

# Zienswijze op het Ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050

## Klankbordgroep Schiphol A1(A6)

**Gooise Meren**

## Samenvatting en conclusie

“De Luchtvaartnota 2020-2050 beoogt een nieuwe koers uit te zetten naar een duurzame luchtvaartsector, die Nederland goed met de rest van de wereld blijft verbinden. Deze koers moet houvast bieden voor alle partijen die bij de luchtvaart betrokken zijn, omdat het een agenda met heldere doelen en een concrete aanpak voor de komende jaren zou zijn.

Op termijn zou dan de sector langs de uitgangspunten en voorwaarden uit de Luchtvaartnota groei kunnen verdienen, waarbij hinderbeperking centraal staat in plaats van het aantal vliegbewegingen. Dit zou tot een betere leefomgeving en luchtkwaliteit leiden, terwijl de sector met slimmere en schonere vliegtuigen ruimte kan creëren voor groei van het aantal vluchten.”

*Bij nadere bestudering van de concept Luchtvaartnota concluderen wij dat de beoogde groei van luchtvaart op grond van de huidige stand van de techniek de komende decennia niet mogelijk is, zonder afbreuk te doen aan het voornemen om de hinderbeperking terug te dringen en de leefomgeving en luchtkwaliteit te verbeteren. Daarnaast zijn wij van mening dat recente onderzoeken naar het economische nut van verdere groei van de luchtvaart ten onrechte buiten beschouwing zijn gelaten en dat aan de luchtvaartsector ten onrechte minder zware klimaat-eisen worden gesteld dan aan het overige bedrijfsleven en de inwoners van Nederland.*

## Zienswijze per onderwerp

*Wij hebben onze zienswijze hieronder per onderwerp weergegeven, waarbij wij elk standpunt van een toelichting en onderbouwing hebben voorzien.*

### 1. Hinderbeperking (bladzijden 46, 47, 49, 50, 51 en 73)

- a) *Schiphol veroorzaakt serieuze geluidsoverlast in een gebied dat ongeveer door de lijn Bergen – Alkmaar – Hoorn – Lelystad – Amersfoort – Leiden begrensd wordt. Hinderbeperking mag daarom niet tot de directe nabijheid van Schiphol beperkt blijven.*

Op bladzijde 49 staat: “De Rijksoverheid vindt het belangrijk dat lokaal maatregelen worden genomen om ernstige geluidshinder te beperken.” Kennelijk beperkt men zich hierbij tot de geluidshinder binnen de geluidscontouren, waarbij men tevens uitgaat van het gefixeerd aantal ernstig gehinderde bewoners en woningen dat bij toetsing aan de gelijkwaardigheidscriteria worden gehanteerd. Ook de buitengebieden moeten meegenomen worden. Uit de jaarrapportage over 2019 van het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS) blijkt dat in een steeds groter gebied om Schiphol de geluidsoverlast toeneemt: <https://bezoekbas.nl/nieuws/jaarrapportage-en-jaaroverzichten-2019-zijn-beschikbaar/>. Om groei van Schiphol mogelijk te maken, wordt de luchthaven over een steeds langere afstanden op geringe hoogte aangevlogen. Maar ook de pauzes tussen de vliegtuigpassages van dalend en vertrekkend verkeer worden daardoor kleiner, wat een op zichzelf staande hinderbeleving is.

- b) *De huidige geluidsnormen zijn niet meer van deze tijd en moeten door de normen opgesteld door de WHO vervangen worden. Meer dan 2 miljoen omwonenden van luchthavens worden aan geluidsniveaus blootgesteld die schadelijk voor de gezondheid zijn.*

Op bladzijde 49 wordt geconstateerd dat de WHO normen op 45 dB  $L_{den}$  en 40 dB  $L_{night}$  voor de nacht liggen. Lager dus dan de huidige normen. Dit wordt met een nietszeggende, zeer vrijblijvende zin afgedaan: “De Rijksoverheid bepaalt vervolgens welke maatregelen passend zijn.” Dit is echter in tegenstrijd met het vermeldde op bladzijde 46, waar onder meer onder punt 5 is opgenomen: “Het Rijk gebruikt daarbij het landelijke programma gericht op meten en berekenen van vliegtuiggeluid en het advies van de Wereldgezondheidsorganisatie WHO.”

