



### **Vooraf**

Het voorliggende stuk is de zienswijze van de Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen (SATL) op de ontwerp-Luchtvaartnota. SATL bundelt de krachten van twintig burgergroepen uit Drenthe, Flevoland, Fryslân, Gelderland, Noord-Holland en Overijssel.

SATL en haar ledengroepen nemen sinds 2017 actief deel aan de participatie rond luchtvaartvraagstukken. In allerhande overleggen, nota's, onderzoeksrapporten en boekwerken zijn zienswijzen geleverd.

De ervaringen hiermee stemmen aanhoudend tot zorg. Kernprobleem is dat veel procedures (nog steeds) tekortschieten op de punten objectiviteit en transparantie. Het is niet zuiver noch vruchtbaar dat het ministerie van IenW, als verantwoordelijk opsteller van beleidsstukken en regisseur van de inspraakprocessen, bij zienswijzeprocedures ook autonoom de reacties verzamelt, inventariseert, weegt en deze - naar keer op keer blijkt - selectief en doorgaans defensief en vaak ontwijkend beantwoordt. Het ministerie van IenW dient zelfs maar de schijn van partijdigheid te vermijden, maar slaagt daar tot nu toe helaas te vaak nog onvoldoende in. Het heeft te veel petten op. Dat kan beter, objectiever en transparanter.

Wij doen daarom het dringend verzoek daarmee *nu al* een begin mee te maken: laat een *onafhankelijke partij* toezicht houden op het verzamelen, inventariseren, wegen en beantwoorden van de binnengekomen zienswijzen en op de verantwoording daarvan.



## Zienswijze SATL op de ontwerp-Luchtvaartnota

***‘Het Nederlandse luchtruim (is) te klein is om alle behoeften van luchtruimgebruikers en duurzaamheidsdoelen te faciliteren.’***

(Oordeel internationale experts; uit: Kamerbrief van C. van Nieuwenhuizen en B. Visser d.d. 01-07-2020)

SATL heeft met belangstelling kennis genomen van de *Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050*.

Ofschoon er op onderdelen zeker waardering is, zijn wij toch van oordeel dat deze ontwerpnota de toets der kritiek niet kan doorstaan en daarom fundamentele herziening behoeft. In tien punten onze algemene bezwaren. Aan het slot een viertal specifieke aandachtspunten.

- **Geen coherente totaalvisie**

De ontwerpnota ontbeert node een duidelijk verwoorde, op grondige probleemanalyse gebaseerde, samenhangende visie op

- a. transport en mobiliteit in de context van relevante vraagstukken als klimaat, globalisering, (massa)toerisme, welzijn/leefbaarheid, geestelijke en lichamelijke volksgezondheid;
- b. de prioriteiten en keuzes die ten opzichte van de trits ‘people-planet-profit’ door Nederland worden gemaakt.

Hier en daar wordt in de ontwerpnota wel aan deze contextuele aangelegenheden gerefereerd, maar van een coherente totaalvisie is geen sprake. Dit is een cruciale tekortkoming, die van de hele nota een bouwwerk zonder hoekstenen maakt. Zonder expliciete totaalvisie is er geen heldere basis voor beleid op korte en lange termijn, noch voor verantwoording, noch voor beoordeling. Het gekozen voorkeursscenario is daardoor een opportunistisch-eclectisch pakket geworden, met bovendien onwenselijk veel open einden en onzekerheden.

Wij dringen er, kortom, op aan om in deze lacune te voorzien en *eerst* een, op grondige probleemanalyse gebaseerde, integrale totaalvisie te leveren. Naar onze overtuiging dient de Nederlandse staat daarbij aan de publieke belangen van veiligheid, leefmilieu, gezondheid, natuur en klimaat de hoogste prioriteiten te geven en wij verwachten dat dan het hoekpunt ‘Normeren’, mits consequent en niet alleen als model toegepast, als het veruit beste en de meeste duidelijkheden en zekerheden biedende scenario uit de bus zal komen. Wij bepleiten om voluit op dit ‘hoekpunt’ in te zetten.



