



Platform Vlieghinder
Kennemerland



Oegstgeest, 5 oktober 2021.

Onderwerp: Luchtvaartplannen van het ministerie van I&W bezien vanuit burgerperspectief en -expertise

Aan de heer W. Koolmees, kabinetsinformatuur

Geachte heer Koolmees,

De onderwerpen klimaat en luchtvaart zullen naar verwachting een onderdeel zijn van het regeerakkoord. Voor ons is de komende periode dan ook het moment om specifieke informatie te verstrekken - vanuit burgerperspectief én onze langjarige expertise - over een aantal opmerkelijke, doch versluierde, punten uit de toekomstplannen die het ministerie van IenW heeft met betrekking tot de luchtvaart. Dit betreft: de Luchtvaartnota, het Ontwerp-Voorstel Luchtruimherziening en het Luchthavenverkeersbesluit, die aangeboden zijn aan de Tweede Kamer.

Wij hopen dat bovengenoemde informatie en onze suggesties u van nut kunnen zijn tijdens uw onderhandelingen.

De Luchtvaartnota (LVN):

De LVN is zodanig vrijblijvend opgesteld dat belangrijke vlieghinderbeperkende maatregelen niet uitgewerkt zijn. Hoewel CO₂ en N₂ uitstoot inmiddels wettelijk aan banden is gelegd, geldt voor begrenzing van geluidsbelasting helaas nog geen wettelijke norm. Door het ontbreken van een wettelijke norm heeft de Nederlandse Staat de vrijheid om de Europese en WHO-geluidsnormen te omzeilen of ruimschoots te overtreden¹. Zie punten 1 en 2.

In de LVN wordt gesteld dat het beperken van geluidsoverlast "prioriteit heeft in het luchtruim tot een vlieghoogte van 6.000 voet (ongeveer 1.800 meter)". Helaas worden de werkelijk geluidshinderbeperkende maatregelen niet uitgewerkt of zelfs niet genoemd. Deze maatregelen zijn: minder vluchten, vermindering van piekgeluid (LA_{max}), het stopzetten van nachtvluchten, stoppen met preferent baangebruik, het stoppen met langdurig laagvliegen tijdens het opstijgen/ dalen en het breed inzetten van adequate en duurzame stijgings- en dalingsprocedures.

Er is geconstateerd dat in de hele regio rondom Schiphol vliegtuigen bij het opstijgen vaak afwijken van de centrale lijnen van de luchtverkeerswegen (nominale routes). Dit is een gevolg van het instellen van de NADP-2 procedure, waarbij tijdens startprocedures langdurig laag (< 600 meter) wordt gevlogen². Met name bij gekromde uitvliegroutes wordt dan vervolgens structureel afgeweken van de nominale route. Hierdoor wordt laag over dichtbevolkte dorpskernen gevlogen, met zeer ernstige geluidsbelasting tot gevolg. Zie punt 3.

Door hoger aan te vliegen en vervolgens een gelijkmatige daling in te zetten (continuous descend operation, CDO) in plaats van langdurig horizontaal vliegen tijdens dalingen, nemen zowel de emissie- als geluidsbelasting af. Hoewel al jaren bekend is bij het ministerie dat de CDO ook nu al, in de huidige afhandeling van vliegverkeer mogelijk is (er is in 2020 met

kamerbrede steun ook een motie over aangenomen)³, wordt merkwaardigerwijs een brede toepassing van de CDO, d.w.z. voor alle dalingsroutes, in geen van de toekomstplannen voor de luchtvaart genoemd. De beantwoording van de bovengenoemde motie wordt behandeld in de paragraaf over het Ontwerp-Voorstel LRH. Zie punt 4.