De WHO heeft deze normen op basis van de jongste medische inzichten vastgesteld. Geluidshinder geeft serieuze gezondheidseffecten, stelt de WHO. Het gaat onder meer om hart- en vaatziekten, leerproblemen, slaapverstoring en de geestelijke gezondheid. Uit het recent uitgebrachte RIVM-rapport 2019-0227 inzake de Motie Schonis en de WHO-richtlijnen voor omgevingsgeluid (2018)<sup>1</sup> blijkt dat in Nederland de WHO-normen het meest worden overschreden bij het wegverkeer, maar dat de overschrijdingen bij luchtvaart ook ernstige vormen aanneemt. Zie de onderstaande tabel zoals opgenomen op pag. 85 en 86 van het betreffende RIVM rapport.

*Tabel 5.1 Aantal personen in Nederland\* dat is blootgesteld aan geluidniveaus van weg-, vlieg- en railverkeer en windturbines die groter of gelijk zijn aan de WHO-advieswaarden [2].*

| Geluidbron                 | WHO advieswaarde (L <sub>den</sub> ) | Aantal of percentage personen ≥ WHO-advieswaarde |      |
|----------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------------------|------|
|                            |                                      | Aantal personen                                  | %    |
| Wegverkeer <sup>†</sup>    | 53                                   | 6.144.400                                        | 36   |
| Railverkeer <sup>†</sup>   | 54                                   | 319.100                                          | 1,9  |
| Vliegverkeer <sup>‡</sup>  | 45                                   | 2.097.800                                        | 12   |
| Windturbines <sup>**</sup> | 45                                   | 9.100                                            | 0,05 |

*Tabel 5.2 Aantal personen in Nederland\* dat is blootgesteld aan geluidniveaus van weg-, vlieg- en railverkeer en windturbines die groter of gelijk zijn aan de gezondheidkundige advieswaarden van de WHO voor de nacht [2].*

| Geluidbron                | WHO advieswaarde (L <sub>night</sub> ) | Aantal of percentage personen ≥ WHO-advieswaarde |     |
|---------------------------|----------------------------------------|--------------------------------------------------|-----|
|                           |                                        | Aantal personen                                  | %   |
| Wegverkeer <sup>†</sup>   | 45                                     | 4.735.000                                        | 28  |
| Railverkeer <sup>†</sup>  | 44                                     | 468.500                                          | 3   |
| Vliegverkeer <sup>‡</sup> | 40                                     | 219.800                                          | 1   |
| Windturbines              | **                                     | NvT                                              | NvT |

\*Het gaat om de totale bevolking; † Het RIVM heeft de geluidbelasting met data over de periode 2011-2016 in kaart gebracht; ‡ De blootstelling is gebaseerd op geluidberekeningen van NLR rond Schiphol en de regionale luchthavens van nationaal belang voor 2015 en 2016. Militaire luchtvaart en kleine luchtvaart zijn niet meegenomen

De conclusie van hoofdstuk 6 van het RIVM rapport, Omvang en verdeling ziektelast door geluid in Nederland, luidt:

“In dit hoofdstuk is een overzicht gegeven van de huidige omvang van de ziektelast door geluid in Nederland. Het blijkt dat de grootste omvang van de ziektelast voorkomt bij personen die worden blootgesteld aan geluidniveaus tussen 45 en 55 dB (L<sub>den</sub>). Voor coronaire hartziekten is te zien dat een deel van de effecten ook optreedt bij lagere geluidniveaus dan dat op basis van het advies van de Gezondheidsraad uit 1994 werd gedacht. Dit inzicht is nieuw. Indien men wil komen tot een zo groot mogelijke gezondheidswinst, dan zou het beleid gericht

<sup>1</sup> <https://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/2019-0227.pdf>

moeten zijn op het reduceren van het gemiddelde geluidniveau. Daarnaast zou ook aandacht moeten blijven worden besteed aan hogere geluidsniveaus (55-60 dB). Immers, bij deze niveaus is er niet alleen een kans dat mensen ernstig worden gehinderd door omgevingsgeluid; ook is er bij deze niveaus een verhoogd risico op het krijgen van effecten als coronaire hartziekten.”

