

Zienswijze PUSH op Ontwerp Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening

Platform Uithoorn Schiphol Hinderbeperking (PUSH) heeft kennisgenomen van de gepubliceerde Ontwerp Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening door de minister van Infrastructuur en Waterstaat op 13 januari 2021. PUSH brengt graag de volgende punten onder de aandacht.

1. Het Ontwerp bevat te weinig specifieke informatie over de effecten op lokaal niveau om de gevolgen voor de omwonenden van Schiphol, en specifiek rond de Aalsmeerbaan, goed te kunnen duiden. Het bevoegde gezag geeft de direct omwonenden op dit moment onvoldoende informatie.
2. PUSH mist bij het VKA de volgende aanvullende documenten:
 - a. Een onafhankelijke juridische toetsing van de voorgenomen luchtruimherziening aan artikel 8 van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens, waarin bepaald wordt dat eenieder recht heeft op respect voor zijn privé-leven, zijn familie- en gezinsleven, zijn woning en zijn correspondentie. Art. 8 is in het geding in de gebieden direct om Schiphol heen (48 Lden contour) omdat de overlast zo is dat die betrokkene in ernstige mate in zijn gezondheid treft (RIVM en GGD onderzoeken) of hem belet in zijn woongenot (klachten). Deze toetsing moet ook in aanmerking nemen dat op dit moment individuele rechtsbescherming van bewoners tegen de overheid ontbreekt, en op dit gebrek door de rechter en de Nationale ombudsman herhaaldelijk is gewezen.
 - b. De effectbepaling van het VKA voor de verschillende luchthavens afzonderlijk (naar analogie van Tabel 2).
 - c. Een risicoanalyse van de gepresenteerde bouwstenen, waarin per bouwsteen wordt aangegeven welke risico's bestaan op tijdige en volledige realisatie en hoe deze risico's gemitigeerd worden (Tabel 1).
3. De mogelijke relatie tussen het behalen van de gestelde doelen en de specifieke situatie op Schiphol, met zijn stelsel van preferent baangebruik, primaire en secundaire banen, de vierde baanregel en 2+1 baangebruik, wordt slechts terloops genoemd. Dit verdient nadere uitwerking als fundamentele bouwsteen van de nieuwe structuur.
4. Verschillende onderzoeken hebben aangetoond dat groei van het huidige aantal vliegtuigbewegingen (500K) niet nodig is om de netwerkfunctie van Schiphol en de daarmee gepaard gaande economische bedrijvigheid te waarborgen. Ook al wordt aangegeven dat de luchtruimherziening niet als doelstelling heeft om groei mogelijk te maken, meer ruimte in het luchtruim zal waarschijnlijk wel het gevolg zijn (volgens de mondelinge toelichting op de ORS informatiebijeenkomst op 23 februari). Volgens het mer (p.12) zal de uurcapaciteit significant toenemen met 8 – 10 bewegingen per uur ten opzichte van de referentiesituatie:
 - a. Onduidelijk is in welke fase van de procedure de invulling van de mogelijke extra luchtruimte aan de orde komt.
 - b. Op welke manier en wanneer worden omwonenden in staat gesteld over deze invulling te adviseren?

5. De referentiesituatie wordt gedefinieerd als ‘de verwachte situatie in structuur en afhandeling zonder luchtruimherziening’ (p.42). Daarmee is onduidelijk of daarbij wordt uitgegaan van het huidige banenstelsel en het huidige baangebruik (preferentieel vliegen):
 - a. Op p. 86 wordt aangegeven dat het baangebruik ‘buiten de reikwijdte van de luchtruimherziening valt’.
 - b. Maar bij de mondelinge toelichting op 23 februari 2021 werd aangegeven dat in de volgende fase, de Planuitwerkingsfase, mogelijk gekeken gaat worden naar het baangebruik.
 - c. Ook op p.16 vinden we een verwijzing naar ‘mogelijk aangepast baangebruik’ en dat er ‘wel een relatie is tussen het mogelijke doelbereik van het VKA en het baangebruik’.

6. Indien het baangebruik (en eventuele aanpassingen) pas in de Planuitwerkingsfase aan de orde komt (mondelinge toelichting 23 februari), bestaat het gevaar dat er nu al onomkeerbare beslissingen worden genomen over de bouwstenen. Naar onze mening ontbreekt een aantal cruciale bouwstenen, te weten:
 - a. Bouwsteen van een onafhankelijk betrouwbaar landelijk dekkend meetnetwerk, hetgeen een voorwaarde is voor de informatievoorziening en handhaving in het straks herziene luchtruim.
 - b. Bouwsteen van preferent vliegen en bescherming van omwonenden van secundaire banen, hetgeen essentieel is voor beperking van geluidoverlast op de grond.

