

**Zienswijze van de Stichting Minder Hinder Boven Westfriesland, gevestigd te Medemblik, KvK
nummer 74040987, op de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050**

Excellentie,

De Luchtvaartnota moet de koers uitzetten naar een duurzame luchtvaartsector die Nederland goed blijft verbinden met de rest van de wereld. Ook wordt een nieuwe balans tussen leefomgeving en luchtvaart gezocht. De Stichting constateert dat de ontwerp-Luchtvaartnota echter kiest voor maximale groei van de luchtvaart en minimale verbeteringen voor gezondheid, klimaat, milieu, natuur en de leefomgeving. Het ontwerp houdt geen rekening met de gevolgen van Brexit en van de COVID-19 crisis voor de luchtvaart. Het ontwerp is achterhaald en dient herschreven te worden. De Stichting wil met deze zienswijze hieraan een bijdrage leveren.

1. Overmatige inzet op groei, minimale inzet op gezondheid, klimaat, milieu, natuur en leefomgeving

Figuur 3.2 van het ontwerp geeft aan dat Schiphol in 10 jaar tijd van de zesde naar de tweede plaats in de top 20 luchthavens van Europa wat betreft directe connectiviteit is opgerukt. Gelet op de doelstelling – ons land goed te blijven verbinden met de rest van de wereld – een overmatige groei. Alleen Frankfurt heeft in Europa een betere connectiviteit. Er is verschil tussen “goed verbinden” en met sterke overheidssteun ten koste van de belastingbetaler Europees kampioen connectiviteit te willen worden. Er is ook verschil tussen “goed verbinden” en ons luchtruim te belasten met extreem hoge overlast door vliegtuigbewegingen, wat ten koste gaat van de doelstellingen om tot vermindering van schade aan de gezondheid, klimaat, milieu, natuur en de leefomgeving te komen, vooral door de reductie van de CO2 uitstoot en geluidshinder.

Blz. 60 van het ontwerp toont de sterke toename van CO2 uitstoot door de luchtvaart vanuit Nederland. De aanname in het ontwerp dat de technologische ontwikkelingen zullen bijdragen aan vermindering van de uitstoot zal in het licht van de COVID-19 crisis moeten worden gevalideerd. Welke gevolgen hebben de verminderde financiële capaciteit van vliegtuigbouwers op hun bereidheid om op middellange termijn milieuvriendelijkere vliegtuigen te ontwikkelen? Wanneer krijgen de vliegtuigmaatschappijen de financiële ruimte om milieuvriendelijkere toestellen aan te schaffen? Welke gevolgen zijn te verwachten op de CO2 uitstoot door deze ontwikkelingen? Welke impact heeft het door Nederland gesteunde besluit van ICAO om de wereldwijde CO2 doelstellingen te versoepelen op de bereidheid van de vliegtuigbouwers om te investeren in vernieuwing?

2. Een gezonde, aantrekkelijke leefomgeving (hoofdstuk 4 van de ontwerp-Luchtvaartnota)

Het katern op blz. 45 van het ontwerp stelt “belangrijke beslissingen” in het vooruitzicht om een gezonde, aantrekkelijke leefomgeving te creëren. Echter, de zeggingskracht hiervan vermindert doordat het om “sturing” op geluidshinder en gezondheidseffecten gaat; de vaststelling dat Luchthavens geluidsoverlast “moeten” verminderen (waar de Stichting het graag mee eens is), maar waarbij het “hoe” overgelaten wordt aan toekomstige beslissingen; het terugdringen van de nachtvluchten, waaraan echter “onderzoek” vooraf moet gaan; “afspraken” met partijen in de regio over het “vergroten” van de leefbaarheid (Kan

moeilijk betrekking hebben op Lelystad Airport); “vormgeven” van geluidsbeleid, waarbij het Rijk het landelijk programma gericht op meten en berekenen en het advies van de WHO “gebruikt”; “onderzoek” naar ultrafijnstof en het “vragen” aan luchthavens om de uitstoot zo veel mogelijk te beperken. Waar zijn de beslissingen?

Een sleutelaanname hierbij is, ook in het plan-MER Luchtvaartnota, dat vliegtuigen stiller worden met een gemiddelde van 1% per jaar. Zoals hierboven is aangegeven houdt deze aanname geen rekening met de effecten van COVID-19. Welke vliegtuigbouwer heeft de middelen om binnen afzienbare termijn stillere vliegtuigen te bouwen (laat staan elektrische)? Welke vliegtuigmaatschappij heeft de middelen om deze nu te kopen? Welke incentives heeft de vliegtuigindustrie om miljardeninvesteringen hiervoor te bestemmen? De Stichting vraagt om heroverweging van het plan-MER Luchtvaartnota op dit punt.

De ontwerp-Luchtvaartnota stelt (blz. 8) dat beleidsinstrumenten zullen worden ontwikkeld die een betere aansluiting moeten bieden bij de manier waarop geluidshinder wordt ervaren. Erkend wordt dat zowel aandacht nodig is voor de ervaren geluidshinder dicht bij een luchthaven als voor verder gelegen gebieden. Echter, het is onbegrijpelijk en teleurstellend dat de nota aangeeft dat hiervoor een passende participatiestructuur moet worden opgezet wat enkele jaren kan duren.

De Stichting ziet niet in waarom deze participatiestructuren niet onverwijld opgezet kunnen worden en dat burgers en belangengroeperingen uit de regio's waarover structureel gevlogen zal worden hierin zullen worden opgenomen. De voormalige Alders-tafels gingen aan de belangen van burgers op enige afstand van de luchthavens voorbij, mede omdat zij niet in deze tafels zitting hadden. Voor Westfriesland is de Stichting Minder Hinder Boven Westfriesland graag bereid aan de nieuwe participatiestructuur deel te nemen. Geluidshinder komt nu eenmaal akoestisch harder aan op het platteland dan in de stad.

