

De regio Westfriesland is belanghebbende bij de Luchtvaartnota 2020-2050, het PlanMER en het programma Luchtruimherziening

Het wordt nog drukker in de lucht Laagvliegen leidt tot geluidshinder, ook in Westfriesland Continu stijgen, hoger vliegen, bijgestelde routes helpt! Bestuurders en Gemeenteraadsleden, helpt u hinder te verminderen?

Het wordt drukker boven Westfriesland: beperking van geluidshinder wordt hierdoor prioriteit

Er is druk vliegverkeer op 3.000 tot 5.000 meter boven Westfriesland. Dit gaat toenemen. Het CPB/PBL verwacht dat de vervoersvraag Schiphol in 2050 van 76 miljoen naar 110-220 miljoen passagiers groeit. (Bron: Royal Schiphol Group, bijdrage luchtvaartnota.) EUROCONTROL hanteert als centraal scenario 1,5% groei per jaar aan vliegtuigbewegingen voor Nederland. De 577.047 vliegtuigbewegingen nu zouden dus naar 900.000 - 1.000.000 vliegtuigbewegingen in 2050 groeien als niet anders wordt beslist.

Het vliegverkeer boven Westfriesland neemt door openstelling van Lelystad Airport sterker toe dan het landelijke. De hinder ook. De MER Lelystad berekent bij Andijk piekbelastingen van 65-70 L_{Amax} in dB(A) bij het doorstijgen vanaf de minimumhoogte van 1.800 meter. De minister laat onderzoeken of nog voor 2023 het luchtruim zo ingedeeld kan worden dat het doorstijgen eerder wordt ingezet (continu stijgen?). Als dit mogelijk blijkt is de vraag hoe hoog vliegtuigen bij Andijk Westfriesland binnenvliegen en hoe sterk zij dan moeten doorstijgen (belangrijk voor het in te zetten vermogen en dus de geluidsoverlast). Zoals het nu voorstaat wordt de piekbelasting bij Andijk gelijk aan die van Emmeloord.

De luchtvaartnota kent prioriteit toe aan beperking van hinder voor omwonenden van vliegveld. Ook is het beleid erop gericht om de hinder veroorzaakt door laagvliegroutes te beperken. Westfriesland staat hierbij nog onvoldoende op de kaart, hoewel de regio belanghebbend is. **Toename van hinder staat haaks op regionale doelstellingen zoals het versterken van de leefbaarheid van (kleine) kernen en het bevorderen van het recreatieve potentieel van de kust en de steden. Door continue te stijgen, hogere en andere vliegroutes te plannen kan hinder worden beperkt. Dat geldt ook als voor sterke groei van de luchtvaart zou worden gekozen.**

Bent u bereid u ervoor in te zetten dat hinder wordt beperkt door het Westfries belang naar voren te brengen bij de totstandkoming van de luchtvaartnota en herziening van het luchtruim? De commissie mobiliteit van de VNG, de provinciale kerngroepen, de commissie regionaal overleg voor Lelystad en de commissies overleg&voorlichting milieu bieden ruimte voor participatie. Westfriesland schreef aan de minister op 31 oktober 2017 *“de regio kan op dit moment niet instemmen met de vliegroutes van en naar Lelystad Airport”*. Blijf werken aan verbetering van de vliegroutes! De zienswijze-procedure die deel van de Luchtvaartnota en de PlanMER zal uitmaken biedt eveneens gelegenheid zich als regio uit te spreken.

In de luchtvaartnota krijgt beperking van (geluids)hinder prioriteit.

“Het kabinet stelt beperking van de hinder voorop waarbij Schiphol perspectief op groei houdt. Groei moet worden verdiend nadat overlast voor omwonenden aantoonbaar is afgenomen. Dit is ook het perspectief voor de luchtvaartnota.” *(Passage uit brief IENW/BSK-2019/148468 van 5 juli 2019 van de minister van Infrastructuur en Waterstaat.*

De provincie Noord-Holland onderkent eveneens het belang van beperking van hinder: “Er is vrijwel geen milieuaspect waarvoor mensen gevoeliger zijn dan voor geluid. De blootstelling aan geluid kan een breed scala aan nadelige gezondheidseffecten veroorzaken. De belangrijkste gezondheidseffecten zijn (ernstige) hinder en (ernstige) slaapverstoring. Bij hogere geluidsniveaus kan ook het risico op hart- en vaatziekten toenemen. *(Uit het “Actieplan geluid provinciale wegen 2018-2022” van de provincie Noord-Holland”)*

Omwonenden van vliegvelden ondervinden veel hinder; bewoners van gebieden onder laagvliegroutes ook: Westfriesland krijgt zo’n laagvliegroute tenzij de plannen worden aangepast.