In de LVN staat dat toename van luchtvaart "verdiend kan worden" door innovaties en verduurzaming. Echter, in de komende jaren is schoner vliegen op accu's of waterstof op grote schaal onmogelijk door praktische beperkingen zoals energiedichtheid, gewicht, tankvolume en omzettingsverliezen in de productie van duurzame energie. Inmiddels is uit wetenschappelijk onderzoek duidelijk gebleken dat de hoeveelheid elektriciteit nodig voor de chemische omzetting naar synthetische kerosine een niet voorziene claim legt op de opwekcapaciteit van groene stroom⁴. Er is berekend dat 21 GW nodig is om een basis te leggen voor een deel van de kerosineproductie (1 GW kan ongeveer 1 miljoen huishoudens van stroom voorzien)⁵. Bovendien ontbreekt in de LVN een grondslag over deze afruil tussen minder vervuiling en meer vliegbewegingen. Kortom, een toename van luchtvaart kan onmogelijk binnen redelijke afzienbare tijd "verdiend worden door innovaties en verduurzaming". Zie punten 5 en 6.

De LVN legt sterk de nadruk op groei van de luchtvaart, m.n. Schiphol en de KLM, als dé motor voor de economie tot 2050. Het belang van een omvangrijk aanbod van bestemmingen, zoals door de luchtvaartsector en het Ministerie van IenW wordt benadrukt, vergt echter een schaal die de Nederlandse markt zelf niet biedt. Het 'hub- en spokemodel', de hoeksteen onder het vigerende Schipholbeleid, biedt hiervoor vanwege het daarvoor vereiste grotere aantal vliegbewegingen een oplossing, zo stellen de demissionaire minister en de sector. Het gevolg is wel, dat bijna tweederde van de passagiers op Schiphol transferpassagiers (overstappers) zijn. Schiphol opereert hierbij in een zeer concurrerende internationale markt, waar structurele winst behalen voor KLM als werkmaatschappij onhaalbaar is. Dit fundamentele nadeel blijft gelden⁶(!). Het moet de Tweede Kamer immers opgevallen zijn, dat zelfs in het topjaar 2019 zowel de financiële positie als de winstmarge van AF-KLM marginaal was. Daarbij zijn de enorme externe kosten buiten beschouwing gelaten evenals de vrijstelling van belastingen en heffingen, en de staatssteun om een faillissement te voorkomen. Wat belangrijker is, de MKBA verricht door het gerenommeerde onderzoeksbureau CE Delft heeft aangetoond dat groei van Schiphol miljarden euro's verlies oplevert voor de samenleving⁷. Op kamervragen hierover gaat de demissionaire minister hier niet op in maar verwijst naar de zeer recente specifieke Werkwijzer voor een MKBA over de luchtvaart (opdrachtgever: het ministerie van IenW), die - bij uitvoering - een gunstiger uitkomst kan opleveren. Deze verwijzing is onbegrijpelijk, omdat de demissionaire minister de uitkomsten aan de hand van deze Werkwijzer nog niet heeft. Laat staan dat dat zij kan refereren naar een wetenschappelijk breed gedragen éénduidige definitie van maatschappelijke kosten en baten. In haar beantwoording van de kamervragen wordt het thema "krimp" duidelijk omzeild. Dit wekt de indruk dat de demissionaire minister van I&W blijft volharden in groei van de luchtvaart.

Wij zijn van mening dat het niet gaat om de groei van de luchtvaart maar om de groei van internationale verbindingen. Daarom zou wat ons betreft de nadruk moeten worden gelegd op uitbreiding van het HSL netwerk in Europa. Dan pas zou het bestemmingennetwerk in werkelijkheid van essentieel belang worden voor de Nederlandse economie en maatschappij en een gunstig alternatief zijn voor de luchtvaart. Zie punt 7.

Tenslotte: in het kader van de hinderbeperking (emissie én geluid) zien wij ook dat in de LVN commitment ontbreekt aan de internationale afspraken van het Akkoord van Parijs, de Europese doelstellingen die daarop zijn gebaseerd en de nationale afspraken van het Klimaatakkoord.