- c) *De geluidswinst door stillere vliegtuigen is zo gering, dat groei en minder overlast niet samen kunnen gaan. Bovendien is de  $L_{den}$  dB-systematiek ongeschikt om de geluidswinst door stillere vliegtuigen goed tot uitdrukking te brengen.*

Op bladzijde 47 wordt geconstateerd dat vliegtuigen per jaar gemiddeld 1% stiller worden. Dat is een niet waarneembare vermindering van de geluidsterkte, omdat een halvering van de geluidsdruk, zijnde 3 dB(A), voor het menselijk oor al bijna nauwelijks waarneembaar is. Daarom is de  $L_{den}$  dB-systematiek, waarmee de geluidsbelasting over een periode wordt weergegeven, ongeschikt om de geluidswinst door stillere vliegtuigen op een realistische wijze tot uitdrukking te brengen. Volgens deze systematiek zou de geluidsbelasting gelijk blijven als vliegtuigen 3 dB minder geluid produceren en het aantal vliegbeweging zich verdubbelt. Zoals hiervoor beschreven, is dit onrealistisch en verder houdt deze systematiek er geen rekening mee, dat het aantal vliegtuigpassages een op zich zelf staande hinderfactor is.

Een jaarlijkse vermindering van 1%, die bovendien ieder jaar iets minder wordt omdat dit percentage over een steeds kleinere grootte gaat, is dus geen factor van betekenis. Het zou overigens 69 jaar duren voordat het geluid met 3dB(A) is afgenomen. In het plan MER wordt, waar dit op gebaseerd is, staat:

“Geluid

Zoals beschreven in Hoofdstuk 5 onderdeel klimaat ‘CO<sub>2</sub>-emissie’ is voor de geluidproductie van vliegtuigen aangenomen dat deze met ruim 1% per jaar afneemt. Op basis hiervan kan een zeer globale indicatie gegeven worden van de groei van het aantal vliegbewegingen, door het aantal vliegbewegingen na 2030 met ruim 1% per jaar te laten toenemen. Zo is bijvoorbeeld het aantal vliegbewegingen voor Lelystad in 2050 bepaald door een jaarlijkse groei van ruim 1% toe te passen op de 25.000 vliegbewegingen in 2030.”

Dit is dus pertinent niet waar. Zelfs al zou 1% geluidsreductie 1% groei mogelijk maken, dan is dat alleen in het eerste jaar. De geluidsreductie wordt immers ieder jaar geringer (1% over een afnemende grootte), terwijl de groei jaarlijks toeneemt (1% over een toenemende grootte).

- d) *Bij de herziening van het luchtruim moet ook het luchtverkeer boven 6.000 voet (1.800 meter) bij het beperken van geluidshinder betrokken worden.*

Op bladzijde 50 staat dat bij de herziening van het luchtruim het beperken van geluidsoverlast prioriteit heeft in het luchtruim tot een vlieghoogte van 6.000 voet (ongeveer 1.800 meter). Boven die hoogte gaat het vooral om de kortste routes en staat het beperken van CO<sub>2</sub>-uitstoot voorop. De grens van 1.800 meter is veel te laag. Toestellen die op meer dan 4.000 meter over komen kunnen nog hinderlijk zijn; vooral als het om grote aantallen stijgend verkeer gaat, dat urenlang om de 2 a 3 minuten passeert. En juist in die buitengebieden, waar dus hoger dan 1.800 meter maar vaak lager dan 4.000 meter gevlogen wordt, neemt de overlast sterk toe. Daar komt nog bij dat de geluidswinst van toekomstige stillere vliegtuigen dermate gering is, dat daar op geen enkele manier op geanticipeerd mag worden.