- **Geen mobiliteitsnota**

Ten onrechte is er niet *eerst* een evenwichtige, integrale mobiliteitsnota opgesteld, gebaseerd op de hiervoor genoemde basisvisie. SATL heeft daar al eerder op aangedrongen. In de ontwerpnota is her en der weliswaar sprake van ‘een integrale mobiliteitsbenadering’, maar dat blijkt nog toekomstmuziek. Andere vervoersmodaliteiten worden daardoor in deze ontwerpnota overwegend gezien vanuit het perspectief van de Nederlandse luchtvaart, beter gezegd van dat van prioriteit en groei van de Nederlandse luchtvaart. Zo omhelst de ontwerpnota het vervangen van vluchten over kortere afstanden door openbaar vervoer, niet om daarmee de druk op leefomgeving en het klimaat te verlichten, maar omdat het ruimte schept voor meer intercontinentale vluchten: ‘Vanuit een integrale mobiliteitsbenadering wil het Rijk internationaal vervoer over het spoor en de weg aantrekkelijker maken. Daardoor komt ruimte vrij voor luchtvaart naar bestemmingen waarvoor geen reële andere vervoerswijze is.’<sup>1</sup> In de praktijk zal dat resulteren in meer hinder en uitstoot door de luchtvaart. Dat in dit verband wordt aangevoerd dat meer lange-afstandsvluchten goed zijn voor ‘het welzijn’ in Nederland getuigt op z’n zachtst gezegd van tunnelvisie.<sup>2</sup>

Wij dringen er met klem op aan alsnog *eerst* een uitgebalanceerde, integrale mobiliteitsnota op te stellen. Wij merken op dat de *Schets Mobiliteit naar 2040*, die geen voorwerp van deze zienswijze procedure is, inderdaad niet meer is dan een schets en geen volwaardige drager van het mobiliteitsbeleid voor de komende decennia.<sup>3</sup>

- **Voortzetting van het streven naar groei**

Uitgangspunt van het ontwerp is, linksom of rechtsom, het willen blijven faciliteren van groei van de Nederlandse luchtvaart, omdat de (mondiale) vraag nu eenmaal toeneemt en Nederland met vooral ‘mainport’ Schiphol (en ‘home carrier’ KLM), koste wat kost, minstens zijn grote aandeel in het internationale krachtenveld moet behouden. De onderbouwing van dit streven is naar ons idee onvoldoende, gezien de uitdagingen waarvoor Nederland en de wereld zich geplaatst zien en het grote maatschappelijke, politieke en wetenschappelijke debat over groei, consolidatie en krimp van de luchtvaart. De laatste twee opties blijven in de nota zwaar onderbelicht.

---

<sup>1</sup> *Verantwoord vliegen naar 2050. Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050* (Ministerie van IenW; Den Haag 2020) 27; vgl. p. 36 en 40. (Hierna *Ontwerp-Luchtvaartnota*)

<sup>2</sup> *Ontwerp-Luchtvaartnota*, 40.

<sup>3</sup> *Schets Mobiliteit naar 2040: veilig, robuust, duurzaam* (Ministerie van IenW; Den Haag, 2019).



Elementaire vragen zoals waar Schiphol zijn, qua bestemmingen en reizigersaantallen, disproportionele aandeel aan te danken heeft, of dat allemaal echt nodig is, of dat maatschappelijk wenselijk is en of het mainportbeleid nog wel relevant is, worden in de nota niet serieus aangesneden. Het is een merkwaardige omissie dat er geen onafhankelijk onderzoek is gedaan naar de vraag wat de Nederlandse samenleving volgens objectieve criteria kwalitatief en kwantitatief basaal nodig heeft voor zijn bereikbaarheid via de lucht. Dat dient alsnog te gebeuren, vóórdat verregerende keuzes worden gemaakt voor het luchtvaartbeleid voor de komende dertig jaar.