- 1. Noodzakelijk is dat er een wettelijk verankerd, goed en betrouwbaar meetsysteem komt om de geluidsbelasting (conform de WHO-aanbevelingen) te registreren inclusief wetgeving om overtredingen te sanctioneren**

2. **Wettelijk instellen van maatregelen die een significante bijdrage leveren aan geluidshinderbeperking**
3. **Het aanpassen van startprocedures ter voorkoming van routeafwijkingen én aanpassing van de NADP-2, zodanig dat de geluidsbelasting boven dichtbevolkt gebied binnen de WHO-richtlijnen valt**
4. **Het inzetten op (snelle) en brede toepassing van de duurzamere dalingsprocedure, de CDO**
5. **De aanname in de LVN dat toename van luchtvaart op redelijke termijn "verdiend kan worden door innovaties en verduurzaming" is aantoonbaar onjuist en dient verworpen te worden**
6. **Ingezet dient te worden op duurzame brandstoffen, in het besef van de zeer lange termijn**
7. **Mede op basis van economische inzichten is het aan te bevelen om te sturen op krimp van het aantal vliegbewegingen op Schiphol en in te zetten op versterking van het HSL treinnetwerk voor Europese bestemmingen⁸. Dit versterkt het streven naar duurzaamheid en is een goed signaal naar de burgers.**

Het Ontwerp-Voorstel Luchtruimherziening (LRH):

In het Ontwerp-Voorstel LRH lijkt de demissionaire minister geluidshinder te willen beperken door het voorstellen van een voorkeursalternatief (vaste routepunten en buizen in combinatie met de CDO). Daardoor wordt het "voorspelbaarder waar het luchtverkeer vliegt en wordt de complexiteit ervan verminderd hetgeen bevorderlijk is voor het continu klimmen en dalen (de CDO)". Echter, er wordt gesteld dat de CDO alleen mogelijk is bij vaste aanvliegeroutes; ze zouden onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn. Dit is principieel onjuist! Vliegtechnisch gezien, kan een CDO prima en veilig uitgevoerd worden voor alle (dus niet alleen via vaste) aanvliegeroutes.

Waar het in het Ontwerp-Voorstel LRH in essentie om gaat is het volgende: de vaste aanvliegeroutes zoals omschreven in het Ontwerp-Voorstel LRH zijn nodig om de frequentie van het aantal landende vliegtuigen fors te verhogen. Dat wil zeggen, zodanig dat in plaats van iedere 120 seconden, iedere 70 seconden een vliegtuig kan landen (in combinatie met de implementatie van het NextGen-vliegsysteem)⁹. Deze concentratie van vliegverkeer kan alleen gerealiseerd worden door gebruik van vaste aanvliegeroutes (ook wel: herriegoten). Om alvast tegemoet te komen aan mogelijk toekomstige hinderbeperkende voorwaarden moet de overlast verminderd worden voor degenen die onder deze vaste aanvliegeroutes wonen (waarschijnlijk de geluidspreferente Kaag- en Polderbanen). Daarom wordt voorgesteld dat de vliegtuigen niet meer over grote afstand laag vliegen (level flight, zoals nu het geval is!) maar continu vanaf grotere hoogte gaan dalen (CDO). Om dit te realiseren wordt in het Ontwerp-Voorstel LRH gesteld: "Voor Schiphol is daarvoor een vierde naderingspunt (4e fix) nodig ten zuidoosten van de luchthaven".

In vergelijking met de huidige situatie ontstaat dan door het gebruik van een CDO minder geluid en emissie en door het gebruik van een 4e fix wordt de overlast verspreid. Met deze voornemens wordt reclame gemaakt (zie ook het "minder hinder" programma), maar het werkelijke doel is om de toename in vliegverkeer te maskeren!

Binnen deze kaders is ook het antwoord van de demissionaire minister op de motie Amhoach te interpreteren¹⁰. Immers, een breed inzetbare CDO, zonder vaste routes, kan nu al uitgevoerd worden, maar dit is niet in het belang van de voorgenomen vermeerdering van vliegverkeer!

Op 12 augustus jl is door de LVNL overgeschakeld op "innovatieve satelliet-navigatie"¹¹. Hiermee is het mogelijk om precisie-naderingen (lees: vaste aanvliegeroutes) uit te voeren. De eerste experimenten op de Polderbaan zijn hier al mee gedaan¹². Door deze acties creëert de LVNL, gesteund door de demissionaire minister van IenW, een onomkeerbare situatie met betrekking tot vaste aanvliegeroutes. Zie punt 8.

