende groei. Daarmee staat u als minister met de rug naar de allergrootste crisis in de geschiedenis van onze aarde: de Klimaatcrisis.

Onze oproep in deze zienswijze is om een nieuwe afweging te maken tussen alle belangen die er zijn, en daarbij dus klimaat, gezondheid, leefbaarheid en veiligheid voorop te stellen. Immers, de luchtvaart is geen doel op zich, maar een middel dat ten dienste staat van onze samenleving.

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 zijn, zoals de woningbouwopgave, de komst van datacenters en de bijbehorende energie-infrastructuur, de klimaatopgave en het mobiliteitsvraagstuk. Zo kunnen er in Heemstede bijvoorbeeld geen grote windmolens gebouwd worden vanwege de aanvliegroutes van Schiphol.

Zienswijze punten 1 en 2:

1. We verzoeken u aan te geven op welke wijze het ruimtelijke beslag van Schiphol, zowel letterlijk als ook qua reservering voor de tweede Kaagbaan en geluidscontouren, effect heeft op de ruimtelijke ontwikkeling binnen de Metropoolregio Amsterdam, ook in relatie tot bovengenoemde opgaven.
2. We verzoeken u dringend de reservering voor de Tweede Kaagbaan op te heffen.

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 2019 waren er ruim 516.000 vluchten op Schiphol, waarvan 32.000 nachtvluchten. In 2016 deed [GGD Kennemerland onderzoek naar de geluidhinder en de slaapverstoring door vliegverkeer](#).

In de regio Kennemerland en Haarlemmermeer ervaart gemiddeld genomen 8% van de bevolking ernstige geluidhinder door vliegverkeer. Dit zijn naar schatting 31.000 mensen. Uit het 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 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 hoog zijn.

Recent (juni 2020) bracht het [RIVM naar aanleiding van de WHO richtlijnen](#) een rapport uit. Belangrijk op te merken is dat in deze richtlijnen rekening wordt gehouden met nieuwe inzichten, bijvoorbeeld dat de ernstigere gezondheidseffecten van geluid, zoals coronaire hartziekten, al bij lagere geluidsniveaus optreden dan in het verleden werd aangenomen. Voor de luchtvaart zou een veilige grens gelden van 45 dB.

Recent (juni 2020) is ook duidelijk geworden dat in de nieuwe Omgevingswet geluid zwaarder zal worden meegewogen, en dat ook het geluid afkomstig van luchthavens en vliegtuigen zal meetellen. Dit betekent dat het, zonder (zeer) drastische maatregelen op Schiphol, in de hele regio en dus ook in onze gemeente vrijwel onmogelijk zal worden nieuwe woningen te bouwen.

¹ een simpele rekensom leert dat 516.000 vliegtuigbewegingen per jaar betekent dat er iedere minuut een vliegtuigbeweging, start of landing, is op Schiphol.

Zienswijze punten 3, 4, 5, 6, 7, 8 en 9:

3. We verzoeken u om in de luchtvaartnota 2020-2050 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 en het RIVM te betrekken. Ook verzoeken we u (handhaafbare) normen voor geluid en grondgeluid te definiëren en voor de monitoring en de handhaving daarvan voorzieningen te treffen.
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.
5. We verzoeken u om de geluidsnormen en handhaving daarvan wettelijk vast te leggen. Een strikte controle door een onafhankelijk instituut en handhaving door de overheid op straffe van hoge boetes en bestuursdwang moeten daar onderdeel van uitmaken.
6. Wij verzoeken u bij uw onderzoek naar het verminderen van nachtvluchten op Schiphol niet alleen de voorgenomen economische effecten te bestuderen maar ook de gezondheidseffecten in kaart te brengen. We verzoeken u ook het scenario 'algehele nachtsluiting tussen 23 uur en 7 uur' te onderzoeken.
7. We verzoeken u om te onderzoeken of 'geluidadaptief bouwen' een bijdrage kan leveren als het gaat om het (grond)geluid in relatie tot wonen, gezondheid en leefbaarheid, en zo ja: welke bijdrage dat dan is.
8. We verzoeken u om te onderzoeken of, en zo ja, in welke mate, (grond)geluid de kwaliteit van de openbare buitenruimte en de recreatiegebieden in de omgeving van Schiphol beïnvloedt en/of, en zo ja in welke mate, hinderbeperkende maatregelen een geluidreducerende invloed hebben als het gaat om de openbare buitenruimte en recreatiegebieden.
9. We verzoeken u om het in de nota gebruikte groeimoedel van De PlanMER te herzien. Het groeimodel legt o.i. een één op één relatie die onjuist is, namelijk: 1% geluidsreductie in decibellen geeft ruimte voor 1% groei van het aantal vluchten. Eén procent groei van het aantal vluchten leidt tot meer dan 1% toename van het geluid van overvliegende vliegtuigen. Bovendien houdt het model geen rekening met pieken in 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 de 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 10, 11 en 12:

10. We verzoeken u de uitkomsten van het bovengenoemde RIVM-onderzoek te betrekken in de luchtvaartnota 2020-2050, en eventueel aanvullend onderzoek te (laten) doen.
11. We verzoeken u handhaafbare (gezondheids)normen voor luchtkwaliteit en (ultra)fijnstof in de Luchtvaartnota 2020-2050 op te nemen, en voor de monitoring en de handhaving daarvan voorzieningen te treffen.
12. We verzoeken u om de normen voor luchtkwaliteit en handhaving daarvan wettelijk vast te leggen. Een strikte controle door een onafhankelijk instituut en handhaving door de overheid op straffe van hoge boetes en bestuursdwang moeten daar onderdeel van uitmaken.

