

Zienswijze Ontwerp - Luchtvaartnota 2020-2050

Aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat Postbus 20901 2500 EX Den Haag
Leimuiden, juli 2020

Betreft: Zienswijze met betrekking tot ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050

Geachte minister van Nieuwenhuizen,

Als werkgroepen geluidshinder Kaag en Braassem (ingeschreven als bewonersvertegenwoordiging bij de Omgevingsraad Schiphol) dienen wij onze zienswijze in met betrekking tot de ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050, het bijbehorende Plan-milieueffectrapport (plan-MER) en de passende beoordeling, gepubliceerd op 15 mei 2020.

De minister zegt een nieuwe koers uit te zetten met een agenda met heldere doelen en een concrete aanpak voor de komende jaren. Er lijkt gekozen te worden voor groei zonder dat de randvoorwaarden zijn gedefinieerd. Opvallend is dat de groei-doelstellingen voor de luchtvaart inderdaad behoorlijk concreet zijn en gebaseerd op optimistische aannames. Daarentegen zijn de doelstellingen over de hinderbeperking vaak niet concreet, wordt er veelvuldig verwezen naar verder onderzoek en zijn de aannames vaak pessimistischer. Of het leidt tot verder uitstel door te verwijzen naar komende luchthavenbesluiten, zonder dat daar een kader voor beschreven wordt. Daarmee lijkt de afweging tussen groei en leefbaarheid uit balans. Temeer daar 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 afdoende in beeld gebracht.

Ook inzicht in sturingsinstrumenten ontbreekt. Zelfs de grenswaarden waarop het kabinet wil gaan sturen zijn niet helder. Met de BRS delen wij de zorg over het gebrek aan concrete uitwerking, samenhang en integraliteit.

Een voorbeeld van het gebrek aan samenhang laat het volgende zien. In het plan MER wordt onder verdienvermogen vermeld dat geschat wordt dat er nog tussen de 30.000 en 460.000 fte werkgelegenheid extra gegenereerd wordt. Vooral in de agglomeratie Groot Amsterdam beperkt Schiphol al in grote mate de mogelijkheden om de woningbouwopgave tot stand te brengen. Meer vliegen vergroot deze beperkingen, terwijl er in scenario's (aanzienlijke) extra vraag naar woningbouw gecreëerd wordt.

Belangrijke adviezen van de Rli aangaande “de vervuiler betaald” en “besteed meer aandacht aan (beïnvloeding van) reizigersgedrag” worden niet of nauwelijks gewogen. Het Rli rapport (2019) bekritiseert ook de nadruk op reductie van geluidsoverlast waardoor onvoldoende zicht is op het totale milieueffect van luchthavens. De discussie over beprijzen is al langer aan de gang. Hier doet zich een atypisch fenomeen voor. Voor alle argumenten, die de luchtvaartsector gebruikt, zijn rapporten geschreven. Over het effect van verhoging van de ticketprijs komen minister en de sector niet verder dan de mededeling dat dat geen noemenswaardig effect heeft: “Nederlanders zijn niet gevoelig voor een prijsverhoging, ze gaan toch wel op vakantie”. Op vele beleidsterreinen gebruikt de overheid prijsbeleid succesvol ter beïnvloeding. In plaats van de deze maand voorgestelde minimumprijs moet de overheid de regie in handen nemen. Bij voorkeur met BTW en accijnzen. Het mes snijdt dan aan twee kanten. Goedkope “pretvluchten” zullen behoorlijk in aantal afnemen en de opbrengst (geschat tot wel 2 miljard) kan gebruikt worden voor investeringen in substitutie en innovatie. De minister bepleit voor het invoeren van een Europese bijmengverplichting voor duurzame luchtvaartbrandstoffen dat leidt tot een potentieel kosteneffect vergelijkbaar met dat van een brandstofaccijns en aanvullend tot een directe CO₂-reductie ten opzichte van het gebruik van fossiele brandstof (dubbele werking). Gezien de discussie rond biogas is het maar zeer de vraag of bijmengen echt als een positieve milieubijdrage gewaardeerd blijft.

Gezondheid

De minister noemt in hoofdstuk 4 8 belangrijke beslissingen voor een gezonde, aantrekkelijke leefomgeving. Beslissing 5 vermeldt het advies van de WHO te “gebruiken”. Dit is natuurlijk geen concrete beslissing. De beslissing moet concreet zijn dat het advies met de genoemde dB(A) waarden overgenomen moet worden.

RTL Nieuws
RTL Z - dinsdag 12 maart 2019

'Meer doden door luchtvervuiling dan door roken'

In Europa sterven jaarlijks zo'n 800.000 mensen vroegtijdig als gevolg van luchtvervuiling. Dat aantal is naar schatting hoger dan het aantal 'tabaksdoden'.