Geen nacht- of vrachtluchten Lelystad Airport (hoofdstuk 4.2.4 van de ontwerp-Luchtvaartnota)

Op blz. 50, punt 4.2.4, laatste alinea wordt gesteld: “Voor de lange termijn wil de Rijksoverheid naar een gestandaardiseerde gebruiksregeling voor alle regionale luchthavens” in de context van de geleidelijke afname van het aantal nachtluchten. De minister heeft bij herhaling verklaard dat er geen nachtluchten of vrachtluchten op Lelystad Airport komen. Het is belangrijk dat de laatste alinea in het ontwerp voor de Luchtvaartnota wordt aangepast om eenduidig aan te geven dat er geen nachtluchten op Lelystad Airport komen.

3. Duurzame luchtvaart (hoofdstuk 5 van de ontwerp-Luchtvaartnota)

Het ontwerp heeft geen rekening gehouden met de mogelijke effecten van het besluit van ICAO om de CO2 doelstellingen te versoepelen op de Nederlandse doelstelling om de CO2-uitstoot vanuit Nederland in 2030 terug te brengen tot het niveau van 2005. De definitieve Luchtvaartnota dient hierover uitsluitsel te geven.

4. Capaciteit en Capaciteitsverdeling (hoofdstuk 6 van de ontwerp-Luchtvaartnota)

De ontwerp-Luchtvaartnota verlaat het uitgangspunt van sturing op aantallen vluchten. Punt 6.1 (blz. 71) vermeldt: “De Rijksoverheid wil daarom niet langer sturen op aantallen vluchten maar op heldere randvoorwaarden vanuit publieke belangen”. De Stichting stelt duidelijkheid op prijs.

a. Blijft het maximum van 45.000 vliegtuigbewegingen op Lelystad Airport gelden (katern blz. 48 en 76)?

- b. Als het antwoord op de vraag onder a. bevestigend is, wat worden de heldere randvoorwaarden voor sturing binnen het kader van 45.000 vliegtuigbewegingen en worden zij in regelgeving vastgelegd?
- c. De Stichting stelt zich op het standpunt dat niet getornd mag worden aan het maximum vliegtuigbewegingen van 45.000 op Lelystad Airport. Dit zal ook wettelijk verankerd dienen te worden.

5. Luchtruimherziening (ontwerp-Luchtvaartnota hoofdstuk 6.5)

De Luchtvaartnota introduceert het criterium voor de herziening van het luchtruim dat de beperking van geluidsoverlast prioriteit krijgt tot 6.000 voet (1.828 meter). Voorgesteld wordt om boven deze grens van 6.000 voet prioriteit te geven aan het terugdringen van de CO2 uitstoot. Dit is oude wijn in nieuwe zakken: namelijk het formaliseren van een bestaande praktijk. Kan dat niet ambitieuzer?

- a. In de Luchtvaart-nota wordt aangegeven dat deze keuze mede is gebaseerd op ervaringen in het VK en Canada. Het VK hanteert een grens van 2.133 meter. Waarom is dan de lagere 1.828 meter grens gekozen, die door Canada, een veel groter, minder dichtbevolkt land wordt gehanteerd?
- b. Is de doelstelling slechts het formaliseren van de dagelijkse praktijk of het tot stand brengen van een duurzame luchtvaart?
- c. De ontwerp-Luchtvaartnota laat de mogelijkheid onbesproken om de geluidsoverlast te beperken door inkomend verkeer voor te schrijven de daling later in te zetten. De vooruitgang in de techniek en navigatie maakt het mogelijk dat vliegtuigen sneller kunnen dalen en klimmen dan mogelijk was toen het luchtruim werd ingedeeld. Door later te dalen vermindert de CO2 uitstoot en kunnen de vertrekkende vliegtuigen van Schiphol en Lelystad Airport sneller het lagere luchtruim verlaten en de transitie naar het hogere luchtruim maken.

Het ontwerp vermeldt op blz. 50 dat het boven de 6.000 voet vooral om de kortste route gaat waarbij de CO2 uitstoot wordt beperkt. Vanuit het perspectief van geluidshinder, vooral daar waar er weinig andere geluidshinder is dan vliegtuiggeluid, is 6.000 voet onvoldoende hoog. Routes die bewoning vermijden, zoals over het IJsselmeer, totdat voldoende hoogte is bereikt (bijv. de 3.500 meter), zouden de voorkeur moeten blijven houden.

De Stichting gaf in zijn zienswijze op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor het plan-MER voor de luchtruimherziening al aan moeite te hebben om dat de luchtruimherziening serieus te nemen als lokale effecten niet in de studie worden meegenomen. Inzet van de Stichting is dat de luchtruimherziening het luchtruim dusdanig indeelt dat vliegtuigen die opstijgen van Lelystad Airport richting Westfriesland bij het bereiken van Westfriesland de minimumhoogte van 3.500 meter moeten hebben bereikt om de geluidshinder te verminderen. Daarnaast dient het ontwerp op de Luchtvaartnota dusdanig te worden aangepast dat in punt 4.2.4 (blz. 50) eenduidig wordt aangegeven dat er op Lelystad Airport geen nachtvluchten of vrachtvluchten komen.

Hoogachtend,
Namens de Stichting Minder Hinder Boven Westfriesland
Laurent Stokvis
Voorzitter

Stichting Minder Hinder Boven Westfriesland KvK nr. 74040987
Dorpsweg 112, 1676 GH Twisk, www.stichtingminderhinder.nl, contact@stichtingminderhinder.nl