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 13:

13. We verzoeken u nadrukkelijk in te gaan op de veiligheid op Schiphol, ook in relatie tot diverse groei- en krimpsenario'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. In de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 stelt u dat de luchtvaart tot 2070 de tijd heeft om klimaat-neutraal te worden. Effectief betekent dit dat vanaf 2050 inwoners en andere sectoren hierin zullen moeten compenseren voor de luchtvaart. Dit lijkt ons zeer onwenselijk en niet goed uit te leggen.

Het vervangen van vluchten tot 750 km door reizen per trein, staat in de [Initiatiefnota van GroenLinks 'Luchtvaart op de rails'](#). Ondanks toezeggingen heeft u in de voorliggende Ontwerp-Luchtvaartnota het actieplan Air Rail niet nader uitgewerkt. Deze mogelijkheid biedt kansen om het aantal kortere afstandsvluchten terug te dringen en draagt daarmee wezenlijk bij aan het klimaatvraagstuk. Voor de uitvoering ervan zijn grootschalige aanpassingen nodig van het station op Schiphol én van de infrastructuur in Haarlemmermeer.

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 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 14, 15, 16, 17 en 18:

14. We verzoeken u in de Luchtvaartnota 2020-2050 te komen met handhaafbare normen voor CO₂-emissies voor de luchtvaartsector en maatregelen te nemen waardoor de uitstoot van CO₂ in lijn wordt gebracht met die van andere sectoren en de uitstoot in 2050 ook voor de luchtvaart nul is. In 2030 moet de CO₂ uitstoot met 65% zijn gedaald in vergelijking met 1990.
15. We verzoeken u om de normen voor CO₂-emissies voor de luchtvaartsector in de Klimaatwet vast te leggen. Een strikte controle door een onafhankelijk instituut en handhaving door de overheid op straffe van hoge boetes en bestuursdwang moeten daar onderdeel van uitmaken.
16. We verzoeken u in de Luchtvaartnota 2020-2050 het actieplan Air-Rail uit te werken. Onderdeel daarvan is om zo snel mogelijk te beginnen met het uitfasen van de kortere afstandsvluchten onder de 1.000 km en dit mogelijk te maken door fors te investeren in het (internationale) treinverkeer.
17. We verzoeken u om 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.

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

Ecologie, natuurbescherming, biodiversiteit, ook in relatie tot stikstof

De leefomgeving is natuurlijk niet alleen de leefomgeving van de mens. Wat ons opvalt in de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 is dat er weinig tot geen aandacht is voor ecologische impact van het luchtverkeer. Dit baart ons zorgen, zeker in het licht van het feit dat Nederland het qua biodiversiteit erg slecht doet: [in ons land is de biodiversiteit](#), afgemeten aan kwaliteit en kwantiteit van natuur, afgenomen tot ca. 15% van de oorspronkelijke situatie, voor Europa is dat gemiddeld iets minder van 50%.

Begin juni presenteerde het [Adviescollege Stikstofproblematiek haar eindrapport: Niet alles kan overal](#). In dit rapport wordt ingegaan op maatregelen die genomen moeten worden om de natuur te beschermen tegen de schadelijke effecten van overmatige stikstofdepositie. Duidelijk is dat er veel verdergaande maatregelen nodig zijn dan tot dusverre zijn genomen.

Op 15 januari 2020 kwam het [Adviescollege Stikstofproblematiek al met een tussentijds advies met betrekking tot stikstof voor de luchtvaartsector](#). Hieruit de volgende veelzeggende quote: 'Het waarborgen van een vermindering van NOx-emissies, bij groei van de luchtvaartsector, vereist een volwaardige, volledige en integrale beoordeling van de gevolgen van de ontwikkelingen van de Nederlandse luchthavens (incl. de grondgebonden en luchthaven-gerelateerde activiteiten).'

