

Zienswijze Platform Vlieghinder Kennemerland op Ontwerp-Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening

Geachte dames en heren,

De bewonersvereniging PVK behartigt inzake het luchtvaartdossier de belangen van mens én natuur van de regio Kennemerland, een regio die een groot, dichtbevolkt gebied bestrijkt van Alkmaar tot Heemstede, en van Beverwijk/Wijk aan Zee tot Uitgeest en Akersloot. Wij hebben de diverse documenten aangaande de voorgenomen Luchtruimherziening uitvoerig bestudeerd en een aantal kritische vragen en opmerkingen geformuleerd. Alvorens deze met u te delen, schetsen wij eerst de situatie waarin wij ongewild terecht zijn gekomen.

- In 2003 is de Polderbaan als zogenaamde “Milieubaan” geopend, sindsdien is onze regio volgelopen met een elk jaar toenemend aantal vliegtuigbewegingen, veelal uitgevoerd op vliegtechnisch gezien onnodig lage hoogte (ca. 600 meter) over vele kilometers, dwars over vele woon- en natuurkernen;
- Inmiddels worden ca. 1/3 van alle vliegbewegingen van en naar Schiphol via de Polderbaan afgewikkeld, in 2019 waren dit in totaal ca. 157.500 vluchten, waarvan 14.500 in de nacht;
- Beleid en wetten worden zoals bekend gemaakt door het Rijk en de landelijke Politiek, de gevolgen ervan slaan echter direct neer in de Provincies en in de Gemeentes. Zo is de Polderbaan (en ook de Kaagbaan in Zuid-Holland) lang geleden door het Ministerie van I&W en diverse kabinetten als “primaire/ preferente baan” bestempeld. Doordat nog steeds op *aantallen gehinderden, en niet op maximale individuele hinder* (qua geluid, uitstoot en frequentie/ aantallen vliegbewegingen) wordt gestuurd, delven de dorpen in onze regio het onderspit ten opzichte van grote stedelijke centra als Amsterdam, Haarlem en Alkmaar, centra die dus grotendeels van vlieghinder verschoond blijven;
- In maart vorig jaar heeft Schiphol Group een 27-tal maatregelen gelanceerd die alle een vermindering van vlieghinder beogen. Als we echter alleen al de 9 maatregelen opgevoerd onder “baangebruik” bekijken, pakken deze voor 95% zeer ongunstig uit voor Polder- en Kaagbaan, eerste beginsel is immers: de primaire banen *dienen zo veel mogelijk gebruikt te worden!*
- In 2020 is de Luchtvaartnota 2020 – 2050 gepubliceerd, een document waarvan je toch een robuuste, langjarig houdbare visie op de luchtvaart in Nederland mag verwachten, zeker ook met het oog op nationale en internationale Klimaatdoelstellingen. Net als bij vele andere stakeholders was onze teleurstelling na bestudering echter groot: nog steeds wordt voornamelijk ingezet op verdere groei en verhoging van capaciteit, aantal vliegtuigbewegingen en efficiency, de belangen van mens en natuur komen er weer zeer bekaaid af. Op de dreigende klimaatcrisis die mede door de luchtvaart wordt veroorzaakt, wordt nauwelijks ingespeeld;
- Al met al moeten we constateren, dat de balans tussen economie/verbinding en leefbaarheid in de Randstad ernstig is verstoord.

Na deze korte situatieschets gaan we nu graag nader in op de voorgenomen Luchtruimherziening, we noemen als belangrijkste punten:

- Algemeen gesteld, stuurt deze Luchtruimherziening ons inziens veel te eenzijdig op een capaciteitsvergroting van het luchtruim en op een verhoging van de vluchtefficiency. Is een capaciteitsvergroting echter écht nodig? Naar inschatting van de WTL (Werkgroep Toekomst Luchtvaart) zijn slechts 210 van de 320 huidige bestemmingen van Schiphol nuttig voor de “BV Nederland”, en kunnen er op termijn korte vluchten worden “omgeboekt” naar treinvervoer. Er kan, met andere woorden, een veel grotere selectiviteit qua toekenning van vluchten toegepast worden. Zo beschouwd, bedraagt de noodzakelijke vervoerscapaciteit op Schiphol “slechts” 60 – 70 procent van die van 2019, zijnde maximaal ca. 350.000 vliegbewegingen per jaar. *Een capaciteitsvergroting is daarmee beslist niet nodig, wij staan dan ook een krimp voor om hinder écht te beperken;*