- e) Het in het in het één en ondeelbare Aldersakkoord overeengekomen 2 + 1 baangebruik moet blijvend gerespecteerd en nageleefd worden.*

Op bladzijde 73 staat: “Op basis van deze resultaten is het Rijk van mening dat de beschikbare capaciteit van het huidige banenstelsel van Schiphol optimaal ingezet moet worden.” Een optimale inzet zal er toe leiden dat het zogenaamde 2 + 1 banenstelsel, waarbij in principe 2 geluidspreferente en 1 niet-geluidspreferente baan gelijktijdig mogen worden ingezet, niet meer nageleefd zal worden. Dit is een schending van het één en ondeelbare Alderakkoord en zal door meer inzet van niet-geluidspreferente banen tot een onevenredige toename van geluidshinder leiden.

- f) Het instellen van vaste naderingsroutes zal niet tot hinderbeperking, maar tot hinderverschuiving leiden, wat voor de desbetreffende omwonenden tot onaanvaardbare hinder en verdere overschrijding van de WHO-geluidsnormen zal leiden.*

Op bladzijde 51 stelt men vaste naderingsroutes voor. Men constateert terecht dat deze naderingsroutes de verspreiding van geluid tegen gaan, maar wel kunnen leiden tot een toename van het geluid onder die routes. Invoering van vaste routes zal daarom tot een onjuist beeld van de geregistreerde geluidsoverlast leiden. Het zal weliswaar tot minder klagers van geluidsoverlast leiden, maar voor de klagers die resteren ontstaat een onleefbare woonsituatie.

## **2. Luchtkwaliteit (bladzijden 52 en 74)**

- a) De uitstoot van ultrafijnstof moet met onmiddellijke ingang worden teruggedrongen, omdat schadelijkheid voor de volksgezondheid nu al vast staat.*

Over ultrafijnstof staat op bladzijde 52: “Deze voor het oog onzichtbare deeltjes kunnen schadelijk zijn voor de gezondheid.” Het woord “kunnen” is niet passend; dat moet “zijn” worden. Er onder staat immers ook: “Uit een tussentijdse publicatie van het RIVM (2019b) blijkt dat, bij relatief hoge concentraties ultrafijnstof, een deel van de kinderen rond Schiphol meer last heeft van de luchtwegen en dat het medicijngebruik hoger ligt. Het Rijk heeft de Gezondheidsraad om advies gevraagd over onderzoek dat nodig is om te komen tot beleid voor ultrafijnstof voor alle bronnen, waar onder luchtvaart.” Het is niet verantwoord om eerst advies af te wachten alvorens uitstoot reducerende maatregelen te treffen, omdat nu al vast staat dat ultrafijnstof schadelijke gezondheidseffecten heeft.

- b) Het afzien van nader onderzoek naar een luchthaven in zee verkleint de mogelijkheden daartoe, omdat de beschikbare ruimte in de Noordzee in de loop der tijd afneemt.*

Op bladzijde 74 wordt gesteld dat het kabinet het belangrijk vindt om orde op zaken te stellen op het gebied van gezondheid en klimaat. Daarvoor wordt ingezet op andere maatregelen dan het verplaatsen van Schiphol naar de Noordzee. Het kabinet voert daarom geen aanvullend onderzoek uit op de reeds uitgevoerde quickscan luchthaven in zee (Kamerbrief, 8 februari 2019). Hoe langer de mogelijkheid van een luchthaven in zee uitgesteld wordt, hoe kleiner de kans wordt dat dit in de toekomst nog mogelijk wordt. De ruimte in de Noordzee neemt door de aanleg van grootschalige windparken af.

### 3. Klimaatdoelstellingen (bladzijden 60 en 68)

- a) *De CO<sub>2</sub> reducties voor de luchtvaart moeten ten opzichte van 1990 bepaald worden en niet ten opzichte van 2007.*

De [Klimaatwet](#) stelt vast met hoeveel procent ons land de CO<sub>2</sub>-uitstoot moet terugdringen. De Klimaatwet moet burgers en bedrijven zekerheid geven over de klimaatdoelen:

- 49% minder CO<sub>2</sub>-uitstoot in 2030 ten opzichte van 1990.  
Om dit doel te behalen, hebben de overheid, bedrijven en maatschappelijke organisaties een **Klimaatakkoord** gesloten. Er staan ook afspraken in die partijen onderling hebben gemaakt.
- 95% minder CO<sub>2</sub>-uitstoot in 2050 ten opzichte van 1990.