Tientallen jaren is de groei van Schiphol gebaseerd op de gedachte dat dit essentieel is voor de Nederlandse economie. Inmiddels plaatsen steeds meer economen van naam daar kritische vraagtekens bij. Ze voeren aan dat de luchtvaart niet (langer) de trekker is van de binnenlandse economie en de groei van de luchtvaart steeds meer ten koste is gegaan en zonder beleidswijziging zal blijven gaan van andere sectoren en van waarden in de sfeer van natuur, woon- en leefomgeving, gezondheid en klimaat. De RLI bijvoorbeeld heeft hierover waardevolle analyses en adviezen uitgebracht, zoals het rapport *De mainports voorbij*. Dat moet ter harte worden genomen.

In dit verband achten wij het van belang dat de in de ontwerpnota aangekondigde en als ‘essentieel voor het besluitvormingsproces’ getypeerde ‘duidelijke kennisbasis’ niet slechts in het vooruitzicht wordt gesteld, maar wordt gevormd vóórdat de cruciale beleidskeuzes voor de komende decennia worden gemaakt.<sup>4</sup> Voor deze kennisbasis zal immers met een verbeterd instrumentarium worden gewerkt, waardoor voor MKBA’s wél op verantwoorde wijze de waardering van onder meer klimaatmissies, effecten op de leefomgeving en reistijden voor het voor- en natransport worden meegewogen. Het ligt voor de hand dat de uitkomsten daarvan een ander licht zullen werpen op de ‘hoekpunten’ en naar onze stellige verwachting zullen ze het hoekpunt ‘Normeren’ verder versterken. De contraexpertise die de economen Manshanden en Bus in opdracht van SATL hebben uitgevoerd, ondersteunen deze verwachting.<sup>5</sup> Zij hebben de genoemde MKBA-waarderingen namelijk al in hun berekeningen een plaats gegeven.

---

<sup>4</sup> *Ontwerp-Luchtvaartnota*, 97.

<sup>5</sup> W. Manshanden en L. Bus, *Second Opinion Verkennende MKBA beleidsalternatieven luchtvaart. Onderzoek in opdracht van SATL* (Rotterdam 2019).



- **Geen aanpak wildgroei**

Door zelf te verklaren dat ‘van ongeclausuleerde groei niet langer sprake (kan) zijn’ bevestigt de nota dat het in de voorbije jaren met de luchtvaart in Nederland uit de hand is gelopen.<sup>6</sup> De nota zegt bovendien de onmiskenbaar negatieve effecten van vliegen op mens, natuur en milieu te willen verminderen en de door ongeclausuleerde groei van de luchtvaart verstoorde balans te willen herstellen. Maar zolang de huidige, door verkeerd beleid gegroeide wansituatie het uitgangspunt blijft en de wildgroei van de voorbije decennia en vooral die van de laatste tien jaar niet is teruggedrongen, zijn dit loze frases.

De vermindering van het vliegverkeer als gevolg van de Coronacrisis biedt uitgelezen mogelijkheden om met actief beleid de huidige onbalans te herstellen en het aantal vliegbewegingen structureel naar een substantieel lager niveau terug te brengen. Dit schept meteen ook realistische(r) uitgangsposities voor het behalen van de gestelde milieu- en welzijnsdoelen. Wij roepen op dit te doen - in de overtuiging dat minder luchtvaart niet ten koste gaat van de economie van Nederland, als kwaliteit boven kwantiteit wordt geplaatst.

- **Opmaat naar nieuwe onbalans**

Doordat groei van de luchtvaart het primaire oogmerk blijft, bergt het geclaimde streven naar ‘een nieuwe balans’ te grote risico’s in zich voor mens, natuur en klimaat. Een nieuwe balans op basis van meer vliegbewegingen zal onvermijdelijk gepaard met meer uitstoot en hinder. Meer hindermomenten en minder rustperiodes door stillere, maar voor het gewone oor niet of nauwelijks als zodanig te onderscheiden, vliegtuigen mogen bijvoorbeeld rekenkundig verbetering opleveren, maar leiden in de praktijk tot meer hinder.

Het hoofddoel van het luchtvaartbeleid moet daarom zijn: consequent terugdringen en blijvend beperken van de hinder en de uitstoot. Dat vraagt veel meer oog voor kwaliteit (van de leefomgeving) en navenant minder nadruk op kwantiteit van de luchtvaart.

---

<sup>6</sup> *Ontwerp-Luchtvaartnota*, 8.