7. Het VKA is volstrekt onduidelijk over burgerparticipatie, terwijl omwonenden op dit moment al geen individueel recht op bescherming kunnen uitoefenen. Hiermee wordt hun positie verder verslechterd. In het VKA wordt enerzijds gesproken over een ‘aanvullende, op het MIRT geïnspireerde aanpak (p.62)’, anderzijds over ‘de voorgeschreven consultatie en participatie in het wijzigingsproces luchtruim- en vliegprocedures (art.5.11) (p.63)’ en over de Code Maatschappelijke Participatie (p.59). Bovendien wordt de huidige structuur van bewonersparticipatie in de ORS (en CRO’s) geschaard onder de noemer ‘informele participatie’ (p.53), terwijl deze organen formeel wettelijk verankerd zijn:
 - a. Waarom worden de wettelijke verankerde organen buiten spel gezet zonder een daartoe strekkende wetswijziging? Op welke manier wordt de input van deze wettelijke organen zichtbaar meegenomen in de besluitvorming?
 - b. Wie bepaalt wie er mee mag praten en wie niet en in welke samenstelling? Hoe wordt willekeur voorkomen? Hoe wordt dit aan omwonenden gecommuniceerd?
 - c. Hoe verhouden de verschillende participatievormen en – groepen zich tot elkaar?
 - d. Hoe worden de omwonenden dichtbij de banen (48 Lden contour), die het meest getroffen worden, in staat gesteld inspraak te leveren, en hoe wordt deze meegewogen ten opzichte van bewoners buiten de contour?
 - e. Hoe en wanneer legt het bevoegde gezag verantwoording af, aan de Tweede Kamer en aan bewoners, over hoe de inbreng van bewoners is meegewogen in de besluitvorming?

8. De capaciteit van het luchtruim wordt door de luchtruimherziening vergroot en de geluidhinder op de grond neemt met 20 procent af:
 - a. Welke definitie van 'geluidshinder' wordt gebruikt?
 - b. Welke definitie van 'gehinderde'?
 - c. Wordt alleen naar dB's gekeken of ook naar frequentie, piekbelasting en hinderbeleving?
 - d. Wordt bij de bepaling van 'geluidshinder' meegenomen de situatie op de grond wat betreft de stand van zaken van de isolatie van woningen (de ene woning is de andere niet)?
 - e. Hoe wordt omgegaan met de grote verschillen rond Schiphol tussen de schrijnende situatie in de Zuidoosthoek wat betreft gebrek aan wettelijk vereiste woningisolatie en andere gebieden, die wel goed geïsoleerde woningen hebben? (p. 32 Eindadvies Van Geel)
 - f. Hoe wordt bij de definitie van geluidshinder omgegaan met het feit dat een paar dB minder geluid per vliegtuig maar meer vliegtuigen over dichtbevolkt gebied niet tot minder maar juist tot meer hinder en minder rustmomenten leidt (de zogenaamde Alders-paradox, 2019)?

9. De kernbegrippen geluidshinder en 'gehinderden' ontbreken in de – veel te summiere - begrippenlijst van het VKA.

10. Op p. 45: "De effecten pakken naar verwachting op veel plekken gunstig uit, maar niet overal. Er zijn ook gebieden waar de leefomgeving niet verbetert of mogelijk achteruitgaat. Dat is vanuit maatschappelijk oogpunt acceptabel als een beperkt negatief effect een grote verbetering elders mogelijk maakt. Het gaat altijd om een afweging op maat. Bij structurele nadelige effecten wordt gezocht naar maatregelen om die ongunstige impact te beperken."
 - a. Wie heeft bepaald dat dit "uit maatschappelijk oogpunt acceptabel" is en op welke gronden (referentiedocument)?
 - b. Waarom is niet als randvoorwaarde of bouwsteen gekozen dat iedereen op de grond erop moet vooruitgaan?
 - c. Wanneer is er sprake van 'structurele' nadelige effecten? Hoe wordt dit vastgesteld? Valt een patroon van onterechte afwijkingen van de route, die in de praktijk structureel zijn geworden, ook onder deze definitie? Wat zijn structurele nadelige effecten in relatie tot incidentele nadelige effecten?

