



## PERSBERICHT

# Luchtvaartnota is een sprookje voor de sector maar een nachtmerrie voor omwonenden

### ***Bewoners Zuidoosthoek zwaar de dupe van groeiambities luchtvaart***

KCCA, PUSH en BWA, met een achterban van tienduizenden omwonenden rond de Aalsmeerbaan, zijn verbijsterd over de definitieve Luchtvaartnota. Geen van de suggesties uit onze ingediende Zienswijzen<sup>1</sup> zijn overgenomen. Maar wij blijven ons inzetten om de Luchtvaartnota aan te passen.

1. De LVN negeert volledig het huidige onderscheid tussen primaire en secundaire banen op Schiphol. De woorden 'secundaire baan' zijn zelfs helemaal geschrapt. Bovendien gaat de LVN uit van een 'optimale benutting van het huidige banenstelsel' (p. 71 LVN), hetgeen neerkomt op een groei van 500.000 naar 680.000 vliegtuigbewegingen (p. 78 LVN).  
*Dit betekent dat de secundaire Aalsmeerbaan definitief structureel als een primaire baan zal worden ingezet. De bijna verdubbeling van het aantal vliegbewegingen sinds 2013 (naar 60.000 starts en 40.000 landingen nu, die terecht komen in een heel klein gebied) is dus nog maar het begin van de nachtmerrie.*
2. De LVN is gebaseerd op het sprookje dat hindervermindering mogelijk is door 'stillere' vliegtuigen. Dit is bewezen onjuist.  
*De minimale verbeteringen die nog mogelijk zijn, zijn onhoorbaar voor het menselijke oor. Een paar dB minder geluid per toestel maar een dubbel aantal vliegtuigen over je hoofd betekent nog altijd een verdubbeling van de overlast. Bovendien toont onderzoek aan dat elektrisch vliegen als serieus alternatief nog minstens een halve eeuw gaat duren.*
3. De LVN introduceert een voor de burger volstrekt onbegrijpelijk groeiverdienmodel tot 800.000 vliegbewegingen in plaats van een keihard maximum aan het aantal vliegtuigbewegingen te stellen.  
*Onderzoek heeft aangetoond dat de kwaliteit van het verbindingennetwerk van Schiphol op orde blijft bij een maximum van 400.000 vliegbewegingen per jaar. Maar het maximaal aantal vliegbewegingen wordt in de LVN afhankelijk gemaakt van 'de randvoorwaarden die vanuit de publieke belangen worden gesteld'. Innovatie en vlootvernieuwing zouden de negatieve effecten op klimaat en leefomgeving moeten verminderen, waardoor de groei 'verdiend' zou worden. Dit betekent dat de minimale geluidsverbeteringen die volgens experts nog te realiseren zijn direct leiden tot ongebreidelde groei. Gevolg is dat er geen rustmomenten meer zijn in de Zuidoosthoek.*
4. De LVN bevat geen enkele verwijzing naar de wettelijk vastgelegde 'criteria voor gelijkwaardige bescherming' en neemt de rechtsbescherming van burgers niet serieus.  
*Deze wettelijk vastgelegde criteria bepalen dat een opvolgend luchtverkeersbesluit (LVB) minstens dezelfde bescherming aan de omgeving moet bieden als het voorgaande besluit; geen enkel gebied mag erop achteruitgaan. De Zuidoosthoek is er sinds 2013 aantoonbaar ernstig op achteruitgegaan (toename van 75% starts). Het niet-vermelden van deze criteria in de LVN is zeer zorgelijk.*



5. De LVN wijdt geen enkel woord aan het desastreuze NNHS (Nieuwe Normen en Handhavingstelsel) dat in het LVB-1 moet worden vastgelegd en waartegen grote bezwaren<sup>ii</sup> vanuit de Zuidoosthoek bestaan.

*Onbegrijpelijk dat de LVN een dergelijk belangrijk onderdeel niet behandelt. Dit veroorzaakt grote onrust in de Zuidoosthoek. Voordat het NNHS in wet wordt vastgelegd is een grondige evaluatie nodig en deze heeft nog niet plaatsgevonden; dit is bevestigd door academisch onderzoek dat in de Tweede Kamer is gepresenteerd<sup>iii</sup>.*

6. De LVN refereert driemaal aan het Aldersakkoord van 2008 maar vergeet de lessen mee te nemen uit de Alders-brief van 2019, zoals de 'Alders-paradox' (meer vliegen met 1 dB minder hinder betekent meer overlast en niet minder). In tegendeel, de LVN omarmt het door Van Geel in de Proefcasus Eindhoven uitgewerkte sturingsmodel (p.49 LVN), dat bepaalt dat Schiphol ruimte voor groei kan verdienen door stillere en schonere vliegtuigen te stimuleren.

*De minimale geluidwinst die nog behaald kan worden door bijvoorbeeld stillere vliegtuigen is voor het menselijke oor niet of nauwelijks hoorbaar, maar een verdubbeling van het aantal vliegtuigen wel. De burgers schieten dus niets op met zo'n groeiverdienmodel, dat nu in de LVN wordt vastgelegd.*

7. De LVN stelt innovatie en vlootvernieuwing als hinderbeperkende maatregelen centraal. Daarmee krijgt de sector een vrijbrief om andere vormen van hinderbeperking niet serieus te nemen.

*Zoals: het stellen van een maximaantal van 400.000 vliegbewegingen per jaar op Schiphol; algehele sluiting van de secundaire Aalsmeerbaan; invoeren van minder omgeving-belastende start- en landingsprocedures; structurele betere bescherming van omwonenden rond secundaire banen, ook als dat ten koste gaat van de baancapaciteit; enz.*

3 december 2020

Kiescollege Cluster Aalsmeerbaan: [kcca.orsbewoners@gmail.com](mailto:kcca.orsbewoners@gmail.com)

BWA: [info@aalsmeerbaan.nl](mailto:info@aalsmeerbaan.nl)

PUSH: [pushuithoorn@gmail.com](mailto:pushuithoorn@gmail.com); website: [www.pushuithoorn.nl](http://www.pushuithoorn.nl)

<sup>i</sup> Zie bijv. voor Zienswijze PUSH: [https://fc35d1b8-167d-416d-988a-b71ece28b409.filesusr.com/ugd/1844fa\\_9dfc8986945847118e5becdb916b9eb9.pdf](https://fc35d1b8-167d-416d-988a-b71ece28b409.filesusr.com/ugd/1844fa_9dfc8986945847118e5becdb916b9eb9.pdf)

<sup>ii</sup> [https://fc35d1b8-167d-416d-988a-b71ece28b409.filesusr.com/ugd/1844fa\\_f8bdb15fe971460f8386b8e4fa5fb539.pdf](https://fc35d1b8-167d-416d-988a-b71ece28b409.filesusr.com/ugd/1844fa_f8bdb15fe971460f8386b8e4fa5fb539.pdf)

<sup>iii</sup> Technische Briefing NNHS in Tweede Kamer op 9 november 2020: <https://debatgemist.tweedekamer.nl/node/24258>