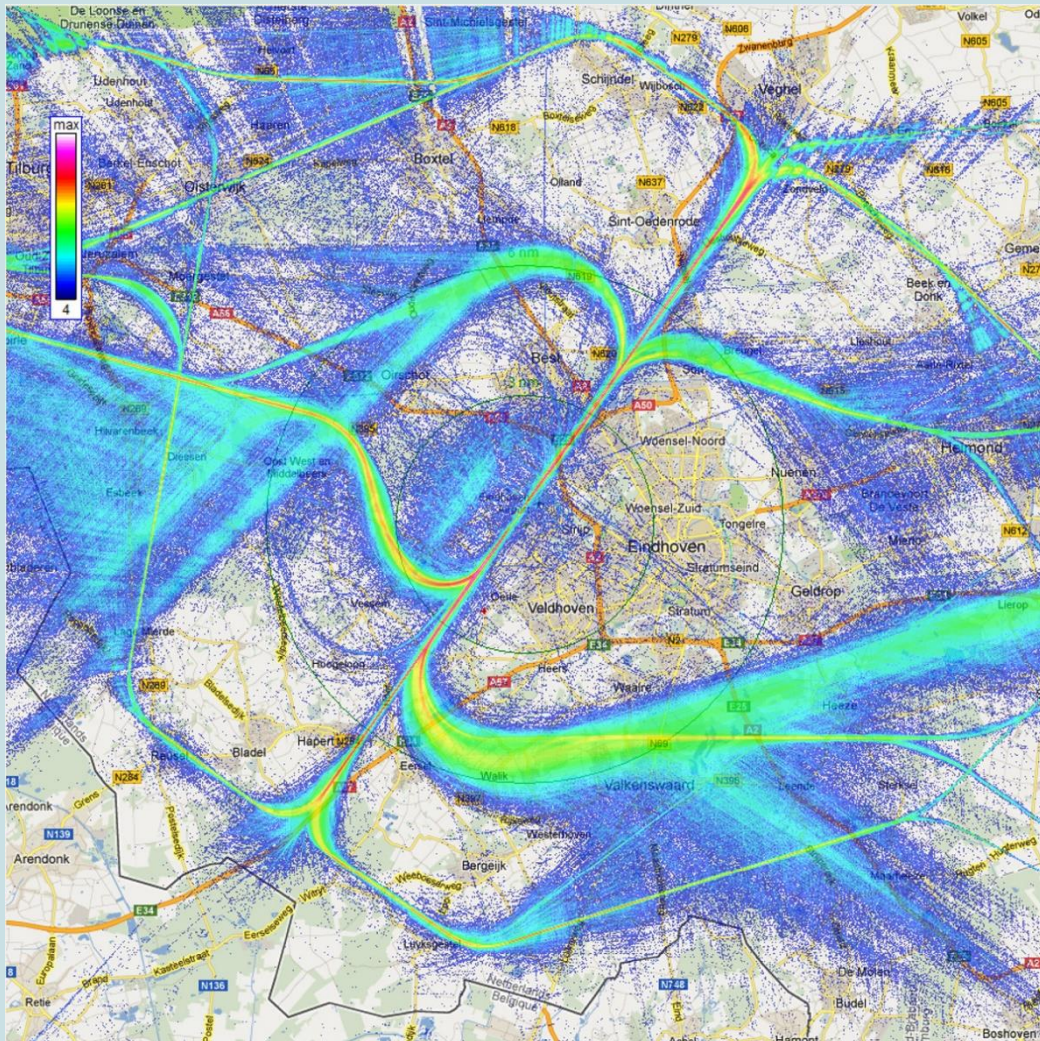




Zienswijze op de Ontwerp- Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening 2020





Het Beraad Vlieghinder Moet Minder (BVM2) is de koepelorganisatie die zich keert tegen de ongebreidelde groei van Eindhoven Airport en de daaruit voortvloeiende problematische effecten.

Bij de koepel zijn 33 organisaties en circa 2000 natuurlijke personen aangesloten.

BVM2 werkt met andere organisaties samen in het Landelijk Burgerberaad Luchtvaart (LBBL).

Opinies van BVM2 zijn te vinden op www.bvm2.nl.

Contactpersoon van BVM2 t.b.v. onderstaande zienswijze op de Ontwerp-Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening 2020:
Bernard Gerard, secretaris BVM2, beraad@bvm2.nl, Hulstbosakker 21, Eindhoven.

Eindhoven, 09 feb 2021



Algemeen

1. De Ontwerp-Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening 2020 wordt gepresenteerd als dienstig aan drie strategische doelen:
 - a. een efficiënter gebruik en beheer van het luchtruim,
 - b. verduurzaming van het luchtruim (waaronder zowel overlast voor mensen als ecologische en klimatologische doelen worden ondergebracht),
 - c. en verruiming van de civiele capaciteit en de militaire effectiviteit.

BVM2 oordeelt dat de verruiming van de capaciteit en de verduurzaming van het vliegverkeer elkaar tegensprekende doelstellingen zijn.