- De Luchtvaart moet worden ingepast in de Ruimtelijke Ordening en de Omgevingswet. Ook hier doet zich dan de vraag voor: hoeveel luchtvaart hebben de Randstad en Nederland nodig, hoeveel luchtvaart kan hier nog bij cq hoeveel zou er af moeten gaan?
- In dit kader is het volgende nog belangrijk om te vermelden: Nederland heeft voor een klein land met een relatief kleine thuismarkt een zeer grote nationale luchthaven. Dit is mogelijk dankzij de vele buitenlandse overstappers, die worden aangetrokken door de korte overstaptijden en lage prijzen van tickets en belastingen. Resultaat van dit beleid zijn lage marges, wat weer voortdurende groei van de luchtvaart uitlokt, hetgeen weer resulteert in zeven hoogfrequente spitspieken per etmaal met een zeer hoge impact op leefomgeving, klimaat en biodiversiteit;
- Het door u gekozen Voorkeursalternatief geeft hoog op van de vele voordelige effecten, uitgedrukt in percentages en beoordelingen als “+” en “++”, die *vaste start- en aanvliegroutes* binnen “*virtuele buizen*” zullen opleveren. Deze effecten zijn echter *berekend aan de hand van fictieve start- en landingsbanen*, “*er liggen geen geografische kaarten onder*”. Naar ons idee klopt hier iets niet: óf alle genoemde percentages en beoordelingen zijn een redelijke slag in de lucht, óf u werkt achter de schermen wel degelijk met één of meer reeds bepaalde buizen en trajecten. Mocht dit laatste het geval zijn, dan hebben wij als bewoners recht op inzage hierin, waarna wij zelf een oordeel over gewenste en ongewenste “*buizen*” en effecten kunnen vellen. We kunnen dan, als kenners van onze regio, zelf nagaan, in hoeverre “*woongebieden en kwetsbare gebieden*” vermeden gaan worden door de vaste routes “*bij voorkeur aan te leggen boven water, industrie en ruraal gebied*”;
- Wij als bewoners pleiten al jaren voor het werken met geluidskaarten en effectief *gemeten* geluidshoogtelijnen, en voor genormeerde geluidskegels per vlucht, uur, etmaal, week en jaar die *ook gemonitord worden!* Dus *niet alleen berekeningen* van geluid. Wanneer komt een landelijk, effectief *metend geluidsn netwerk* nu eindelijk eens van de grond? Wij zien hier een grote rol voor de Inspectie weggelegd;
- Sprekend over geluid: misschien in de Ontwerp-Voorkeursbeslissing niet expliciet genoemd, maar binnen de nieuwe Omgevingswet zullen alle bronnen van geluid bij elkaar opgeteld gaan worden. Dus niet langer geluid van treinen, snelwegen, fabrieken en vliegtuigen etc apart genomen. Deze nieuwe berekeningsmethode kan niet anders dan leiden tot de noodzaak van minder vliegbewegingen, willen gemeentes ook aan de dringende vraag van nieuwbouw van woningen kunnen voldoen;
- Graag ontvangen wij ook meer informatie van u omtrent *de precieze ligging* van de voorgenomen “*gekromde naderingen*” om deze op hun merites te kunnen beoordelen;
- Het *vanaf grotere hoogte met minder motorvermogen en langs kortere routes dalen* klinkt veelbelovend en *kan*, vooral voor de verder van Schiphol gelegen gebieden, een voordeel voor bewoners en natuur opleveren, al zal dit eventuele voordeel door groei van de luchtvaart weer volkomen teniet worden gedaan. Ook hier het verzoek om een nadere invulling (*welke hoogte vanaf welke afstand?*). Let wel: vliegtechnisch gezien zijn voor CDO-naderingen de eerder genoemde “*vaste buizen*” niet noodzakelijk, zoals uw Luchtruimherziening wél stelt! Graag uw commentaar;
- Verder doorgaand op de “*vaste buizen*”: de ontwerpvisie “*Flexibel*” legt het naar uw inschatting qua positieve effecten af tegen de ontwerpvisie “*Vast*”. De criteria “*Geluidsbelasting*” en “*Voorspelbaarheid*” bij “*Vast*” plussen in uw ogen ten opzichte van die van “*Flexibel*”, dit is echter geheel vanuit úw perspectief gedacht, en zal niet stroken met de ervaring van de bewoners voor wie onder vaste routes de hinder zal toenemen, én gedurende langere periodes! Hoe de overlast te spreiden?
- *Nachtvluchten*, vooral *zware vrachtluchten* en “*vluchten in de randen van de nacht*”, zijn voor ons al vele jaren een steen des aanstoets, vermindering hiervan is voor alle bewoners rond start- en landingsbanen essentieel voor het behoud van hun gezondheid. Wij verwijzen hierbij naar het onlangs verschenen rapport van GGD Kennemerland “*Inwoners die slecht slapen door vliegverkeer ervaren stress*”, zie ook de bijlage via deze link: [Schiphol en gezondheid | GGD Kennemerland](#). Belangrijke internationale luchthavens als Frankfurt en Heathrow hanteren een veel strikter regime voor de nacht dan Schiphol. Ook dit punt zullen we vooral bij de Tweede Kamer blijven inbrengen;