Wereldwijd gaat het ieder jaar om 8,8 miljoen mensen, zo blijkt uit een Duits onderzoek dat is gepubliceerd in het wetenschappelijke tijdschrift [European Heart Journal](#).

Het aantal doden is twee keer zo hoog als eerder geschat. "Luchtvervuiling is [een belangrijkere doodsoorzaak dan roken](#)", zegt de Duitse hoogleraar Thomas Münzel die betrokken was bij het onderzoek volgens The Guardian. Gemiddeld wordt een mensenleven met twee jaar verkort.

Volgens de laatste cijfers van de wereldgezondheidsorganisatie WHO sterven er wereldwijd jaarlijks ruim 7 miljoen mensen als gevolg van roken. Münzel: "Maar roken is individueel te voorkomen, luchtvervuiling niet."

Voor de nieuwe studie zijn drie soorten onderzoeksdata gecombineerd: blootstelling aan luchtvervuiling, bevolkingsdichtheid en de gezondheidsimpact van vervuilde lucht. Het blijkt

dat Europa slechter scoort dan het wereldwijde gemiddelde.

Hart- en vaatziekten

Veruit de meeste mensen krijgen hart- en vaatziekten als gevolg van luchtvervuiling. Zij lopen het risico een hartaanval op beroerte te krijgen. 7 procent van de slachtoffers is overleden als gevolg van longkanker. Bij nog eens 7 procent leidde een longontsteking tot vroegtijdig overlijden.

De onderzoekers concluderen dat vooral het fijnstof in de lucht omlaag moet om te voldoen aan de richtlijnen van de WHO.



Aangeboden door RTL Nederland

rtlz

In 1998 concludeerde de Gezondheidsraad in haar advies (GZB/C&O/98344) aan de toenmalige minister van Volksgezondheid onder meer:

- **Citaat 1** *“De centrale vraag van het advies luidt: beïnvloeden de activiteiten in een grootvliegveldsysteem de gezondheid? De commissie beantwoordt deze vraag met: ja.”*

- **Citaat 2** *“Over het verband tussen milieu en gezondheid is nog veel onbekend, maar niet ter discussie staat dat factoren als omgevingsgeluid en luchtverontreiniging de gezondheid aantasteren”*

De afgelopen decennia is weinig proactief structureel wetenschappelijk onderzoek uitgevoerd naar de in het rapport genoemde aandachtsgebieden. Pas recent wordt op het gebied van Luchtverontreiniging door RIVM een onderzoek gestart naar de gevolgen van Ultra Fijnstof.

Het is onduidelijk of en in hoeverre de genoemde beslissingen voldoende zijn om te spreken over een “gezonde en aantrekkelijke Leefomgeving”.

Een nieuw normeringskader voor omgevingskwaliteit zal noodzakelijk zijn om dat vast te kunnen stellen.

Hinder (LN 4.2)

Stop afwenteling op minder dichtbevolkt gebied, ook daar hebben omwonenden recht op een uitgebreider

bescherming tegen geluidsoverlast en schadelijke stoffen veroorzaakt door

“Niet de wil van de meerderheid is de kernwaarde van de democratie, maar de bescherming van minderheden.”

de toegenomen luchtvaart. De nota stelt dat de luchtvaartsector groei kan verdienen door de hinder te verminderen. De minister noemt in hoofdstuk 6 een beslissing om de reservering voor grond voor de parallelle Kaagbaan aan te houden totdat aanvullend onderzoek is afgerond. In de nota wordt ook gerefereerd aan het rapport Verkenning geluid en capaciteit bij aanpassing banenstelsel Schiphol (2020) van To70. Hierin dreigt een verdere verschuiving van vliegverkeer naar de preferente banen en enkele varianten leiden tot een onacceptabele toename van ernstig

gehinderden (EGH) tot wel 60%¹. Dit is al eerder in de Luchtvaartnota van 2012 verwoord: “Het Aldersadvies geeft hierbij aan dat het 50/50-beginsel niet uitvoerbaar is bij de huidige hantering van het gelijkwaardigheidsbeginsel (voor binnen- en buitengebied, zie figuur 18)”. En “Doordat de huidige hantering van het gelijkwaardigheidsbeginsel een verdere toename van de geluidsbelasting in het binnengebied uitsluit kan de grote hinderreductie in het buitengebied niet gerealiseerd worden”. En dat is dan voor buitengebied kernen waarvan sommigen in de tussentijd een grote toename hebben ervaren. Wij willen dat de voorwaarden voor vermindering van geluidsoverlast aangescherpt worden met een eerlijke verdeling van de overlast en stellen daarom dat **niemand** in de omgeving van Schiphol geconfronteerd wordt met (verdere) toename van geluid en schadelijke stoffen. Het alleen sturen op ernstiggehinderden en voornamelijk op binnengebied is te discriminerend om het groeiend aantal gehinderden daarbuiten recht te doen. Bovendien leidt dergelijke besluitcriteria tot een maatschappelijke tweedeling.