Daarnaast, de bovengenoemde "hinderbeperkings" plannen richten zich met name op de gebieden verder dan 30 km van Schiphol verwijderd. De geluids- en milieu overlast voor de meer dan 1½ miljoen omwonenden in het gebied van 7,5-30 km rondom Schiphol zal door

de genoemde voornemens echter niet verminderen! Voor de omwonenden die onder de toekomstige vaste (eind)naderingsroutes zouden komen te wonen wordt de situatie door de toename van vliegverkeer zelfs nog veel slechter! Zie punt 9.

8. **Verwerpen van de plannen zoals voorgesteld in het Ontwerp-Voorstel LRH, deze leveren in werkelijkheid een bijna verdubbeling op van de capaciteit van Schiphol**
9. **De menselijke maat moet maatschappelijk maatgevend zijn! De demissionaire minister stelt in het Ontwerp-Voorstel LRH dat meer hinder voor minder mensen maatschappelijk acceptabel is. De menselijke maat is hier zoek. Dit kan onmogelijk een uitgangspunt zijn van overheidsbeleid dat gericht zou moeten zijn om alle burgers te beschermen.**

Ontwerpwijziging-Luchthavenverkeersbesluit (LVB):

In het LVB staat centraal dat zoveel mogelijk gebruik wordt gemaakt van geluid-preferente baancombinaties (primaire banen). In combinatie met het gelijkwaardigheidsprincipe van de maximale hoeveelheid geluid ten opzichte van de voorgaande jaren, kan daardoor deze 50/50 regel zodanig toegepast worden dat het aantal vliegbewegingen per jaar ten opzichte van de voorgaande jaren gelijk (of hoger) kan zijn. Impliciet wordt daarmee een jarenlange ongewenste situatie, nu wettelijk toegestaan (in plaats van gedoogd). Wij hebben ernstige bedenkingen tegen de validiteit van deze redenering.

De gehanteerde berekeningswijze is verouderd, bovendien is de werkelijke geluidsbelasting niet gemeten. Het gecalculerde aantal gehinderde personen wordt op deze wijze veel kleiner dan er in werkelijkheid is gemeten: 186.000 vs 1.045.280 (o.b.v. de 48 dB(A)Lden contour)¹³. Zo kan er gemakkelijk qua vliegbewegingen opgeschaald worden waardoor nog meer geluid geproduceerd wordt dan nu al wenselijk is voor de gezondheid van de bevolking. De GGD rapportages getuigen daarvan en zeer recent ook de analyse gelijkwaardigheidscriteria Schiphol, gerapporteerd door het RIVM¹⁴! Zie punt 10.

Het maximaal (of uitsluitend) inzetten van primaire start- en landingsbanen in het kader van geluid-preferente banen is per saldo extra nadelig voor vele omwonenden van Schiphol die onder deze banen wonen. Daar moet men nu al leven met een (veel) hogere geluidsbelasting, veroorzaakt door luchtvaartgeluid, dan ten eerste wordt aanbevolen door de WHO (45 dB(A)Lden). Woningbouw in die regio wordt daardoor onmogelijk. Zie punt 11.

10. **Metten = weten. Afschaffen van geluid (én emissie) berekeningen en in plaats daarvan metingen laten verrichten door onafhankelijke instanties**
11. **Het maximaal inzetten van primaire start- en landingsbanen, zoals de Kaag- en Polderbaan, leidt slechts tot een verschuiving van (meer) hinder. De werkelijke oplossing is minder vliegverkeer**

Samenvattend:

Het wettelijk laten toestaan, en - tegen beter weten in - blijven vasthouden, aan minimaal 500.000 vliegbewegingen per jaar (alleen al voor Schiphol; in de LVN wordt zelfs 780.000 vliegbewegingen per jaar genoemd!) is onrealistisch omdat er geen rekening is gehouden met vele factoren zoals: gezondheid van de burgers, benodigde woningbouw (minder hinder!), natuurontwikkeling, de reductie van de CO₂ footprint en emissies van stikstof, ultrafijnstof, etc.