- Nog een heel concreet punt: de startprocedure volgens NADP-2 leidt, en dit betreft vooral de gemeentes Beverwijk/Velsen/Wijk aan Zee/Uitgeest, tot een ongewenste extra uitstoot van CO₂, NO_x en ultrafijnstof op lage hoogte. Vliegtuigen klimmen immers volgens deze procedure veel langer en langzamer uit, en dit vaak bij zogenaamde “reduced thrust” van de motor. De NDAP2 stijgprocedure geeft in de praktijk meer klachten dan de oude NDAP1 procedure, een ongewenste situatie die vliegtechnisch verholpen kan worden!
- Wat ons zeer bevreemdt, is deze tekst op pag. 254 van het plan-MER: “Ultrafijnstof wordt niet gemeten tijdens het ICAO-motorcertificatieproces, hetgeen betekent dat de (directe) uitstoot van ultrafijnstof van vliegtuigen in de praktijk niet of nauwelijks kan worden bepaald”. Wij stellen: de apparatuur om ultrafijnstof te meten is weliswaar nog in ontwikkeling en duur, en er zijn nog geen wettelijke normen voor ultrafijnstof. Maar al wél bekend is dat ultrafijnstof tot diep in de longen kan binnen dringen, en daarmee een ernstig gezondheidsrisico vormt. Ultrafijnstof moet dus wel degelijk op enigerlei wijze als criterium worden meegewogen, we wijzen hier op een kort onderzoek door studenten op de luchthaven naar de uitlaatgassen van vliegtuigen, waarbij al na korte tijd negatieve effecten te zien waren;
- In de stukken wordt gesproken van de creatie van een “vierde naderingspunt ten zuidoosten van de luchthaven”, dat ook “ruimte creëert voor de doorgroei van Lelystad Airport naar 45.000 vliegbewegingen”. Onze vraag en onze angst is dan natuurlijk: in hoeverre leidt dit vierde punt tot nóg meer vliegbewegingen en vlieghinder, ook voor de Polderbaan?
- De komende maanden wordt de Polderbaan voorzien van een nieuwe asfaltlaag, 70 km aan bekabeling, nieuwe toeritten en een ultramodern NextGen-technologie/ hoog frequent GPS- systeem. Na de Polderbaan zullen de overige banen een soortgelijke upgrade ondergaan, waardoor het technisch mogelijk zal zijn om vliegtuigen *met nog minder onderlinge afstand* te verwerken. Wij kunnen dit, zoals inleidend al gemeld, niet anders interpreteren dan dat alles gezet wordt op *capaciteitsvergroting van het luchtruim*. Afgezien van nog meer geluidsoverlast zal de uitstoot van CO₂, stikstofoxides en ultrafijnstof hierdoor ook toenemen, en zullen kwetsbare natuurgebieden (ook het Natura 2000-kustgebied) nog verder worden aangetast. En dit terwijl Schiphol nog steeds niet over een Natuurvergunning beschikt!
- Door de val van het kabinet zijn de concept-Luchtvaartnota en de opening van Lelystad inmiddels “controversieel” verklaard, beide kwesties worden nu voor behandeling doorgeschoven naar een volgend kabinet. Onze vraag: *geldt hetzelfde voor deze Ontwerp-Voorkeursbeslissing?*
- En tenslotte de vraag: in hoeverre hebben bewoners écht iets in de melk te brokken en inspraak op deze Luchtruimherziening, hebben wij een “vetorecht”?