- **Lelystad Airport ongepast**

De nota neemt luchthaven Lelystad ten onrechte als gegeven, aangezien

- a. de besluitvorming nog niet is afgerond, onder meer omdat er nog harde politieke, juridische en bestuurlijke noten moeten worden gekraakt over kwesties als de VVR, de natuurvergunning, de stikstofdepositie, de laagvliegroutes;
- b. met groot commercieel verkeer vanaf Lelystad gaan vliegen haaks staat op het beoogde verminderen van geluidsoverlast en uitstoot en het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving en de natuur;
- c. het dicht laten van Lelystad Airport de in de nota genoemde welzijns- en klimaatdoelen een stuk realistischer maakt;
- d. het Lelystad-project het product van gedateerde, overwegend politiek gemotiveerde overwegingen en scenario's is, die alleen nog met geforceerde en zelfs onverkijkelijke kunstgrepen overeind worden gehouden<sup>7</sup>;
- e. de sociaaleconomische meerwaarde van het beoogde vliegveld voor Nederland te verwaarlozen, nihil of zelfs negatief is;
- f. het beoogde vliegveld Lelystad voor de oplossing van capaciteitsproblemen van Schiphol van zeer geringe betekenis is;
- g. Lelystad Airport *niet* tot vermindering van de druk op de omgeving van Schiphol zal leiden, omdat de vrijgekomen ruimte op Schiphol met nieuwe vliegbewegingen zal worden ingevuld, hetgeen minister Van Nieuwenhuizen in de Kamer heeft bevestigd;
- h. de op zichzelf genomen al oneigenlijke voorwaarde voor Coronasteun aan de KLM (niet Schiphol!) dat vermindering van het aantal nachtvluchten op Schiphol gepaard moet gaan met opening van Lelystad Airport, voor de omgeving van Schiphol *niet* tot verlichting van de totale druk zal leiden, maar juist tot forse verzwaring, omdat het verminderen van het aantal nachtvluchten voor Schiphol milieuruimte schept voor een veelvoud aan extra dagvluchten (nachtvluchten tellen zwaarder);

---

<sup>7</sup> In juni 2020 heeft SATL een strafrechtelijke aanklacht ingediend inzake het stikstofdossier.



- i. de rentabiliteit van Lelystad Airport lang, zo niet altijd, negatief zal blijven;
- j. zoals de ontwerpnota zelf bevestigt, Lelystad Airport als overloop van Schiphol geen betekenis heeft voor de regionale bereikbaarheid, terwijl een luchthaven in Flevoland voor de regionale bereikbaarheid ook niet nodig is, gegeven de nabijheid van Schiphol en Eelde, maar in feite ook van Eindhoven en Weeze;
- k. blijkens geheim gehouden rapportage van de LVNL uit 2009, op voorhand bekend was dat de ligging ten opzichte van Schiphol uitermate ongelukkig is en bijgevolg onherroepelijk tot suboptimale vliegroutes en vlieghoogtes zal blijven leiden, met alle gevolgen van dien voor veiligheid, natuur, mens en klimaat;
- l. uit een recent uitgevoerde, onafhankelijke review door internationale experts naar voren komt dat – in de woorden van de minister van IenW en de staatssecretaris van Defensie – ‘het Nederlandse luchtruim te klein is om alle behoeften van luchtruimgebruikers en duurzaamheidsdoelen te faciliteren’ en het onlogisch en onverantwoord is om in dit kleine land de situatie nóg meer te compliceren met nóg een internationale luchthaven<sup>8</sup>;
- m. er geen garanties zijn dat de luchtruimherziening daadwerkelijk tot de ons en onze regionale en provinciale bestuurders voorgespiegelde, serieuze aanpassingen en verbeteringen van de vliegroutes en vliegprofielen van B+ en bijbehorende aansluitroutes zal leiden, te meer niet omdat de twee-sporenaanpak (eerst iets aan B+ doen en daarna de totale herindeling) én de voorgestelde 6.000 voet als grenswaarde voor hinderbeperking lijken te preluderen op bestendiging van B+ (6.000 voet gold aan de Tafel van Alders al als norm voor het ‘oude land’ en legde de basis voor de gewraakte lage vliegroutes).

