

Zienswijze Platform Vlieghinder Regio Castricum (PVRC) en Stichting Oegstgeest Zonder Vlieghinder inzake plan MER (NRD) voor het programma Luchtruimherziening

Heiloo en Oegstgeest, 4 oktober 2019.

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat,
Directie Participatie,
t.a.v. Luchtruimherziening
Postbus 20901,
2500 EX Den Haag.

Aan de Minister voor Infrastructuur en Waterstaat, mevrouw drs. C. van Nieuwenhuizen

Geachte mevrouw van Nieuwenhuizen,
Geachte Minister,

Met belangstelling hebben wij kennis genomen van de inhoud van de 'Notitie Reikwijdte en Detailniveau luchtruimherziening'. Met deze brief bieden wij namens de bewoners van de 'buitengebieden' van de Kaagbaan en de Polderbaan-, als Stichting Oegstgeest Zonder Vlieghinder (OZV) en Platform Vlieghinder Regio Castricum (PVRC) onze gezamenlijke Zienswijze op de NRD Luchtruimherziening aan.

Dit gezamenlijke indienen van een zienswijze is ingegeven door de onaanvaardbare toename van de geluids- en milieubelasting door het veelvuldig, over grote afstand, laag aanvliegen van toestellen richting de Polderbaan en de Kaagbaan. In beide regio's leidt dit, zoals uit GGD-onderzoek blijkt, tot verhoogde gezondheidsrisico's en afname van de kwaliteit van onze leefomgeving. De toename van het toch al te grote aantal vluchten in een luchtruim boven een dichtbevolkt gebied (1.000.000 inwoners), maakt dat niet alleen de bewoners van de z.g. "binnengebieden", maar ook die van de z.g. "buitengebieden" onaanvaardbaar meer geluidsoverlast ervaren. Het jarenlang sturen op minder gehinderden heeft er toe geleid dat de overlast in de 'buitengebieden' te sterk is geconcentreerd. Wij stellen voor om naast het aantal ernstig gehinderden, net als in vergunningen voor andere sectoren een norm voor de maximaal acceptabele geluidsbelasting per persoon te hanteren. Deze norm dient dan ook als basis om de noodzakelijke hinderbeperking (geluid en milieu) te bepalen.

Vanuit het bovenomschreven vertrekpunt geredeneerd, treft u onderstaand onze opmerkingen en kanttekeningen op de NRD Luchtruimherziening aan.

1. Pag 9, par 1.2 Doel van de luchtruimherziening.

Naast de terechte noties over veiligheid als randvoorwaarde dient het aspect verduurzaming (verminderen van de impact van vliegroutes op de omgeving; minder geluids- en milieubelasting) een randvoorwaarde voor de luchtruimherziening te zijn.

Als gevolg hiervan stellen wij een gewijzigde prioritering van de doelen van de luchtruimherziening voor.

- a. Veiligheid

- b. Verduurzaming; verminderen van de impact van vliegroutes op de omgeving; minder geluids- en milieubelasting (gezondheidsrisico's door geluid, milieubelasting door NOx , (ultra-)fijnstof en CO₂).
- c. Efficiënter gebruik en beheer van het luchtruim ten behoeve alle luchtruimgebruikers.
- d. Verruiming van de capaciteit van het luchtruim alleen onder de stringente voorwaarde dat tot nu toe gemaakte afspraken en toezeggingen omtrent hinderbeperking gerelateerd aan de huidige situatie daadwerkelijk zijn nagekomen en de verruiming daar ook binnen blijft.

Termen als 'vermindering', 'efficiënter gebruik' en 'verruiming' zeggen weinig concreets, laat staan meetbaars over het beoogde effect van de voorgestane beleidsresultaten. Gelet op de vergaande gevolgen van de luchtruimherziening op de beschreven doelen, dient duidelijk te worden gemaakt welke maatregelen worden ingezet om de doelen te bereiken. Het gaat er hierbij ook om dat aangegeven wordt in welke mate de te nemen maatregelen effect hebben op de onderscheiden doelen.

2. Pag 10, par 1.4 Waarom een plan-MER.

Bij de beschrijving van het 'Waarom van een plan-MER' mist een integrale benadering in proces, alsook een benadering op inhoud. De samenhang tussen de plan-MER luchtruimherziening en andere trajecten, zoals bijvoorbeeld de Luchtvaartnota, LVB2 'de hinder moet minder, eerst zien dan geloven', het meten en verminderen van geluidshinder wordt onvoldoende duidelijk gemaakt. Onderwerpen die daarbij ook in de plan-MER luchtruimherziening aan de orde dienen te komen, zijn:

- a. De duiding dat voor de normstelling / contouren voor geluidsbelasting uitgedrukt in Lden en Lnigt de WHO richtlijn bepalend is.
- b. Een norm voor geluidsbelasting inzake de overvliegfrequentie gecombineerd met L_{Amax} / dB(A)SEL (piekbelasting).
- c. Het hanteren van een norm voor de maximaal acceptabele geluidsbelasting per persoon, net zoals dat in vergunningen voor andere sectoren gebeurt.
- d. Contouren worden door de handhavers geijkt door middel van meetgegevens aangaande geluidsbelasting en milieubelasting.
- e. Tijdige implementatie van lopende, toegezegde en in de toekomst noodzakelijke lopende hinderbeperkende maatregelen. Dit betekent de inzet van voldoende deskundige capaciteit en projectmanagement.