Wij sluiten af met weer enige meer algemene punten en opmerkingen, een eigen soort van Visie dus:

- Volgens ons is een *herijking van de begrippen “primaire en secundaire banen”* noodzakelijk, wij zullen dit voor Polder- en Kaagbaan zeer ongunstig uitpakkende principe dan ook binnen de lokale, provinciale en landelijke politiek aan de orde blijven stellen;
- Iedereen in Nederland heeft recht op handhaving van en bescherming door de huidige WHO-geluidsnorm van 45 dB(A) voor de dag en 40 dB(A) voor de nacht, de huidig gehanteerde “contournormen” zijn inmiddels wetenschappelijk gezien achterhaald en veel te hoog voor het behoud van een gezonde leefomgeving. De huidige geluidsnormen van 58 dB(A) Lden en 48 dB(A) Lden zijn uitvloeisel van de invoering in de zestiger jaren van de vorige eeuw van een systematiek van geluidszonering, en van de instelling van de “Kosteneenheid/ Ke”, zonder álle geluid mee te nemen. Deze in onze ogen verkeerde systematiek heeft mede de enorme hinder gefaciliteerd die vliegtuigen nu al in onze regio veroorzaken;
- In dit licht mogen wij ook niet, omdat we in een regio met relatief minder mensen wonen, als een soort 2^e rangs burgers behandeld worden. Al vele jaren worden *mens en natuur onder de Polderbaan aantoonbaar aan veel hogere waarden dan de WHO-waarde* blootgesteld. Al in 2000 is deze situatie, bij de overgang van de berekening in Ke naar Lden, zie boven, bewust gecreëerd. Volgens onze eigen analyse zou het maximaal aantal vliegbewegingen op de Polderbaan drastisch moeten worden

- verlaagd. Om aan de 45 dB(A) Lden norm te voldoen, mogen bijvoorbeeld over Uitgeest niet meer dan ca. 26.000 vliegbewegingen per jaar worden uitgevoerd. Een eigen onderzoek toont aan, dat er in de afgelopen 14 jaar slechts drie maanden zijn geweest waarop aan de norm werd voldaan. Deze periode was: april, mei en juni van 2020, natuurlijk veroorzaakt door de uitval vanwege Corona;
- Naar onze mening kan de Ontwerp-Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening alleen beoordeeld worden in samenhang met een sterk verbeterde Luchtvaartnota en de adviezen van Cohen en van Van Geel;
- Graag wijzen we nog eens op de komende nieuwe Omgevingswet die het geluid van alle geluidsbronnen bij elkaar optelt. Hierdoor zal de bovengrens van de WHO-norm eerder bereikt worden, wat het aantal toe te stane vliegbewegingen ook verder zal beperken.

Tot nu toe hebben we helaas moeten constateren dat de wetgevende en controlerende macht in het luchtvaartdossier goeddeels tekort geschoten zijn om onze woon- en leefomgeving effectief te beschermen. En helaas is de overheid onbetrouwbaar gebleken als vergunningverlener en handhaver, waardoor het aantal ernstig gehinderden rond Schiphol in een paar jaar tijd “van nog geen 100.000 naar ruim 150.000” is gestegen, zie ook het rapport van Van Geel.

In dit kader beroepen we ons op Artikel 21 van de Grondwet, waarin staat dat de zorg van de overheid gericht moet zijn “op de bewoonbaarheid van het land en de bescherming van het leefmilieu”.