Vliegen beheersen, betere en hogere vliegroutes en minder hinder produceren is de remedie!

I. Vliegen beheersen?

A. Vraagstelling vanuit economisch belang: laat de luchtvaartnota helderheid verschaffen!

Los van de mogelijkheid om hinder te verminderen door waar mogelijk continue door te stijgen, hoger te vliegen en andere vliegroutes te kiezen komt de vraag naar matiging van de groei van de luchtvaart op, waarbij het economisch belang van de sector een rol speelt naast andere belangen.

De bijdrage aan de economie, de werkgelegenheid en het vestigingsklimaat blijkt lastig te kwantificeren. Is het nu 0,8% BBP zoals CE Delft de directe effecten berekent of de 4,5% BPP waarop InterVISTAS komt met de rekenmethode van IATA (de belangenvereniging van de luchtvaart)? De zuiverste methode is om alleen de directe effecten van de sector mee te nemen, schrijft CE Delft. Als alle economische sectoren alle effecten meerekenen wordt het BBP vele malen overschat en de IATA-methode rekent veel mee... Het CBS berekent in zijn dossier Luchtvaart de “bijdrage van het “vervoer door de lucht” op “ruim een half percent”. Vervoerders en dienstverleners hadden in 2016 samen een omzet van €12 miljard.

Er is ook een kostenkant. CE Delft wijst op impliciete subsidies (slechts 18% van de externe kosten van luchtvaart zouden gedekt zijn door belastingen en heffingen, terwijl deze kosten van de personenauto voor 108% gedekt zouden zijn), klimaat, natuur en leefbaarheid (gezondheid, rust en schone lucht). De sector wijst op het vestigingsklimaat, maar dat te kwantificeren is lastig omdat het een samenspel van factoren is. Voor de beleids- en opinievorming zou het goed zijn als de luchtvaartnota helderheid over het belang van de luchtvaartsector voor onze economie verschaft.

B. Vraagstelling vanuit de behoefte in de luchtvaartnota: hoe groot is de behoefte in 2050?

- Komen er nu 1,5% meer vliegtuigbewegingen per jaar, de kwantificering van de behoefte die IATA, ICAO en Eurocontrol het meest waarschijnlijk achten voor Nederland? Willen we dat?
- Cumulatief van 577.047 naar 900.000 - 1.000.000 vliegtuigbewegingen in 2050?
- Dus van 76 miljoen passagiers naar 110-120 miljoen (CPB/PBL en vliegtuigfabrikanten)?

C. Vraagstelling ruimtelijke ordening/infrastructuur om aan de behoefte te voldoen.

- De infrastructuur: doorgroeien van bestaande vliegvelden of nieuwe bouwen?
 - o Schiphol naar 800.000 vliegbewegingen?
 - o Lelystad, Rotterdam en Eindhoven naar 200.000 vliegbewegingen?
 - o Vliegveld op Zee?
- In de lucht: versterkt gebruik bestaande luchtwegen of nieuwe - fijnmazigere - opzetten?
 - o Samenvoegen Defensie en Civiel luchtruim? Komt er dan luchtruim beschikbaar?
 - o Betere aansluitroutes in Europa bewerkstelligen?

D. Vraagstelling vanuit klimaat

- De bijdrage van luchtvaart aan CO2-emissies en fijnstof is groter dan de bijdrage aan het BBP, volgens het CBS 13 miljard kilo, 6,5% van het Nederlandse koolstofvolume.
- De bijdrage aan stikstofoxide ligt volgens het CBS op 14%
- Het effect van luchtvaart op natuur- en stiltegebieden is zorgwekkend.

E. Vraagstelling vanuit het perspectief van leefbaarheid (gezondheid en welzijn)

- Geluid, luchtvervuiling en hoge concentraties fijnstof zijn een gezondheidsrisico.
- Voor omwonenden van Schiphol, Rotterdam, Eindhoven en Maastricht is de grens voor de leefbaarheid nu wel bereikt. Nu al worden in de Randstad vliegbewegingen door hun hoge frequentie als hinder en overlast ervaren. Nederland is nu eenmaal dichtbevolkt!
- De effecten van Lelystad op Westfriesland zijn onderbelicht. Onze situatie is door het cumulatief effect van Schiphol, laagvliegen en vervolgens scherp doorstijgen vanuit Lelystad vergelijkbaar met piekbelastingen op Flevoland, de Veluwe en Overijssel.
- Rust en stilte wordt in Nederland schaars. Schone lucht is ver te zoeken!