Wij verzoeken derhalve om Lelystad Airport als luchthaven voor groothandelsverkeer uit de Ontwerp Luchtvaartnota te schrappen.

---

<sup>8</sup> Kamerbrief van C. van Nieuwenhuizen en B. Visser d.d. 01-07-2020 (IenW/BSK-2020/126076).



- **Onverantwoorde voorschotten op technologische vernieuwing**

De nota neemt onverantwoord veel voorschotten op

- a. successen met technologische ontwikkelingen en op lineaire continuering van historische trends: stillere vliegtuigen, biobrandstof, synthetische kerosine, elektrisch en hybride vliegen, waterstof;
- b. de bereidwilligheid én mogelijkheden van de luchtvaartindustrie, die in beginsel zelf verantwoordelijk zal zijn voor de realisering, waaraan hoge kosten verbonden zijn.

Bovendien worden weinig of geen harde criteria, bindende eisen en onverbiddelijke ijkmomenten vermeld, noch terugvalopties. Het vertoont al met al veel overeenkomsten met de gefailleerde PAS-systematiek.

De afhankelijkheid van de op voorhand gretig ingecalculerde innovaties is dermate groot dat tegenvallende resultaten of onvoorziene omstandigheden en crises ertoe zullen leiden dat keer op keer nieuwe hypothesen op de toekomst moeten worden genomen om de reeds ingeboekte groei te blijven 'verkopen'. Dat vanwege de lange looptijd tot 2050 en zelfs 2070 voor een 'adaptieve aanpak' wordt gekozen, is in dit verband eerder een reden tot zorg dan een geruststelling.

Hierbij moet worden aangetekend dat vernieuwingspotenties van de structureel uiterst kwetsbare luchtvaartsector schromelijk worden overschat. De Coronacrisis heeft die potenties verder ondermijnd. Dat Airbus, Rolls-Royce en Siemens in april 2020 onmiddellijk hun eerder als veelbelovend aangekondigde E-fan project voor hybride vliegen hebben afgeblazen, omdat zij 'zich uitsluitend (willen) concentreren op vliegtuigbouw in economisch onzekere tijden', is een teken aan de wand.<sup>9</sup> Het illustreert hoe wankel de basis is voor een beleid dat gebaseerd wordt op stellige beweringen in de trant van: 'Verder is er economisch voordeel behaald met de ontwikkeling, de productie en het onderhoud van de nieuwe generatie vliegtuigen die vanaf 2030 hun intrede hebben gedaan.'<sup>10</sup>

Leidend principe in dezen moet naar onze overtuiging daarom zijn: eerst onomstotelijk bewijzen, dan pas doorvoeren. Wij verzoeken u de hele nota hierop grondig te herzien.

---

<sup>9</sup> *Piloot en Vliegtuig*, 24-04-2020.

<sup>10</sup> *Ontwerp-Luchtvaartnota*, 59.





- **Onverantwoorde voorschotten op herindeling luchtruim**

Voor de op voorhand ingeboekte positieve resultaten van de luchtruimherziening en van CCO en CDO geldt mutatis mutandis hetzelfde: eerst zien, dan pas geloven. Wij wijzen erop dat de eerder genoemde internationale experts in hun review waarschuwen dat de gekozen aanpak zonder precedent, 'uitermate complex, onzeker en tijdrovend' is en dat 'het hoogst onwaarschijnlijk is dat deze benadering op afzienbare tijd kan worden gerealiseerd'.<sup>11</sup> Genoeg redenen om te herhalen: de aangekondigde 'adaptieve aanpak' is geen geruststelling en te 'open-eindig' om aanvaardbaar te zijn.

Het voornemen is om bij de herziening van het luchtruim tot 6.000 voet beperking van de geluidshinder leidend te laten zijn is en daarboven de beperking van de CO<sub>2</sub> uitstoot. In dit verband de vraag waarom de ontwerpnota niet het Britse voorbeeld (7.000 voet) maar het Canadese (6.000 voet) volgt.<sup>12</sup> Hoe arbitrair is dat en waarom wordt niet een fors hoger niveau gekozen, bijvoorbeeld 12.000 of 15.000 voet. In ons dichtbevolkte land vraagt dit om een zorgvuldige afweging en onderbouwing. Wij bepleiten ten minste 15.000 voet als criterium.

