

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Participatie
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Onderwerp: Zienswijze Notitie Reikwijdte en Detailniveau luchtruimherziening

Hilversum, 4 oktober 2019

Geachte mevrouw van Nieuwenhuizen,

Hierbij verzoek ik u vriendelijk de onderstaande commentaren en suggesties op te nemen in uw Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor het plan-MER van de luchtruimherziening.

1. De noodzaak en gevolgen van verhoging van de uurcapaciteit van het Nederlandse luchtruim en het baanstelsel op Schiphol worden in deze NRD ten onrechte losgemaakt van de groeiscenario's in de luchtvaartnota. Deze capaciteitsverruiming is een voorwaarde voor volumegroei van het luchtverkeer. Dit dient bij de doelen in de NRD uitdrukkelijk te worden vermeld. Tevens moeten de milieugevolgen van intensiever luchtruimgebruik op de nieuwe vliegroutes expliciet in de NRD worden aangegeven en uitgewerkt.

Bij de doelstellingen van de luchtruimherziening (pagina 9) wordt *Verruimen van civiele en militaire capaciteit in het luchtruim* als eerste genoemd, zij het zonder vermelding van de noodzaak daarvoor. De verklaring daarvan staat in de bijlage (pagina 40):

"Het verhogen van de capaciteit kan zorgen voor meer *voorspelbaarheid en punctualiteit voor het vliegverkeer*. Dit betekent dat vliegtuigen *efficiëntere routes kunnen vliegen met minder vertragingen en minder brandstofgebruik*. Ook maakt dit de opleiding en het werk van luchtverkeersleiders makkelijker."

Dit betreft vervanging van het AAA-systeem van LVNL door het efficiëntere iCAS (pagina 17) dat intensiever luchtruim- en baangebruik faciliteert. De bijlage vervolgt:

"Of de verruiming van de capaciteit ook ingevuld wordt met *groei van het vliegverkeer* is een onderwerp van besluitvorming in de luchtvaartnota. Het invullen van de verruimde capaciteit met groei van civiel luchtverkeer is daarmee geen onderdeel van het besluit over de luchtruimherziening."

Deze toelichting wekt ten onrechte de suggestie dat de luchtruimherziening geheel los gemaakt kan worden van groei van het luchtverkeer volgens de luchtvaartnota. In werkelijkheid is er zodanige verbondenheid dat wellicht beide plan-MER's met elkaar in verband moeten worden gebracht of zelfs geïntegreerd.

De Commissie Mer constateert in haar tussentijds toetsingsadvies van 23 september 2019 voor de luchtvaartnota eveneens verbanden tussen luchtvaartnota en luchtruimherziening: "Tussen de luchtvaartnota, die onder andere (voorwaarden voor) de inrichting en het gebruik van luchthavens vastlegt, en de uitwerking van de luchtruimvisie, die de gewijzigde inrichting van het luchtruim beschrijft, zitten tal van verbanden. Geef (per hoekpunt) aan welke maatregelen uit de uitwerking van de visie essentieel zijn voor de gebruiksmogelijkheden van de luchthavens en wat dat betekent voor de realisatie van het hoekpunt. De Commissie denkt hierbij bijvoorbeeld aan het verhogen van de capaciteit van de 'Initial Approach Fixes' (IAFs) voor luchthaven Schiphol of het introduceren van een extra IAF, omdat eerder is vastgesteld dat het verkeersaanbod via de huidige IAFs met regelmaat de gedeclareerde capaciteit overschrijdt."

Capaciteitsverruiming volgens de *luchtruimherziening* is een onmisbare voorwaarde voor eventuele groei van luchtverkeer volgens de *luchtvaartnota*. De plan-MER luchtvaartnota wordt gebaseerd op vier hoekpunten, waarvan alleen

Voorts merkt de Commissie in het toetsingsadvies luchtvaartnota op dat de maatregel *Minder complex maken van het luchtruim* bij alle drie op groei gerichte hoekpunten opgenomen is, maar niet bij *Normeren*.

Normeren niet uitdrukkelijk op groei van het luchtverkeer is gericht en de overige drie wel. De uurcapaciteit van de combinatie baanstelsel en luchtruim op Schiphol is bij het huidige verkeersvolume in het hoogseizoen aan zijn grens gekomen vanwege de vierde baan regel en het daaraan ten grondslag liggende principe van geluidsprefereent vliegen (beide behorend tot het wettelijke Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel). Volgens LVNL is er nog enige ruimte, namelijk tot 540.000 vliegtuigbewegingen. Hoe dan ook, significante groei op Schiphol is onder deze condities slechts mogelijk door maximum benutting van de verruimde uurcapaciteit van luchtruim en baanstelsel.

Wij maken hieruit op dat capaciteitsverruiming het voornaamste doel van de luchtruimherziening is in drie van de vier hoekpunten. Sterker: zonder capaciteitsverruiming is het beoogde verkeersvolume in deze hoekpunten onhaalbaar. Er is dus een duidelijk verband tussen de doelen van de luchtruimherziening en het faciliteren van verkeersgroei.