BVM2 spreekt hier klip en klaar de mening uit dat de herindeling van het luchtruim niet gebruikt moet worden voor een hogere capaciteit maar voor een verbetering van de doelen die verbonden zijn aan overlast, ecologie en klimaat.

2. Ten onrechte - meent BVM2 - rekent de Ontwerp-Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening 2020 in haar inschattingen de niet-CO₂-effecten van het vliegverkeer op grote hoogte niet mee. Dit terwijl toch recentelijk (zoals ook de Luchtvaartnota vermeldt) de Europese Commissie een studie heeft vrijgegeven waaruit blijkt dat deze niet-CO₂-effecten ongeveer het dubbele zijn van de wel-CO₂-effecten.

3. Het referentiescenario deugt naar de mening van BVM2 niet en moet geheel vervangen worden.

Op de eerste plaats is dit scenario niet expliciet geformuleerd en dus niet helder. Men moet hele kleine voetnoten lezen (pag. 8 PlanMER) en terugzoeken in de NRD om bijeen te sprokkelen wat waarschijnlijk als referentie bedoeld is.

Dit referentiescenario voldoet niet aan de eisen die gebruikelijk aan een dergelijk scenario gesteld worden. Normaliter zijn referentiescenario's slechts gebaseerd op de gevolgen van feitelijk vastgesteld beleid.



Dit scenario veronderstelt:

- a. Dat de opening van Lelystad welke, zoals bekend, nog steeds niet heeft plaatsgevonden. De bespreking van het Luchthavenbesluit Lelystad is controversieel verklaard.
- b. De aanvaarding van de Luchtvaartnota waarvan, zoals bekend, de politieke bespreking nog moet plaatsvinden. Deze is controversieel verklaard.
- c. Een totale hoeveelheid vliegbewegingen in Nederland in 2035 ter grootte van 635.000, waarvan 538.000 op Schiphol. Deze beweringen zijn gebaseerd op onnavolgbare, obscure literatuur.
- d. Het getal 538.000 veronderstelt groei van het vliegverkeer op Schiphol, terwijl die groei nog niet gerealiseerd is. Integendeel, een krimp van het aantal vliegbewegingen is een breed gesteunde eis die is ingebracht in de bespreking van de Luchtvaartnota.
- e. Onduidelijk is hoe het overige aantal vliegbewegingen in 2035 (te weten 635.000 – 538.000) is samengesteld. Is dit bijvoorbeeld in- of exclusief militaire vliegbewegingen? Welke aantallen worden verondersteld op de afzonderlijke regionale luchthavens?
- f. Dat De Peel al een operationele luchthaven is.

Het gezamenlijke effect van alle ongerechtvaardigde aannames is dat de referentiesituatie te hoog ligt. De feitelijk vastgestelde 'Business As Usual' tot en met 2020 komt tot vergelijkingsmaatstaven die in 2035 veel lager uitpakken. Omdat de beweerde uitkomsten in het nog half-abstrakte voorkeursalternatief worden afgezet tegen een irreëel hoge referentie, zijn deze voordelen die deze uitkomsten beloven waarschijnlijk zelf ook irreëel hoog voorgesteld. Het is, bijvoorbeeld, inderdaad aannemelijk dat er op brandstof bespaard wordt. Of echter de in de PlanMER genoemde 8% gehaald wordt, valt niet te controleren. Idem de voordeelschattingen bij geluid, luchtkwaliteit en stikstof.

4. De Ontwerp-Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening 2020 meet geluidshinder slechts in L_{den} , terwijl ook de Luchtvaartnota zegt te zoeken naar een aanvullende geluidsmaat, zodat beide samen de feitelijk gevoelde hinder van stijgende en dalende vliegtuigen voor omwonenden beter beschrijven. BVM2 houdt vast aan de aanvullende geluidsmaat, zoals deze in de Luchtvaartnota in het vooruitzicht wordt gesteld.



Zuidoost Brabant

5. Wat betreft de NADP1- en NADP2-procedure in de specifieke omstandigheden rond Vliegbasis Eindhoven/Eindhoven Airport volgt BVM2 de analyse van de bij BVM2 aangesloten organisatie Vereniging Belangenbehartiging Omwonenden Welschap (B.O.W.).
6. Zuidoost-Brabant wordt lekker gemaakt met het verplaatsen van de Zuidoostelijke oefenruimte, maar bij nauwkeurige lezing blijkt het begrip "oefening" in de Ontwerp-Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening 2020, ook in de begrippenlijst op blz 66 e.v., ongedefinieerd.
Uit de context rijst het beeld op dat het hier slechts om oefeningen met straaljagers gaat, nu de F16 en straks de F35. De oefenregio Zuidoost-Brabant was goed voor ongeveer 10% van de oefeningen met F16's. Deze verdwijnen.