3. Pag 11, par 1.5 Scope plan-MER

Spoor 1 omvat alleen het wegnemen van belemmeringen ten aanzien van ongehinderd klimmen op de aansluitroutes van Lelystad Airport. Bepleit wordt voor de korte termijn, dit is vóór 2023, ook maatregelen te treffen die leiden tot het stopzetten van over grote afstand langdurig laagvliegen van toestellen die een landing richting Schiphol voorbereiden, in combinatie met het invoeren van een alternatieve landingsmethode. Prioriteit dient gegeven te worden aan onderzoek naar optimalisering van een zogenoemde geleidelijke daling, gericht op versnelde operationele fase vanaf ultimo 2020. Een daartoe strekkend voorstel dat in het voorjaar van 2019 is gedaan aan de ORS dient als onderdeel van dit project te worden uitgevoerd.

De rijksoverheid heeft bij herhaling gecommuniceerd dat voor het stopzetten van over grote afstand laag aanvliegen van toestellen die landing voorbereiden, in combinatie met het invoeren van een alternatieve landingsmethode, pas mogelijk zou worden met de herindeling van het luchtruim. Door de betrokken bewoners wordt dan ook groot belang gehecht aan dit project. De verwachting is dat dit probleem nu eindelijk voortvarend aangepakt gaat worden. Wij nemen aan dat dit dan ook een prominent onderdeel van de scope zal zijn.

In Spoor 2 staat de herinrichting van het noordelijk deel en van het oostelijk en zuidoostelijk deel van het Nederlandse luchtruim centraal. Vanuit de noodzaak om hinderbeperking voor de omwonenden van Schiphol tot stand te brengen, dient een herinrichting van het westelijk deel van het Nederlandse luchtruim ook meegenomen te worden in de plan-MER Luchtruimherziening. Wanneer de voor deze verbeteringen noodzakelijke verhoging van het transition level ook zonder herindeling van het luchtruim gerealiseerd kan worden zal deze verandering op korte termijn ingepland moeten worden. Bovendien moet verklaard worden waarom betrokkenen fout geïnformeerd zijn (zie Spoor 1 regel 9 en 10) en de maatregel niet al veel eerder genomen is.

4. Pag 12, par 1.7 Raakvlakprojecten

Relevant zijn:

- Luchtvaartnota
- LVB2 'de hinder moet minder, eerst zien dan geloven'
- Meten en verminderen geluidshinder

Het gaat erom dat kaderstelling vanuit deze projecten doorwerkt in de Herziening van het Luchtruim. Minimaal gaat het hierbij om:

- a. Normstelling / contouren voor geluidsbelasting. Ontwikkelen van een norm voor de maximaal toegestane hinder, i.c. geluidsbelasting per persoon, een nieuwe norm voor overvliegfrequentie in combinatie met LAm_{ax} en de implementatie van de WHO richtlijn.
- b. Meetgegevens over de geluidsbelasting en milieubelasting (toxische emissies) die bepalend zijn voor de contouren.
- c. Implementatie van LVB 2; i.c. de toegezegde en lopende hinderbeperkende maatregelen.
- d. Implementatie toekomstige hinderbeperkende maatregelen.
- e. Maatregelen die voor wat de luchtvaart betreft nodig zijn om de klimaatdoelstelling < 1,5 graad temperatuur te kunnen behalen.
- f. Maatregelen noodzakelijk voor het herstellen van de biodiversiteit (stikstofdepositie).

- iCAS

Prioriteit dient te worden gegeven aan de mogelijkheden die iCAS biedt om hoger aan te vliegen, in combinatie met het realiseren van een geografische spreiding van de aanvliegroutes. Het gaat primair om de mogelijkheden die iCAS biedt om tot een lagere geluidsbelasting voor omwonenden te komen. Frequentieverhoging van het aantal vliegbewegingen is niet aan de orde. Indien hiervan onverhoopt sprake is, dient hiervoor een aparte MER procedure te worden gevolgd.

5. Pag 22 par 2.4 Opbouw variant, Hoofdstructuur 2023

De herinrichting van het noordelijk deel en van het oostelijk en zuidoostelijk deel van het Nederlandse luchtruim staan centraal. Vanuit de noodzaak hinderbeperking voor de omwonenden

van Schiphol tot stand te brengen, dient een herinrichting van het westelijk deel van het Nederlandse luchtruim ook meegenomen te worden in de plan-MER Luchtruimherziening. Zeker ook gezien de door de overheid hierover gewekte verwachtingen. Cruciaal is hierbij een zodanige verbetering van de aanlevering van binnenkomend verkeer, dat de noodzakelijke hinderbeperking voor de omwonenden wordt gerealiseerd.