Zienswijze punt 19, 20, 21 en 22:

19. We verzoeken u in de luchtvaartnota 2020-2050 biodiversiteit als indicator nadrukkelijk en meetbaar mee te nemen.
20. We verzoeken u te onderzoeken welke effecten diverse groei- en krimpscenario's van de luchtvaart hebben op de biodiversiteit in ons land, en daarbij ook in te gaan op de biodiversiteit in de onmiddellijke omgeving van de luchthaven Schiphol.
21. We verzoeken u de conclusies van het Adviescollege Stikstofproblematiek over de uitstoot van NOx door de luchtvaartsector in de Luchtvaartnota 2020-2050 te borgen en te komen tot handhaafbare normen voor NOx-uitstoot door de luchtvaartsector (incl. de grondgebonden en luchthaven-gerelateerde activiteiten) en voor de monitoring en de handhaving daarvan voorzieningen te treffen.
22. We verzoeken u om de normen voor NOx-uitstoot door de luchtvaartsector (incl. de grondgebonden en luchthaven-gerelateerde activiteiten) wettelijk vast te leggen. Een strikte controle door een onafhankelijk instituut en handhaving door de overheid op straffe van hoge boetes en bestuursdwang moeten daar onderdeel van uitmaken.

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 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 voorliggende Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 kan het bovengeschetste beeld bij ons niet wegnemen. U schrijft dat publieke belangen centraal staan, maar uit de nota ontstaat het beeld dat u hiermee exclusief economische belangen bedoelt en dat u selectief inzet op groei van het aantal vluchten, zonder enige concrete borging van die andere belangen.

Nergens in de Ontwerp-Luchtvaartnota wordt u namelijk concreet als het gaat om die andere belangen: klimaat, gezondheid, hinderbeperking en biodiversiteit.

We vinden het belangrijk het hier nogmaals nadrukkelijk te stellen: ook de huidige situatie heeft, blijkens diverse onderzoeken, waarvan wij er in deze zienswijze enkelen hebben aangehaald, in toenemende mate negatieve gevolgen voor de nachtrust, de gezondheid en kwaliteit van de leefomgeving van onze inwoners. Het is in onze ogen niet uit te leggen dat dát niet ook een belangrijk uitgangspunt is van deze Ontwerp-Luchtvaartnota. Naast natuurlijk het meest prangende maatschappelijke vraagstuk: de opwarming van onze aarde.

De communicatie vanuit de overheid draagt niet altijd bij aan vertrouwen in diezelfde overheid. Dit geldt in het bijzonder voor het luchtvaartdossier, dat inmiddels zelfs een nieuw werkwoord heeft opgeleverd: Schiphollen.

De voorliggende nota is qua leesbaarheid beter dan de notitie reikwijdte en detailniveau (NRD) voor de planMER. Ondanks het heldere taalgebruik is er een belangrijke omissie in deze nota: nergens wordt u concreet. Zo maakt u nergens gebruik van SMART geformuleerde doelstellingen. U gebruikt deze keer wel de duurzaamheidsdoelstellingen, maar nulmetingen, streefwaarden en tijdspaden ontbreken geheel. In de tekst staan figuren opgenomen die verder nergens nader worden toegelicht en eerder verwarrend dan verhelderend werken. Een voorbeeld daarvan is figuur 4.1 op blz. 46: "model voor de relatie tussen geluid en gezondheid". Als het uitgangspunt is dat Schiphol 'groei moet verdienen' kan dat ons inziens niet zonder duidelijke streefwaarden en metingen van de huidige situatie.

Transparantie is een kernwaarde voor betrouwbaar openbaar bestuur. Deze nota is het startpunt van belangrijk beleid, beleid dat heel veel inwoners van ons land in vele facetten van hun leven zal raken, decennialang. Daar hadden velen, ook GroenLinks Heemstede, echt meer van verwacht.

Zienswijze punt 23:

23. We roepen de minister op om in de communicatie met alle belanghebbenden te streven naar tijdige, volledige, correcte en begrijpelijke informatie. Dit geldt dus ook voor deze Ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050 en het vervolgtraject.

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.

Naar ons harde oordeel zijn de belangen van onze inwoners tot op heden volstrekt onvoldoende meegewogen in de besluitvorming rond luchthaven Schiphol. Dit geldt ook voor de voorliggende Ontwerp-Luchtvaartnota. Dit staat op gespannen voet met de grondwettelijke zorgplicht die de overheid heeft voor haar burgers. Het is hoog tijd dat hierin verandering komt.

Veel inwoners van ons land betalen een hoge prijs als het gaat om de luchtvaart. Zij worden continu geconfronteerd met geluid, ook in de nacht, en staan bloot aan de uitstoot van (ultra)fijnstof, met mogelijk ernstige gevolgen voor hun gezondheid en welzijn.

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.

Het lijkt wel of we in de discussie over de luchtvaart een belangrijk uitgangspunt over het hoofd zien. En dat is dat de luchtvaart geen doel is, maar een middel. De kunst is om in de gesprekken over de toekomst van de luchtvaart helder te krijgen wat we als samenleving willen bereiken, wat onze doelen zijn. Wellicht kunnen de zeventien [Sustainable Development Goals](#), de Duurzame Ontwikkelingsdoelen van de Verenigde Naties, hierin behulpzaam zijn. U noemt deze in de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050, maar u bent nergens concreet.

Graag ontvangen wij een reactie op de punten die wij in deze zienswijze bij u onder de aandacht hebben gebracht. Wij wensen u veel succes toe bij uw werkzaamheden.

Hoogachtend,

fractievoorzitter GroenLinks Heemstede

Heemstede