Er zijn echter heel wat meer "oefeningen", zoals het vliegen van rondjes met de nieuwe tankvliegtuigen rond de Welschapse kerk, met AWACS-vliegtuigen, en het oefenen met uiterst luidruchtige, en vaak erg laag vliegende, helikopters die ook regelmatig in de regio landen en opstijgen om oefengewijze grondstrijdkrachten te ondersteunen. Uit niets blijkt (zie pag. 39) dat deze oefeningen - die veel meer overlast veroorzaken - ook verplaatst worden.

De Ontwerp-Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening 2020 spreekt ten onrechte niet de intentie uit om ook de hinder van deze oefeningen terug te dringen.

7. Ondanks het verplaatsen van het oefengebied stijgen en landen er op de vier andere Brabantse vliegvelden nog steeds uiterst luidruchtige F35-vliegtuigen, helikopters en andere luchtvaartuigen. Ook voor deze vliegvelden moet een deugdelijke en situatiegebonden analyse gemaakt worden van de optimale klim- en dalprofielen, resulterend in de minste overlast voor de bevolking.
8. Vaste, gekromde naderings- en vertrekbuizen kunnen op afstanden van ca 7,5 tot 30 (mogelijk 60) km extra mogelijkheden bieden om de geluidsblootstelling van bevolkingsconcentraties, natuur- en stiltegebieden te verminderen.
Dit is echter een handelwijze met winnaars en verliezers die zich afspeelt tegen de achtergrond van de overeengekomen geluidsreductie in het advies-Van Geel.
BVM2 houdt zich verre van de medebepaling wie de winnaars en verliezers zijn.
BVM2 wil wel dat bewoners onder de nieuwe routes, die meer vliegtuigherrie over zich heen krijgen, op een nader overeen te komen wijze gecompenseerd worden door isolatie- of uitkoopbudgetten. De regio heeft een precedent in de vorm van de compensatieregeling na de baanverdraaiing in 1983.



9. De PlanMER (pag.9 en verder) schetst hoe het alternatief 'Samen' (bij overige gelijke omstandigheden) tot een kleine verbetering op het criterium 'Geluid' komt. Dit blijkt echter volledig gebaseerd op het gedeeltelijk wegnemen van de luchtruimgrenzen van Schiphol, Lelystad en Rotterdam.

Het achtergronddocument (pag. 70) stelt: *'In totaal worden in Nederland vijf clusters van luchthavens voorgesteld waar in meer- of mindere mate een multi-airport systeem een rol kan spelen'* waaronder *"Militair: Eindhoven (ook civiel medegebruik), Volkel en De Peel."*. Op pagina 79 van de Ontwerp-Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening 2020 blijkt uit het kader 'Samen en Apart' dat binnen een samengevoegd naderingsgebied de 'buizen' dus niet beperkt worden door de grenzen van een naderingsgebied toen dat nog niet samengevoegd was.

Het is volstrekt onduidelijk wat de samenvoeging van de naderingsgebieden van Eindhoven, Volkel en de Peel precies betekent. Betekent dat nu bijvoorbeeld dat de F35's nu door het naderingsluchtruim van Vliegbasis Eindhoven mogen opstijgen? De gevolgen van dit Multi-Airport systeem Eindhoven-Volkel-De Peel moeten in de definitieve Voorkeursbeslissing op deugdelijke wijze in beeld gebracht worden.

10. De bewoners van de gemeente Son en Breugel zouden een licht voordeel hebben als de bocht naar het oosten ten noorden van deze gemeente ruimer genomen kon worden. Nu kan dat niet als vliegbasis Volkel actief is, maar die is niet altijd actief (vaak niet in het weekend).

De Ontwerp-Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening 2020 kent de categorie *"conditionele route door actief militair gebied"*. Dat zijn *'civiele routes door een militair oefengebied die meestal alleen gebruikt kunnen worden als er geen militaire oefeningen zijn. (pag. 85)*.

Nu is Volkel straks geen oefengebied meer, maar wel een basis die militair wisselend gebruikt wordt.

11. Op dit moment is het begrip "conditionele route" niet als bouwsteen in de Ontwerp-Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening 2020 opgenomen. BVM2 wil dat in de definitieve Voorkeursbeslissing inzichtelijk gemaakt wordt of het begrip 'conditionele route' op deze situatie toegepast kan worden en zo ja, dat dit in de Planfase wordt uitgewerkt.

12. Het verbaast BVM2 dat de Ontwerp-Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening 2020 wel uitvoerig aandacht besteedt aan de samenwerking met Duitsland maar niet aan die met België. Dit terwijl pal na de Belgische grens oefengebieden van de Belgische luchtmacht liggen, en niet ver over de grens de luchtmachtbasis Kleine Brogel ligt. Deze militaire aanwezigheid beïnvloedt de routeringsvrijheid van vliegtuigen die op de Vliegbasis Eindhoven/Eindhoven Airport opstijgen en landen. Ze kunnen niet naar het Zuidwesten 'rechtdoor vliegen'. Meer routeringsvrijheid kan onder omstandigheden bijdragen tot een verminderde geluidsbelasting van de bevolking. BVM2 vraagt zich af waarom er geen samenwerking is met België, en wil dat daar alsnog werk van gemaakt wordt.