6. Pag 24 par 2.5 Uitgangspunten en kaders in ontwerpproces

- De bij de 8ste bullit gestelde werkhypothese van 6000 voet komt te vrijblijvend over voor twee zulke belangrijke onderwerpen. Welke concrete bijdragen moet dit project leveren aan de vermindering van de hinder en de klimaatdoelen? En hoe gaat dat gerealiseerd worden?
- Onder de 10e bullit wordt een aantal specifieke toezeggingen gedaan omtrent hinderbeperkingen gerelateerd aan Lelystad Airport. Vergelijkbare randvoorwaarden dienen te worden aangegeven als het gaat om hinderbeperkingen voor de gebieden die reeds nu last hebben van een te hoge geluidsbelasting als gevolg van de (huidige en toekomstige) aanvliegroutes naar Schiphol. Op basis van de huidige tekst is sprake van rechtsongelijkheid.

7. Pag 25, par 2.5 Wet- en regelgeving, punt B

Aanvullend op de vermelde 'Nationale beperkingen' dienen onderstaande aspecten te worden meegenomen:

- Verhoogde minimumhoogtes boven bebouwde gebieden. Aanvlieg en vertrekroutes dienen zodanig te worden herzien dat gezondheid en leefbaarheid problemen door geluidsbelasting en milieuhinder worden voorkomen.
- Nederland moet voldoen aan de 1,5 graden klimaatdoelstelling. Dit betekent urgente maatregelen, ook wat betreft de luchtvaart.
- Nederland moet de biodiversiteit herstellen onder meer door urgente vermindering van de stikstof uitstoot. Dit heeft ook consequenties voor de luchtvaart.

8. Pag 29, par 3.1 Toetsingscriteria

Om tot een toetsing te komen waarin alle relevante aspecten evenwichtig aan de orde komen dient aan het thema 'Geluid' het toetsingscriterium 'Terugdringen geluidsbelasting, i.c hinderreductie' te worden toegevoegd. Als omschrijving wordt voorgesteld: 'Welke mogelijkheden biedt de variant om geluidsbelasting als gevolg van het vliegverkeer zo gering mogelijk te laten zijn.' Relevante aspecten hierbij zijn de nieuw te ontwikkelen norm 'maximaal toegestane geluidsbelasting per persoon' (naar analogie van wegverkeer en industrie) , het acute geluidsniveau (geluidspiek) alsmede de frequentie waarin deze pieken zich voordoen. De mate waarin spreiding van de geluidsbelasting mogelijk is, kan bijdragen aan het binnen de normen houden. Voorwaarde bij dit alles dient te zijn dat de geluidsbelasting ook binnen de maximaal toelaatbare geluidsbelasting volgens de WHO richtlijn blijft.

9. Pag 30, par 3.2 Referentiesituatie, Verkeersvolumes

De tekst schetst een beeld van een groeiperspectief gerelateerd aan de 'uurcapaciteit'. Echter uurcapaciteit is niet het enig relevante aspect. Voorwaardelijk aan de bestaande situatie is dat hinderbeperking (geluidsbelasting en milieuaspecten) moeten zijn gerealiseerd. Zo er al sprake zou zijn van vergroting van de uurcapaciteit kan dat alleen maar als –naast effectuering van de hinderbeperking van de huidige situatie- aangetoond wordt hoe deze verruiming van de

uurcapaciteit samengaat met verdere geluidshinderbeperking en hoe dit past binnen de klimaat en biodiversiteitdoelen.

10. Pag 35, par 4 Proces en vervolg

In dit slothoofdstuk wordt een passage gemist over de wijze waarop toetsing van de gemaakte afspraken, in combinatie met sanctioneren bij overtreden cq niet nakomen ervan, plaatsvindt. Het is van belang dat op korte termijn een geobjectiveerd en geformaliseerd meetsysteem voor vlieghinder operationeel wordt. Cruciaal daarbij is dat dit meetsysteem wordt beheerd door een onafhankelijke Luchtvaartautoriteit en dat de data openbaar beschikbaar zijn. Aan de thans bestaande situatie, waarbij als het ware de 'slager zijn eigen vlees keurt', als het gaat om de registratie en sanctioneren van vlieghinder, komt dan een einde.

11. Implementatie en operationaliseren

Wij zijn van mening dat het verantwoordelijke orgaan voor de implementatie van de door ons aangegeven aanbevelingen, de LVNL, een beperkende factor zal zijn.


Hier op vestigen wij uw aandacht omdat dit ons inziens een belangrijk gegeven is.

Wij vinden dit onacceptabel. Wij constateren dat de implementatie van de hinder beperkende maatregelen nu al stagneert. Wij merken op ons ervan bewust te zijn dat het functioneren van de LVNL geen deel uitmaakt van deze NRD. Desondanks doen wij een klemmend beroep op u om aan te geven hoe u dit knelpunt denkt op te lossen.

Hoogachtend,

Jan Edens

Stichting Oegstgeest Zonder Vlieghinder



Wilfred Eleveld

Platform Vlieghinder Regio Castricum