11. Tabel 1 geeft een overzicht in tijdblokken van de invoering van de bouwstenen:
 - a. Waarom wordt continu klimmen niet gelijktijdig met het volgen van de route tot minimaal 6000 voet (geluidshinder is leidend) ingevoerd? Op welke manier zijn deze stappen afhankelijk van de vaststelling van de 'buizen' of kunnen deze vooruitlopend daarop al in gang gezet worden?
 - b. Welke bouwsteen is cruciaal voor het hele bouwwerk?
 - c. Tijdens de mondelinge toelichting op 23 februari werd uitgesproken dat een harde voorwaarde is dat er 'nauwkeurig wordt genavigeerd'. In welke bouwsteen komt deze voorwaarde terug?

12. Tabel 2 geeft de einduitkomst van de effectbepaling ten opzichte van de referentiesituatie. De tabel bevat een overall score voor het hele Nederlandse luchtruim volgens de saldomethode:
- Zonder 'minnen' ziet deze tabel er verdacht uit: te goed om waar te zijn. Klopt dit wel?
 - Kan uit de tabel afgeleid worden dat bij een score van 2 plussen (geluidhinder) er op alle luchthavens en voor alle banen positieve effecten worden verwacht? Of kunnen 2 plussen het resultaat/saldo zijn van 4 plussen voor de ene luchthaven en 2 minnen voor de andere?
 - Is de score 0 een optelsom van 1 min en 1 plus?
 - Hoe verhoudt de tabel zonder minnen zich met de zinsnede: "De effecten pakken naar verwachting op veel plekken gunstig uit, maar niet overal" (p.45)?
 - Worden de scores van alle luchthavens even zwaar gewogen? Of wordt gewogen naar aantallen gehinderden, binnen een geluidscontour?
 - Bij de berekening van verbetering van de geluidsbelasting (verbetering van 20% in 2035) worden de aan starts en landingen toegerekende effecten gesaldeerd (p.47). Informatie over de ongesaldeerde percentages ontbreekt, terwijl dat essentieel is voor een goede analyse van de mogelijke impact op de omgeving.
13. Onduidelijkheden bij Tabel 3 (p.80):
- Wat betekent het ontbreken van pijltjes bij de losse bouwstenen die in het VKA worden meegenomen? Betekent dit 'geen effect' of 'nog niet duidelijk' of 'niet relevant'?
 - Wordt de tabel in de toekomst nog bijgesteld?
 - NADP2 heeft een positief effect op de geluidsbelasting 'verder van de luchthaven'? Op welke wetenschappelijke onderbouwing (vindplaats) is dit gebaseerd? Hoe ver in meters is 'verder'?
 - Waarom is het effect van 'elke sector een baan' niet ingevuld?
14. De grote impact op de omgeving van het creëren van ruimte voor een vierde naderingsroute naar Schiphol wordt onvoldoende uitgewerkt, terwijl ook in de Passende Beoordeling (PB) wordt geconcludeerd dat significante negatieve effecten zullen optreden op Natura 2000- waarden, wat betreft geluid en stikstofdepositie (p.13).
- De in de PB genoemde mitigerende maatregelen (p.17) hebben uitsluitend betrekking op de naderingsroutes en niet op de vertrekroutes.
 - Aanvullende bouwstenen (aanvulling op NADP2) moeten worden opgenomen voor de vertrekroutes in oostelijk/zuidoostelijke luchtruim.
15. PB p.13: "Significant negatieve effecten als gevolg van stikstofdepositie kunnen niet op voorhand worden uitgesloten, maar kennis ontbreekt om daarvoor verantwoordelijke extra stikstofdeposities op stikstofgevoelige habitats in beeld te brengen."
- Het ontbreekt in de PB aan een volledige analyse van de negatieve effecten en daarmee is de PB en het VKA voor de zuidoosthoek onvolledig.
16. Wat betreft de procedure dringen wij erop aan dat er geen onomkeerbare beslissingen genomen worden in het VKA wat betreft de herinrichting van met name het zuidoostelijke deel van het luchtruim.

Conclusie: PUSH wijst de huidige versie van het VKA categorisch af vanwege cruciale omissies, een gebrek aan informatie en onvoldoende invulling van de burgerparticipatie.

Mirella Visser, voorzitter PUSH, 25 februari 2021