- **Ongewenste uitzonderingspositie luchtvaartbranche**

De luchtvaart heeft in velerlei opzicht veel te lang een uitzonderingspositie ingenomen bij onder meer belastingen, accijnzen, klimaatafspraken. Dit heeft de wildgroei van de Nederlandse luchtvaart in de hand gewerkt. Ter verklaring en verdediging wordt altijd aangedragen dat dit het gevolg is van het grensoverschrijdend karakter van de sector, waardoor het een en ander alleen multilateraal is aan te pakken. Unilaterale aanpak in de sfeer van BTW, vliegbelasting, kerosineaccijn, milieubelasting, andere ijkmomenten voor CO<sub>2</sub> beleid (1990 i.p.v. 2005) en dergelijke worden op grond daarvan afgehouden.

Gegeven de ernstige consequenties voor mens en planeet van veel/ongebreideld vliegen, achten wij het geboden om niet te wachten op internationale successen van voorgenomen Nederlands lobbybeleid, maar onverwijld en optimaal in te zetten op serieuze unilaterale belasting- en milieumaatregelen om de totale luchtvaart in Nederland (zowel de Nederlandse als de buitenlandse) aan dezelfde regimes te onderwerpen als de andere binnenlandse sectoren. Het is onzes inziens hoe dan ook niet te verdedigen om de transitreizigers, die voor veel hinder en uitstoot verantwoordelijk zijn, omwille van KLM- en Schipholbelangen en overtrokken netwerkambities uit te zonderen van belastingmaatregelen en milieutoeslagen. Integendeel.

---

<sup>11</sup> Kamerbrief van C. van Nieuwenhuizen en B. Visser d.d. 01-07-2020 (IenW/BSK-2020/126076).

<sup>12</sup> *Ontwerp-Luchtvaartnota*, 79.



Omvliegen om op Schiphol over te stappen en daarvoor bovendien een keer extra te moeten landen en stijgen, moet actief ontmoedigd worden. Vertrouwen op vrijwilligheid bij sector en consument, zoals deze ontwerpnota suggereert, achten wij kansloos.

- **Negeren Coronacrisis**

De ontwerpnota is geschreven in het pre-Corona tijdperk. Op het moment van verschijnen tekenden zich evenwel al overal de verregaande gevolgen voor de luchtvaart af. De KLM was de eerste grote onderneming die onmiddellijk bij de staat aanklopte voor overlevingssteun. Desondanks werd besloten de ontwerpnota te publiceren en geen aandacht van betekenis te besteden aan de mogelijke consequenties voor de middellange en lange termijn. En mocht het toch anders uitpakken, dan laat de nota het aan toekomstige regeringen over om daar antwoorden voor te vinden.

De Coronacrisis wordt afgedaan als incident en als irrelevant voor de strategische vraagstukken van de lange termijn, maar dat is maar zeer de vraag. Ten eerste tonen de vergelijkingen met recente andere crises in de luchtvaart (als gevolg van o.a. 9/11 (2001), de SARS-pandemie (2003), de Mexicaans-griepvloed (2009), de IJslandse vulkaanwolk (2010)) aan dat deze sector frequent met diep ingrijpende verstoringen te kampen heeft. Ten tweede legt deze Coronacrisis onverbidlijk tal van structurele financiële en bedrijfsmatige zwaktes van de hele luchtvaartsector bloot. Deze zwaktes, die door de diep ingrijpende Coronacrisis alleen maar groter zijn geworden, zetten het vernieuwend vermogen van de sector onder druk en dat zal ongetwijfeld consequenties hebben voor het behalen van de notadoelen, in elk geval die van 2030, maar naar mag worden aangenomen ook die voor de langere termijn. (Zie hierboven onze opmerking over het afblazen van het E-fan project van Airbus c.s.) Er is met andere woorden voldoende aanleiding om de plan-MER waarop de ontwerpnota zijn 'optimistisch scenario (...) voor gematigde groei van de luchtvaart' denkt te baseren nog eens grondig tegen het licht te houden.<sup>13</sup>