Aangezien luchtruim en baanstelsel bij groei van het luchtverkeer volgens de luchtvaartnota aanzienlijk intensiever bezet worden, zal groei de eventuele positieve effecten van de luchtruimherziening deels of geheel teniet doen. Bewoners zullen meer hinderbeleving ervaren wegens hogere passagefrequenties en minder rustmomenten. Ook heeft toename van de verkeersdrukke (zeker bij vectoring) mogelijk gevolgen voor het ongevalsrisico, waaronder externe veiligheidsrisico's. Deze impact speelt in beide plan-MER's. Wat betreft het ongevalsrisico moet de Onderzoeksraad voor veiligheid bij de toetsing betrokken worden.

Indien beide plan-MER's niet met elkaar in verband gebracht worden, dienen in de plan-MER Luchtruimherziening de milieu- en veiligheidsgevolgen van groei van luchtverkeer op vliegroutes en baanstelsel volgens de hoekpunten van de luchtvaartnota te worden getoetst. Dit betekent onder meer dat er ook een variant wordt ontwikkeld waarin de reductie van de effecten op milieu, natuur en klimaat voorop staat en niet door volumegroei wordt aangetast. Dit komt overeen met het hoekpunt *Normeren* in de luchtvaartnota.

2. De volumegroei die in drie hoekpunten van de plan-Mer luchtvaartnota wordt nagestreefd en door de capaciteitsverruiming van de luchtruimherziening wordt gefaciliteerd, is maatschappelijk volstrekt onaanvaardbaar, vanwege het snel opwarmende klimaat, de problematiek van stikstofdepositie en de impact op de volksgezondheid door bovenmatige hinderbeleving, slaapverstoring en impact van ultrafijnstof op kinderen. Wij verzoeken deze kritische kanttekening bij doelstelling capaciteitsverruiming van de NRD op te nemen.

Publicaties over de snelle opwarming en de desastreuze gevolgen staan vrijwel dagelijks in de krant. Meestal wordt aangegeven dat ernstige gevolgen nog voorkomen kunnen worden als de uitstoot van broeikasgassen in 2050 op nul uitkomt en een steil reductiepad gevolgd wordt. Nederland steunt *Corsia* van ICAO dat voor de internationale luchtvaart van Nederland in combinatie met volumegroei tot bijna verdubbeling van de uitstoot zal leiden in 2050. Voor stikstofdepositie zijn natuurbeschermingsvergunningen nodig, waarvoor moet worden aangetoond dat de betreffende vluchten dringend noodzakelijk zijn en er geen alternatieven voor bestaan. Een zeer groot gedeelte van de luchtvaart op Schiphol en de regionale luchthavens (waaronder zeer frequent vakantievervoer, extreem goedkope stedenvluchten en door de trein vervangbare korte vluchten) voldoet niet aan deze eisen. Ultrafijn stof heeft bewezen schadelijke gevolgen voor kinderen; met die kennis is groei onverantwoord.

3. Breng bij de toetsing de milieugevolgen in beeld, niet slechts de mogelijkheid om op milieueffecten te kunnen sturen.

De milieueffecten worden bij de toetsingscriteria (pagina 29) omschreven als 'de mogelijkheid om (dit effect) te beperken'. De Wet milieubeheer stelt in artikel 7, lid 1e dat een Plan-MER in ieder geval dient te bevatten:

“een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die de voorgenomen activiteit, onderscheidenlijk de beschreven alternatieven kunnen hebben, alsmede een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven;”

Het Plan-MER dient dus de gevolgen voor het milieu in beeld te brengen en mag zich niet beperken tot het in beeld brengen van de mogelijkheid om te sturen op deze gevolgen.

4. Neem bij het thema Geluid het criterium *Mate van geluidhinderbeleving voor bewoners* op.

Dit toetsingscriterium kan bepaald worden aan de hand van rustmomenten en passagefrequenties van overvliegende vliegtuigen. Dit onderwerp maakt momenteel ook deel uit van de discussie over het door de minister voorgestelde traject voor Schiphol op middellange termijn.

5. Neem het thema gezondheid van bewoners in de gehinderde regio's op.

Geluidsproductie, slaapverstoring en emissies van ultrafijnstof en stikstof hebben impact op de gezondheid van mensen in de gehinderde regio's. Mogelijke meetfactoren zijn aantallen extra zieken en vroegtijdige overlijdens.

6. Neem CCO en CDO op in de vliegroutes van en naar de luchthavens

Beide optimaliseringen leiden niet alleen tot minder brandstofverbruik en uitstoot van schadelijke gassen, maar ook minder geluidhinder.

7. Verhoog de scheidslijn van 6.000 voet naar een hoogte waarbij vliegtuigen minder geluid dan 45 dB(A) produceren.

Volgens de WHO is 45 dB(A) een geluidssterkte waarboven het aantal gehinderden meer dan 10% van de bewoners bedraagt. Op lagere hoogten wordt dit aantal steeds hoger en is de factor geluidhinder van groot belang.

Hoogachtend,
Werkgroep Toekomst Luchtvaart

Mr dr H. Buurma, voorzitter

06 20 80 43 37

h.buurma@upcmail.nl

www.toekomstluchtvaart.nl