Het is de hoogste tijd dat de Luchtvaartsector daadwerkelijk invulling gaat geven aan de 4 publieke belangen die in de Luchtvaartnota worden genoemd: economie/verbinding, veiligheid, leefomgeving en duurzaamheid. Er dient, eindelijk!, een veel betere balans vliegen-wonen-leefomgeving te komen.

Gezien de complexiteit van het Luchtvaartdossier is het volstrekt onvoldoende om beleid alleen maar te baseren op projectgestuurde milieueffectrapportages, zoals nu ook bij deze luchtruimherindeling gebeurt. De impact van luchtvaart is dermate groot, dat gedegen wetenschappelijke onderbouwing van plannen en beleid noodzakelijk is. Deze onderbouwing kan geleverd worden door de Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur (RLI), Planbureau voor de Leefomgeving (PBL), Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), RIVM en GGD.

Graag zien wij dat u op alle bovengenoemde punten specifiek ingaat, zodat we dus niet zelf uw reactie uit een algemeen gestelde “Nota van Antwoord” hoeven te destilleren.

Ook zijn wij groot voorstander van een één-op-één uitwisseling van gedachten en standpunten met u, om zo sámen tot een voor alle partijen zo bevredigend mogelijke uitkomst te komen. Wij en onze mooie regio zijn deze aanpak waard!

Wij zien uw reactie met veel belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet,

Hugo Timmer

Secretaris Platform Vlieg hinder Kennemerland (secretaris@vlieghinder.nl)

Namens onze voorzitter nog de volgende aanvulling die nog eens meer *het grote kader* benadrukt waarbinnen de luchtvaartdiscussie in Nederland *zich zou moeten afspelen*:

Wij adviseren in deze zienswijze negatief over het voorliggende ontwerp-voorkeursbesluit luchtruimherziening.

Het huidige luchtvaartbeleid biedt burgers en het milieu onvoldoende bescherming, voorstellen voor hinderbeperking zijn ontoereikend en het ontwerp van de luchtruimherindeling zal de overlast op een onacceptabele manier concentreren en verergeren.

Zorg voor samenhangend beleid waar burgers op kunnen vertrouwen

Luchtvaartnota, Hinderreductieplan, Luchtruimherindeling en de adviezen van Van Geel en Cohen kunnen niet los van elkaar gezien worden. Op de Luchtvaartnota is veel kritiek en deze is controversieel verklaard. De Luchtruimherziening kan niet voor de muziek uitlopen en moet passen binnen nog te ontwikkelen beleid.

Zorg dat wonen, volksgezondheid en bereikbaarheid goed op elkaar afgestemd worden. Hoeveel luchtvaart heeft Nederland nodig, wat kan de omgeving dragen, waar en hoe wordt het luchtverkeer afgehandeld? Dat zijn de vragen die eerst beantwoord moeten worden.

Beperk de hinder

Voor een goede bereikbaarheid heeft Schiphol tot 2050 genoeg aan 350.000 – 400.000 vluchten. Dat kan door het aantal buitenlandse overstappers te beperken en de zeer hinderlijke overstappieken die zij veroorzaken weg te nemen. Introduceer bovendien een nachtsluiting van 23.00 – 7.00 uur.

Bescherm burgers tegen de negatieve effecten van luchtvaart (artikel 21 van de Grondwet)

In de huidige situatie ontbreken hindernormen of ze zijn niet actueel.

Laat de Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur (RLI), het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL), RIVM en GGD normen ontwikkelen voor luchtkwaliteit, geluidshinder, basiskwaliteit leefomgeving, natuur-, stilte- en recreatiegebieden.

Laat deze controleren door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Rapporteer hierover aan alle betrokken gemeenteraden, provinciale staten en maatschappelijke participanten.

Zorg voor goede wettelijke bescherming zodat burgers naar de rechter kunnen als ze zich niet voldoende beschermd voelen.

Bescherm burgers tegen de effecten van de Luchtruimherindeling

De vaste routes van de Luchtruimherindeling leiden tot concentratie van vliegverkeer en daardoor tot een enorme toename van de overvliegfrequentie. Dit is, samen met de nachtvluchten, de belangrijkste bron van overlast.

Wij denken dat de continue stijg- en dalprocedures deze nadelen niet kunnen compenseren.