Wat is erger: 5.000 vliegbewegingen over 100 inwoners of
50.000 vliegbewegingen over 10 inwoners

De werkgroepen onderschrijven het statement uit de Omgevingsvisie van de Gemeente Kaag en Braassem. Daarin staat dat het belangrijk is om de balans te behouden tussen leefbaarheid voor inwoners en het behoud van het internationale netwerk op Schiphol. Het streven is om de hinder van Schiphol die de inwoners ervaren terug te dringen. Dat betekent betere luchtkwaliteit en minder geluidsoverlast.

“Wij willen geen uitbreiding van het banenstelsel met een parallelle Kaagbaan en/of andere aanpassingen van het banenstelsel die nadelig uitpakken voor de mensen in Kaag en Braassem.”

De werkgroepen zitten daarmee op een lijn met de visie.

¹ Tabel 5-4 Verkenning geluid en capaciteit bij aanpassing banenstelsel Schiphol (2020)

De nota stelt dat innovatie de sleutel is tot succes. Stillere vliegtuigen wordt daarbij opgevoerd met onderliggende berekeningen dat tot 2050 vliegtuigen gemiddeld 1% per jaar stiller worden. Deze aanname is zeer betwistbaar en aantoonbaar te optimistisch. Wij constateren bijvoorbeeld uit onze meetgegevens dat de jaarlijkse Lden boven Leimuiden vanaf gebruiksjaar 2013 na een aanvankelijke stijging en daling voor gebruiksjaar 2019 op hetzelfde niveau ligt. De minister is nog steeds voornemens om vliegverkeer naar Lelystad te verhuizen. Mocht dat inderdaad gaan gebeuren, dan worden op Schiphol de vrijgekomen slots door intercontinentale vluchten ingevuld. Omdat wide bodies meer geluid maken vind er per saldo een toename van geluidsoverlast plaats.

Het rekenen met gemiddelden is overigens een verkeerde weergave van de ervaren overlast. Zoals iemand de volgende treffende gelijkenis gaf. Het effect van twee lawaaiige vliegtuigen verdelen over 24 uur is vergelijkbaar met iemand twee harde klappen in zijn gezicht geven en dan de gemiddelde pijn over 24 uur uitrekenen. Overlast komt meestal van pieken van geluid..

Route Afwijking (LN 4.2.2)

Deze pieken komen van lawaaiige vliegtuigen (veelal vrachtvliegtuigen), die te laag of buiten de route, vliegen. Door het gebruik van de startroute NADP2 is door TO70 aangetoond dat grotere en zwaardere vliegtuigen (vanwege technische beperkingen) structureel horizontaal afwijken van de nominale route en er laag boven bewoond gebied gevlogen wordt.

Hiermee is ook aangetoond dat de modelberekeningen geen rekening hebben gehouden met deze "parameter" met als gevolg onjuiste informatie over lokale NADP2 gevolgen. Deze constatering is in de mailwisseling, n.a.v. uw "huiskamer" bezoek in Bodegraven met uw ministerie (DGLN/burgerbrieven) gedeeld maar nog niet afgerond. Zie mail 5/5/2020 om 10:15.

Ook geeft dit aan dat een gedifferentieerd meetsysteem noodzakelijk is om lokale excessen te kunnen identificeren en ter toetsing complementair is voor de verfijning van de modellen.

Rustmomenten (LN 4.2.1)

Een andere oorzaak is dat er te weinig rustmomenten zijn. Leimuiden ligt onder de preferente Kaagbaanroutes met een jaarlijkse geluidbelasting van ruim 7.500 uur en kent in vergelijking met andere banen evenals de Polderbaan weinig rustmomenten.

Bron Schiphol Q4 rapportage 2018

Banen	Uren
Polderbaan	7545
Kaagbaan	7514
Zwanenburgbaan	3688
Aalsmeermeer baan	3453
Buitenveldert baan	1687
Oostbaan	139

In de huidige periode met Corona blijkt ook dat de uitzonderingscriteria veel te ruim zijn. In het huidige luchthavenbesluit staat dat tussen 6 en 23 uur in 15% van de gevallen afgeweken mag worden. LVNL vult dit in door voornamelijk KLM uit “efficiency”-overwegingen toestemming te verlenen om kortere routes te vliegen, die onnodig over bewoond gebied gaan.