In zijn totaliteit biedt de toekomst van de luchtvaart zoals door het ministerie van IenW geschetst geen perspectief op verbetering van onze leefomgeving. De realiteit is dat vliegen één van de meest milieu- en geluidsvervuilende manieren van vervoeren en verplaatsen is. Méér vliegen doet de overlast daarvan alleen maar toenemen. Wij stellen vast dat groei van de luchtvaart derhalve als negatief voor de Nederlandse maatschappij, economie én het milieu is te beschouwen. Een pas op de plaats is noodzakelijk.

Het is een ernstige zaak dat de impact van vliegverkeer op de milieu- en geluidsbelasting van de Nederlandse burger door het Ministerie van IenW en het

demissionaire kabinet genegeerd is. Maar in het kader van het onbestendig economisch belang van Schiphol is dit ronduit een schokkende constatering. Kennelijk weegt voor de Staat het (fictieve) korte termijn economische belang zwaarder dan het bieden van een robuust langere termijn perspectief voor verbetering van ons leefklimaat zoals bijvoorbeeld krimp van vliegverkeer, optimale (HSL) treinverbindingen¹⁴ en het duurzaam verplaatsen van Schiphol naar de Noordzee. Dit laatste zou de Nederlandse economie een boost kunnen geven en een positieve uitwerking kunnen hebben op het BNP.

Wij gaan ervan uit dat, omdat duurzaamheid bij **alle** politieke partijen prominent als belangrijke waarde genoemd wordt in de partijprogramma's, een concrete oplossing voor de negatieve impact van het vliegverkeer op het leefmilieu van de Nederlandse burgers prioriteit zal zijn bij de Tweede Kamer.

Hoogachtend,

mede namens:

- de Werkgroep Geluidshinder Kaag en Braassem-Noord
- SOS Zaanstreek en het Platform Vlieghinder Kennemerland

Jan Edens

- voorzitter van de Stichting Omgeving Zonder Vlieghinder, voor de regio Zuid Holland Noord

Referenties:

1. <https://ozv.nu/blog/wp-content/uploads/2019/11/Ongehoorde-geluidsschade-van-Schiphol.pdf>
2. https://bvm2.nl/wp-content/uploads/2018/08/Toelichting_gewijzigde_startprocedure_KLM_15042014.pdf
3. <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31936-764.html>
4. https://www.netbeheernederland.nl/_upload/Files/Rapport_Het_energiesysteem_van_de_toekomst_203.pdf (hierin pag 22 en 89)
5. <https://www.essent.nl/kennisbank/stroom-en-gas/energiebegrippen/gigawatt>
6. <https://simpleflying.com/klm-hub-to-lead-recovery/>
versus
<https://lbbl.nl/wp-content/uploads/2019/11/20191022-Luchtvaart-uit-balans.pdf>
7. <https://ce.nl/publicaties/mkba-groei-en-krimp-schiphol-analyse-van-groei-en-krimp/>
8. <https://www.toekomstluchtvaart.nl/pdf/Analyse-reductie-opties-bestemmingen-en-vluchten-Schiphol-WTL-PB-20200302.pdf>
9. <https://schipholwatch.nl/2021/02/10/nextgen-een-aanslag-op-de-volksgezondheid/>
10. <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2020/12/18/voortgangsbrief-programma-luchtruimherziening>
11. <https://www.lvnl.nl>nieuws> LVNL schakelt helemaal over op innovatieve satellietnavigatie
12. <https://www.vlieghinder.nl/nieuws/artikel/nextgen-satellietnavigatie-concentreert-vliegtuighinder-onredelijk>
13. Ontwerp-Voorstel LVB: pag. 6 Tabel 1
versus
"Ongehoorde geluidsschade van Schiphol" pag. 12 tabel 2
14. <https://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/2020-0219.pdf>
15. <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/01/14/advies-luchtvaartsector>