Tegelijkertijd biedt de crisis met zijn grote daling van het vliegverkeer en afhankelijkheid van staatssteun uitgelezen kansen voor een *reset* voor een grondige herstructurering van de bedrijfstak en serieuze verbetering van het leefbaarheids- en klimaatbeleid. Geheel in de geest van wat alle planbureaus bepleiten. En als de wil er is, kan nu in één klap de ongewenste wildgroei van het voorbije decennium worden weggekap.

---

<sup>13</sup> *Ontwerp-Luchtvaartnota*, 10.



Al met al concluderen wij dat de onderbouwing bij de beleidskeuzes in de ontwerp Luchtvaartnota als gevolg van de Coronacrisis tekort schiet. Onze hypothese is dat een belangrijk deel van de klanten van luchtvaartmaatschappijen de komende jaren het vliegtuig zo veel mogelijk mijdt. Hiermee is iedere aanleiding om beleidsmatig een verdere groei van de luchtvaart te faciliteren vervlogen. Wij verzoeken daarom om ten eerste het besluitvormingsproces ten behoeve van onderhavige ontwerp luchtvaartnota op te schorten, ten tweede een monitoring- en onderzoeksprogramma in te stellen waarmee u u zelf in staat stelt om een betrouwbare voorspelling van de ontwikkeling van het verwachte aantal vliegbewegingen in 2021, 2022, 2023 en verder te maken en te derde op grond van de uitkomsten van dit programma de ontwerp Luchtvaartnota met bijbehorend planMER te herzien en opnieuw ter inzage te leggen voor zienswijzen. Dat zal de opstellers van de ontwerpnota misschien niet erg welgevallig zijn, maar gegeven de huidige situatie is het niet anders.



### Specifieke punten

Tot slot vragen wij aandacht voor vier specifieke punten, met de kanttekening dat we hiermee willen wijzen op ongerijmdheden en geen afbreuk doen aan ons pleidooi om Lelystad Airport voor groothandelsverkeer gesloten te houden:

- **Beroep op bestuursrechter.** Beroep op de bestuursrechter tegen luchthavenbesluiten van onder meer Schiphol en Lelystad is sinds 2003 uitgesloten. Dat is door SATL en naar verluidt ook Europese instanties aangevochten. In de ontwerpnota wordt nu gezegd dat het Rijk de mogelijkheden van direct beroep op de bestuursrechter onderzoekt, 'vanwege de rechtseenheid, de aan de laagdrempelige bestuursrechtelijke rechtsgang verbonden voordelen voor luchthavens, burgers en maatschappelijke organisaties'.<sup>14</sup> De anomalie wordt dus onderkend.

Wij dringen aan op snelle uitvoering van dit voornemen en in afwachting daarvan alle besluitvorming inzake het luchthavenbesluit Lelystad Airport op te schorten.

- **Openingstijden.** In de ontwerpnota wordt aangekondigd dat de nachtvluchten tussen 23.00 en 7.00 uur gaan worden teruggedrongen en dat dit niet mag leiden tot verschuiving naar de randen van de nacht (22.00-23.00 en 7.00-8.00 uur).<sup>15</sup> In het stuk is evenwel alleen sprake van Schiphol, Eindhoven en Rotterdam, niet van Lelystad. Dat is merkwaardig.

In *Lelystad Airport voor gezien. Zienswijze ontwerpbesluit tot wijziging van het luchthavenbesluit Lelystad en de geactualiseerde MER 2018* van SATL is met het oog op de nachtrust en de volksgezondheid bezwaar gemaakt tegen de voorgenomen openingstijd van 6.00-23.00 uur met een extensie tot 24.00 voor vertrekkend en inkomend vliegverkeer. Met kracht van argumenten werd een lans gebroken voor 7.00-22.00 uur en een extensietijd tot uiterlijk 23.00 uur voor alleen binnenkomend vliegverkeer.<sup>16</sup> In de *Nota van Antwoord* werd dit concrete voorstel alleen in vage termen vermeld en - exemplarisch voor deze hele Nota (zie hierboven ons Vooraf) - afgewimpeld met de doodoener dat de openingstijden van 6.00-23.00 uur nu eenmaal onderdeel waren van het Aldersadvies.<sup>17</sup>

Gezien wat nu in de ontwerpnota staat, is het niet te verdedigen als voor luchthaven Lelystad de openings- en extensietijden niet alsnog conform de voorstellen van SATL worden aangepast.