In alle berekeningen worden prognoses van Schiphol met gemiddeldes berekend. Dan hebben we het bijvoorbeeld over start- en landingsprofielen voor de verschillende vliegtuigtypes, de vliegroutes en de bochtstraal. Daarvan zijn echter heel veel afwijkingen en dat betekent over het algemeen meer overlast dan berekend.

Belang van Schiphol

De luchthaven Schiphol probeert met het HUB concept een onhoudbare positie in de wereldwijde luchtvaartontwikkelingen te blijven innemen ten koste van het welzijn van de omwonenden. In 2008 stond de luchthaven op een 8^{ste} plaats en nu een 2^e plaats. Dit ging gepaard met een navenante toename van de overlast. Deze fixatie op groei betekent zeker niet dat de netwerkkwaliteit ook is verbeterd. Schiphol staat pas op de 9^e plaats als wordt gekeken naar de kwaliteit van de verbindingen naar wereldwijde economische centra. Net als landen, die in die lijst dus hoger staan, kan Nederland zich meer richten op kwaliteit met minder vluchten.

In het rapport Mainports voorbij (2016) staan kritische analyses met vermelding van een afnemend belang van Schiphol voor de Nederlandse economie. Het rapport Luchtvaart uit balans (2019) stelt vraagtekens bij de HUB opzet. Econoom Walter Manshanden heeft, samen met Leo Bus, een second opinion geschreven bij de Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse van de Nederlandse luchtvaart, die opgesteld was door de adviesbureaus Decisio en SEO. En de door de minister aangestelde voorzitter ORS zegt in het Advies Van Geel: leefbaarheid rond Schiphol gaat voor groei.

Het is niet duidelijk hoe deze anders gerichte rapporten door de minister zijn meegewogen.

Participatie

De luchtvaartsector en opeenvolgende ministers hebben in de afgelopen decennia voortdurend op groei ingezet. Zolang de omwonenden daarin mee gingen, werd de participatie gedoogd. Verschillende gedane afspraken wachten nog steeds op uitvoering. Nu bewoners en bestuurders, met goede redenen, een stop op groei nastreven, werkt volgens de minister en de sector de participatie niet meer. Daarvoor in de plaats moet de participatie anders geregeld worden. Met de voorgestelde participatie dreigt een degradatie voor het niveau van inspraak.

Bovengenoemde beoordeling van de participatie wordt mede gebaseerd op de expert opinion de NLR nota Kennis ten behoeve van de luchtvaartnota. Hierin wordt gesteld:

*“Het betrekken van omwonenden vanaf de beginfase van het beslistraject, het laten meebeslissen over de koers van het onderzoek en het beschikbaar stellen van begrijpelijke informatie vormen hierbij de basis voor een constructieve dialoog. Het luchtvaartdebat wordt echter dikwijls gedomineerd door de sector zelf en **een kleine groep, actieve tegenstanders**. Het vraagt extra inzet om ook omwonenden die behoren tot de categorie van de “zwijgende meerderheid” te betrekken.”*

Dit refereren naar een kleine groep, actieve tegenstanders is een flagrante en discriminerende devaluatie van de participatie, die tot nu toe heeft plaatsgevonden. De ORS bewoners geleding vertegenwoordigt een groot aantal omwonenden. Verder zijn in allerlei gremia een groeiend aantal omwonenden betrokken bij de maatschappelijke vraagstukken rond de luchtvaart. Als laatste, maar zeker niet de onbelangrijkste, is de bestuurders geleding ook een vertegenwoordiging van de omwonenden. De houding van de luchtvaartsector heeft bovendien in grote mate zelf bijgedragen aan het afhaken van vele omwonenden om het gesprek aan te gaan.

Op 18 juni 2020 beantwoordt de minister vragen over de nota in de commissie luchtvaart. Daarin stelt zij laconiek dat de milieubeweging uit het overleg Ontwerpakoord Duurzame Luchtvaart is gestapt en dat zij dat “zelf niet gedaan zou hebben, omdat je beter mee kan blijven praten”. Dit begint wel symptomatisch te worden voor de manier waarop de minister met medezeggenschap omgaat. In de evaluatie van Alders wordt geconcludeerd dat er geen vertrouwen dus de verschillende geledingen meer is. In plaats van aan de slag te gaan met de onderliggende redenen voor dat gebrek aan vertrouwen koerst de minister op een beëindiging van de ORS aan. De minister begrijpt blijkbaar niet dat veel mensen het zat zijn dat luchtvaartsector alleen maar over groei wil praten.