II. Minder hinder produceren, altijd! Op weg naar een geluidsmoratorium!

De luchtvaartsector werkt aan beperking van geluidshinder en emissies. Innovatie, vlootvernieuwing en operationele maatregelen dragen hiertoe bij. Echter, initiatieven zoals elektrisch of geluidsarm vliegen zullen pas op de lange termijn van betekenis kunnen zijn. Wanneer zal het duopolie Boeing en Airbus zulke toestellen bouwen? Over dertig jaar? Niet overal is de hinder zo'n probleem als in dichtbevolkt Nederland. De burger ervaart nu hinder.

Het beleidsvoornemen voor Schiphol: **“Groei moet worden verdiend nadat overlast voor omwonenden aantoonbaar is afgenomen” zou veralgemeniseerd moeten worden** naar alle vliegvelden. Lelystad zou een mechanisme moeten krijgen om oude, meer hinder veroorzakende vliegtuigen te ontmoedigen! En

bepaal wettelijk dat er op Lelystad geen nachtvluchten komen en dat 45.000 het maximum is! Dat is niet moeilijk: de wet wordt bijvoorbeeld aangepast om het groei-verdienmodel van Schiphol vast te leggen.

III. Herindeling van het luchtruim

Als het mogelijk blijkt door de herindeling van het luchtruim sneller vanaf Lelystad door te stijgen is veel gewonnen! Meer winst kan behaald worden door onder meer:

- De aansluitroutes op omringende landen verder te optimaliseren.
- Het luchtruim beter te gebruiken, o.m. door het Defensie en civiel luchtruim samen te voegen en wrijvingsloos voor civiel en defensie ter beschikking te stellen. Hierdoor kan de intensiteit van het gebruik van bepaalde delen van het luchtruim afnemen.
- Continu stijgen en dalen.

Om out-10 bij Andijk als concreet voorbeeld te nemen:

- De huidige opzet voor out-10 lijkt ingegeven door de regel dat de vliegroute niet binnen 2 mijl van de grens tussen de civiele luchtleiding en die van Defensie mag liggen. Zou worden besloten om het luchtruim samen te voegen vervalt deze belemmering. Out-10 kan dan naar de industrie- en windmolen gebieden ten noorden van Medemblik worden verlegd. Hierdoor neemt de hinder op out-10 richting sector 4 (richting het VK) af zolang geen Defensieoefeningen plaatsvinden. Blijft de vraag of Defensie bij oefeningen zal moeten insisteren dat out-10 dan komt te liggen waar het nu is gepland. Vinden de oefeningen op zo'n relatief korte afstand van Schiphol plaats?
- Continue doorstijgen leidt ertoe dat stijgend vliegverkeer hoger bij Andijk of wat noordelijker het vaste land van Noord-Holland bereikt. Zo kunnen hoge piekbelastingen worden vermeden.
- Indien de plannen zouden worden uitgevoerd zoals ze nu liggen zal 45 dB Lden – het door de WHO Europa Guideline Development Group aanbevolen maximum – nog op grote afstand van Lelystad de norm worden bij 45.000 vliegtuigbewegingen als gevolg van laagvliegen. Dit is onacceptabel!

Onze oproep:

- **Bestuurders en Gemeenteraadsleden van de Regio Westfriesland neem waar mogelijk deel aan overleg en de besluitvorming over de Luchtvaartnota, het PlanMER en de Luchtruimherziening.**
- **Streef er naar dat Westfriesland meer op de kaart komt bij plannen om hinder te bestrijden.**
- **Zet in op hinderbeperking in alle vormen, maar vooral op beperking van geluidshinder, die de leefbaarheid van Westfriesland ernstig aantast en negatief inwerkt op uw doelstellingen voor toerisme, het ontwikkelen van het recreatieve potentieel van de (kleine) kernen, van de kust en de steden.**
- **Steun het streven naar continue doorstijgen zodat laagvliegen en dan sterk doorstijgen boven Westfriesland of elders in Noord-Holland vermeden kan worden en bepleit onderzoek naar een wat noordelijker – en dus hogere - vliegroute van out-10, boven industrieel gebied.**
- **Bepleit vastlegging in de wet van de 45.000 vliegbewegingen op Lelystad, het verbod op nachtvluchten en maatregelen om oude, lawaaierige vliegtuigen op Lelystad te ontmoedigen.**

Stichting Minder Hinder Boven Westfriesland

Dorpsweg 112, 1676 GH Twisk

www.stichtingminderhinder.nl

contact@stichtingminderhinder.nl