---

<sup>14</sup> *Ontwerp-Luchtvaartnota*, 90.

<sup>15</sup> *Ontwerp-Luchtvaartnota*, 45 en 50.

<sup>16</sup> *Lelystad Airport voor gezien. Zienswijze ontwerpbesluit tot wijziging van het luchthavenbesluit Lelystad en de geactualiseerde MER 2018* (Hattem 2019) 73 e.v.

<sup>17</sup> *Nota van Antwoord. Wijziging Luchthavenbesluit Lelystad* (Ministerie van IenW; Den Haag 2019) 69 e.v.



- **Jaargemiddelden versus vakantiepieken.** De ontwerpnota erkent dat ‘de daadwerkelijk ervaren hinder van bewoners niet gebaseerd is op gemiddelden’.<sup>18</sup> Het Rijk zegt daarnaar onderzoek te gaan doen en er gebruik van te zullen maken voor ‘het toekomstig beleid voor de burgerluchtvaart. Dit moet beter aansluiten bij wat bewoners als hinder ervaren waardoor geluidsoverlast kan verminderen.’ Bovendien zullen bij dit onderzoek de door de WHO geadviseerde geluidswaarden van 45 dB  $L_{den}$  en 40 dB  $L_{night}$  worden betrokken.

Wij verzoeken: handel hier naar, voer eerst dit aangekondigde onderzoek uit en schort in afwachting daarvan hoe dan ook de besluitvorming over Lelystad Airport op. Wij tekenen aan dat door ons en onze bestuurders keer op keer is ingebracht: bezint eer ge begint, want bij een vakantievliegveld is de verdeling nog veel onevenwichtiger dan bij reguliere luchthavens. De gepresenteerde  $L_{den}$  en  $L_{night}$  hebben daardoor hier nóg minder betekenis. Bovendien vallen de pieken van ‘vakantievliegveld Lelystad’ samen met de rust- en vakantietijden van de thuisblijvers en de vakantieguesten in de regio’s onder de vliegroutes: de Veluwe, Salland, de Weerribben, Zuid-Friesland. Regio’s met een grote vakantie- en recreatiesector. Juist deze genoemde gebieden hebben een sterke ‘groene economie’, waar verstoring al snel leidt tot aantasting van de economische kernwaarden en potenties.

- **Natura2000.** Wij constateren dat de ontwerp-luchtvaartnota voorsorteert op ernstig negatieve effecten op de staat van instandhouding van een groot aantal stikstofgevoelige Natura2000-gebieden in heel Nederland alsook daarbuiten. Omdat geen zicht is op een significante daling van de stikstofdepositie op deze gebieden, is het vaststellen van luchtvaartbeleid dat tot een significante stijging van deze depositie leidt, ontoelaatbaar. Wij verzoeken daarom om iedere groeirimte die wordt verbonden aan alle luchthavens waarop de ontwerpnota betrekking heeft, te schrappen. Immers, deze groei is in het licht van de bepalingen uit de Wet natuurbescherming en de grote toename van onder meer stikstofdepositie ontoelaatbaar, en daarmee onrechtmatig. Wij verzoeken daarnaast om in het PlanMER te bepalen welke reductie van het aantal vluchten noodzakelijk is om een significante bijdrage te leveren aan de verbetering van de natuurlijke staat van instandhouding van de in Nederland gelegen Natura2000-gebieden.

Zwolle, 8 juli 2020

Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen (SATL)

w: <https://satl-lelystad.nl/>

e: [info@satl-lelystad.nl](mailto:info@satl-lelystad.nl)

---

<sup>18</sup> *Ontwerp-Luchtvaartnota*, 48.