Het is ongelooflijk dat de gezondheid van medewerkers en omwonenden op het tweede plan staat. Zo is er geen vertegenwoordiging van een gezaghebbende instantie (zoals bijvoorbeeld het RIVM) binnen het officiële overlegorgaan ORS

Wat willen wij:

Geen groei Schiphol: luchtvaart dimensioneren naar de hoogste toegevoegde waarde voor het welzijn van de Nederlandse samenleving

Ontwikkel eerst een nieuw moreel en ethisch normenstelsel met de individuele “Omgevingskwaliteit” als maat om tot een solidaire hinder verdeling te komen

Intensiveer het overleg met bewoners verenigd in de omgevingsraad Schiphol voor het maken van concrete afspraken over een verbetering van de omgevingskwaliteit op basis van de in hun zienswijze genoemde Tienpuntenplan

Geen afwenteling overlast op minder dichtbevolkt gebied; **niemand** mag verdere toename van geluid en schadelijke stoffen ondervinden

Versnel het implementeren van een geïntegreerd informatie systeem voor Meten, Berekenen en Beleven mede uitgaande van de huidige operationeel zijnde meetsystemen, die transparant controleerbaar zijn

Een grondige analyse van de mogelijkheden voor gedragsbeïnvloeding door beprijzen

De vliegtaks niet gebruiken voor aanvulling van de algemene belastingen, maar voor gedragsbeïnvloeding en/of ontwikkeling van substitutiemogelijkheden

In het kader van de luchtvaart als gewone bedrijfstak benaderen, BTW op tickets en accijns op kerosine instellen en de opbrengsten voor gedragsbeïnvloeding en/of ontwikkeling van substitutiemogelijkheden aanwenden

Kaders stellen aan komende luchthavenbesluiten met smallere marges voor afwijkingen

Handhaaf het niveau van adviesrecht voor omwonenden; veranker ook gezondheidsvertegenwoordiging in een proactieve participatie

Aantoonbaar maken van de daadwerkelijke verbeteringen voor de leefomgeving op het gebied van geluid en gezondheid

Wat missen wij:

Een integrale visie op internationaal vervoer waarvan luchtvaart een onderdeel is

Conclusie

Als minister zo overtuigd is van de positieve effecten van de luchtvaart dan moet een degelijk onderzoek naar een luchthaven op zee de investering zeker waard zijn. Ook Schipholdirecteur Dick Benschop wil dat er een serieus onderzoek komt naar de mogelijkheid om een luchthaven op zee te bouwen.

Plan MER vermeld: [Wel kan op basis van de beschikbare informatie en het algemeen maatschappelijk sentiment worden verdedigd dat de direct omwonenden van luchthavens \(vooral Schiphol\) ten opzichte van andere groepen onevenredig veel last dragen van de luchtvaart zonder dat daar in gelijke mate lusten tegenover staan.](#)

De overlast en gezondheid voor omwonenden moet een zwaarder gewicht in de afwegingen krijgen. Omwonenden lopen het risico om, net als in Groningen met aardgas, een te hoge rekening te betalen en verdienen een substantiële, merkbare teruggang in de overlast.

De minister heeft een nota geschreven die te vroeg tot een eenzijdige conclusie komt. De volgorde dient te zijn:

- Bepaal de werkelijke behoefte van de samenleving met inachtneming van nieuwe inzichten op het gebied van internationale verbindingen, economie, gezondheid en milieu
- duidelijke en rechtvaardiger criteria met transparante waarden vastleggen voor een solidaire hinderverdeling
- verschillende scenario's gedegen onderzoeken, waaronder een krimpscenario, en alternatieven (luchthaven op zee)
- een richting kiezen, die hinderreductie teweeg brengt, die ook als zodanig ervaren wordt. En met voldoende waarborgen voor het nakomen van nauwer afbakenende afspraken met transparante en controleerbare metingen en berekeningen

Daarom dient de Luchtvaartnota uitgesteld te worden tot bovengenoemde zaken beter onderzocht zijn. Maak verder tot eind 2023 een pas op de plaats. Er hoeft, in

verband met de teruggevallen vraag door het Coronavirus, ook helemaal geen snelle beslissing genomen te worden.

In afwachting van uw reactie, met vriendelijke groet,

R. Loekenbach

Voorzitter **Werkgroep "Geluidshinder Kaag en Braassem Noord"**

R. Castenmiller

Voorzitter **Werkgroep "Geluidshinder Kaag en Braassem Noord, Leimuiden West"**