Op bladzijde 60 staat echter dat men voor de luchtvaart naar een vermindering van 50% ten opzichte van 2005 streeft. Hierdoor zal in 2030 de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de luchtvaart 2,5 keer zo hoog zijn als in 1990. Dit staat in schril contrast tot de inspanningen en offers die van de burgers en het overige bedrijfsleven in Nederland worden gevraagd, omdat hen een reductie van 49% ten opzichte van 1990 wordt opgelegd. Deze ongelijkheid is onverdedigbaar. Voor het milieu maakt het niet uit of CO<sub>2</sub> door vliegtuigen of door andere bronnen wordt uitgestoten. Bovendien geeft dit een oneerlijk concurrentievoordeel ten opzichte van het vervoer over weg of rails, dat wel aan het referentiejaar 1990 moet gaan voldoen.

- b) *Met de reeds bekende opwarmende effecten van andere broeikasgassen dan CO<sub>2</sub> moet nu al rekening worden gehouden.*

Op bladzijde 68 geeft men aandacht aan de non CO<sub>2</sub>-broeikasgassen. Men volstaat er mee dat men hierover inzicht wil. Dat is te afwachtend en te vaag. Het IPCC heeft jaren geleden al vastgesteld dat de non CO<sub>2</sub>-broeikasgassen minstens zo schadelijk zijn als CO<sub>2</sub> alleen. En er bestaan al meer studies die aantonen dat CO<sub>2</sub>-reductie alleen ontoereikend is. Die kennis is er al en moet nu al aangewend worden om maatregelen te treffen om ook deze uitstoot drastisch terug te dringen.

### 4. Groei en innovatie (bladzijde 81)

- a) *De constatering dat door de groei van de luchtvaart de uitstoot van CO<sub>2</sub>, (ultra)fijnstof, stikstof en geluidsoverlast stijgt en dat nieuwe, schone technieken dat tempo op dit moment niet kunnen bijhouden, heeft ten onrechte geen invloed op het luchtvaartbeleid.*

Vliegtuigen zijn zeer kostbare kapitaalgoederen, die de luchtvaartmaatschappijen om economische redenen zo lang mogelijk - tussen de 30 en 40 jaar - willen exploiteren. Het duurt daarom tientallen jaren voordat een nieuwe generatie stillere en minder omgeving- en milieubelastende vliegtuigen de vorige heeft vervangen. Verder is de concurrentie tussen de vliegtuigbouwers zeer groot, waardoor de budgetten voor innovatie beperkt zijn. Op bladzijde 81 wordt dan ook terecht geconstateerd: "De nadelen van vliegen worden steeds duidelijker. De uitstoot van CO<sub>2</sub>, (ultra)fijnstof, stikstof en geluidsoverlast stijgt door de groei van de luchtvaart. Nieuwe, schone technieken kunnen dat tempo op dit moment niet bijhouden. Het draagvlak voor de luchtvaart neemt hierdoor af in de samenleving." Dit moet voldoende aanleiding zijn om voorlopig van verdere groei van de Nederlandse luchtvaart af te zien, temeer daar uit diverse studies is gebleken dat er vanuit economisch oogpunt Nederland zonder enig bezwaar met minder vliegbewegingen toe kan. Voor een toenemende groei van 1,5% per jaar (een kromme die steeds steiler wordt) is de komende decennia geen plaats.



**5. Economische noodzaak** (bladzijden 27 en 107)

*a) Omdat in de nota scenario's ontbreken die uitgaan van stagnatie of krimp van de luchtvaart, is de nota ongeschikt om over de ontwikkeling van de luchtvaart discussie te voeren. Deze scenario's moeten alsnog toegevoegd worden, temeer omdat in de nota beweerd wordt dat zulks wel is gedaan.*

De tijd dat groei van de luchtvaart tot groei van de welvaart leidde, ligt ver achter ons. Thans is het omgekeerde het geval, wat uit diverse onderzoeken van gerenommeerde instituten en wetenschappers blijkt. Toch ontbreken in de Luchtvaartnota scenario's die van een handhaving van de limiet van 500.000 vliegbeweging of beter, van krimp uitgaan. Hierdoor blijven de voordelen van dergelijke scenario's buiten beeld, wat afbreuk doet aan de kwaliteit van de besluitvorming. Wij refereren hierbij onder meer aan de volgende publicaties die al tijdens het opstellen van het concept van de Luchtvaartnota gepubliceerd waren:

- In juli 2016 heeft De Raad voor de Leefomgeving zich in haar rapport **Mainports Voorbij**<sup>2</sup> uiterst kritisch uitgelaten over het tot nu toe gevoerde volumebeleid voor Schiphol en geadviseerd de focus naar andere sectoren van de economie te verleggen.
- In juni 2019 brengen de gerenommeerde econoom dr. Walter J.J. Manshanden en mede-econoom drs. Leo M. Bus hun rapport "**Luchtvaart uit Balans**"<sup>3</sup> uit, waarin zij beschrijven hoe Schiphol met minder vliegbewegingen de Nederlandse economie toch in voldoende mate kan blijven steunen. Dit rapport maakt uitdrukkelijk deel van onze zienswijze uit!
- Ook volgens het onderzoeksbureau **CE Delft** is er geen hard bewijs voor het economisch nut van verdere groei van Schiphol en het staat ook niet vast dat Schiphol een onbeduidend vliegveld wordt als de luchthaven niet verder mag groeien. Verder is op z'n minst twijfelachtig of Nederland veel economische schade lijdt als Schiphol niet verder uitbreidt. Het onderzoeksinstituut CE Delft heeft in een **rapport**<sup>4</sup> (juli 2019) de argumenten van het kabinet en de luchtvaartsector voor verder groei kritisch onder de loep genomen. Dit rapport maakt uitdrukkelijk deel van onze zienswijze uit!

Omdat deze rapportages ten onrechte niet in de beschouwingen van de luchtvaartnota zijn meegenomen, is het belang van de luchtvaart voor de economie op bladzijde 27 op een te eenzijdige en daardoor niet objectieve manier beschreven.

Na het uitbrengen van de concept Luchtvaartnota heeft De Werkgroep Toekomst Luchtvaart (WTL) samen met de Bewoners ORS aan de woordvoerders luchtvaart in de Commissie IenW van de Tweede Kamer een uitgebreid [commentaar](https://www.wvb.nu/wp-content/uploads/luchtvaart-uit-balans.pdf)<sup>5</sup> gestuurd waarin wederom onderbouwd wordt dat een nieuw, lager plafond van hoogstens 400.000 vliegtuigbewegingen als richtpunt voor het herstel voorkomt dat een volgend kabinet genoodzaakt is krimp op te leggen om Schiphol op het gewenste niveau te brengen en houden. **Dit commentaar maakt nadrukkelijk deel van onze zienswijze uit!**

Op bladzijde 107 van het concept van de Luchtvaartnota staat onder meer: "Het ministerie vroeg de Commissie m.e.r. om een oordeel over de voorgenenomen aanpak van het onderzoek

---

<sup>2</sup> <https://www.rli.nl/publicaties/2016/advies/mainports-voorbij>

<sup>3</sup> <https://www.wvb.nu/wp-content/uploads/luchtvaart-uit-balans.pdf>

<sup>4</sup> <https://www.ce.nl/publicaties/2334/moet-de-luchtvaart-groeien-om-onze-welvaart-te-behouden>

<sup>5</sup> [https://www.toekomstluchtvaart.nl/pdf/Commentaar\\_Luchtvaartnota\\_2020\\_-\\_2050\\_03062020.pdf](https://www.toekomstluchtvaart.nl/pdf/Commentaar_Luchtvaartnota_2020_-_2050_03062020.pdf)

naar milieueffecten, zoals omschreven in de NRD. De commissie adviseert om de discussie over hoe de luchtvaart zich moet ontwikkelen, te voeren aan de hand van alternatieven die uitgaan van groei, stagnatie of krimp van de luchtvaart [...].Deze adviezen heeft het ministerie van IenW overgenomen.” Zoals reeds opgemerkt, komen in de concept luchtvaartnota alternatieven die van groei, stagnatie of krimp van de luchtvaart uitgaan niet voor en is deze tekst dus onjuist.