

Geachte voorzitter, leden van de commissie Ruimte

Namens de Vereniging Bewoners tegen Vliegtuigoverlast richt ik het woord tot u over de Luchtvaartnota 2020-2050. De minister legt in deze nota haar toekomstvisie voor de luchtvaart neer in een zogenoemde voorkeursvariant.

Groei is mogelijk, mits de luchtvaart stiller en schoner wordt. Geen ongeclausuleerde groei meer, de groei moet verdiend worden.

Waar leidt ons dat? Bij het economisch lage groeiscenario tot 596.000 vluchten en bij een economisch hoog scenario tot 782.000 vluchten van en naar Schiphol in 2030. (LVN blz.45) De minister schetst een schonere en stillere toekomst met een luchtruim vol vluchten van en naar Nederland. Dit is in de visie van de minister mogelijk dankzij bijmenging met biobrandstoffen, synthetische brandstoffen en elektrisch vliegen. In 2030 moet 14 % biobrandstoffen worden bijgemengd. De uitstoot moet in 2030 teruggebracht zijn tot het niveau van 2005. In 2050 moet de uitstoot 50 % van het niveau van 2005 zijn. (LVN blz.78) Gemiddeld worden vliegtuigen 1 % stiller per jaar. (LVN blz.61) De Luchtruimherziening gaat vanaf 2023 zorgen voor een beperking van de geluidsoverlast van het luchtruim tot 1800 m. (LVN blz.65)

Wordt de toekomst werkelijk zo mooi ? In de Luchtvaartnota wordt verwezen naar het advies van de Wereldgezondheidsorganisatie. De WHO adviseert geluidswaarde van 45 DB Lden en maximaal 40 DB l night voor de nacht. (LVN blz.64) Het RIVM heeft deze adviezen overgenomen en doet aanbevelingen om deze te verankeren in wet- en regelgeving. ( Rapport RIVM 2019-0227 Motie Schonis en de WHO Richtlijnen voor Omgevingsgeluid Het doel Heiligt de middelen blz. 126) Hier is nog een lange weg te gaan.

Over de nadelen van biobrandstoffen is al veel gezegd en geschreven. Om aan de toenemende vraag naar biobrandstoffen te voldoen is een groot landbouwareaal nodig. Tegelijkertijd vraagt een groeiende wereldbevolking om voedsel. Het telen van gewassen voor biobrandstof en voor voedsel wordt concurrerend met elkaar.

Het produceren van synthetische kerosine is nu nog tussen de vier en zes keer zo duur als gewone kerosine en kost veel energie. ( zie interview met Joris Melkert in XTR bij NRC 24-6-2020) Ook de Luchtvaartnota erkent de onzekerheden op het vlak van de ontwikkeling van milieuvriendelijke brandstoffen. (LVN blz.82)

Over elektrisch vliegen kunnen we kort zijn, dat wordt het niet. Enkele citaten uit het bijgevoegde stuk over elektrisch vliegen: “Koolwaterstoffen, zoals kerosine, hebben tenminste een factor 100 meer energie (nodig) dan batterijen ooit kunnen leveren. Dus als je 240 ton kerosine nodig hebt voor een reis , dan heb je ongelofelijk meer omvang aan batterijen nodig voor dezelfde energie. Elektrisch vliegen kan niet met straalmotoren, maar gaat met propellers. .... Die

propellers moeten enorm zijn..... Boven de 5000 meter is de lucht zo ijl dat er bijna geen lucht is om te happen en naar achteren te duwen. In zo'n geval moeten de bladen van de propellers zo lang zijn, dat er grote problemen ontstaan..... Door het lagere vliegen verkleint het verticale luchtruim.... Propellers worden niet gebruikt bij snelle vliegtuigen omdat bij hogere toerentallen de luchtstroom bij de tippen van de rotorbladen een supersonische snelheid krijgt, wat leidt tot meer luchtweerstand waardoor de effectiviteit afneemt. Het geeft ook veel lawaai. “

Wat is de huidige realiteit? Heel recent kopte diverse kranten “Nieuwe geluidsregels zetten streep door bouw van 380.000 huizen.” ( ten zuiden van Schiphol) Een nieuwe bedreiging voor de woningbouw opgave naast stikstof en PFAS. ( Telegraaf en Leidsch Dagblad)

In het Jaarrapport DCMR 2019 wordt in de analyse ingegaan op de interferentie van het RTHA verkeer met het Schipholverkeer. “Bij N. en N-O wind wordt er bij RTHA richting het O opgestegen; dit leidt tot interferentie met landend Schipholverkeer op de banen 36 C en 36 R. (Blz.29) Er werden 20 vluchten met een vlieghoogte van minder dan 800 m. geteld, 133 tussen 800-1100 m., 133 tussen 1100-1500 m. 129 tussen 1500-1800 m. en 100 boven de 1800 m. “ ( blz.30 Figuur 6) Bij verder groei van het Schipholverkeer zal deze interferentie toenemen met alle consequenties vandien, waarbij de veiligheid nog niet genoemd is.

DCMR vergelijkt de gemeten en berekende waarden voor de locaties Bergschenhoek en Schiedam. In Schiedam is de gemeten Lden-waarde 52 DB (A) en in Bergschenhoek 51,8 DB(A) in 2019. (blz. 14)

Dit is nog ver verwijderd van de advieswaarden van de WHO, overgenomen door het RIVM.

“In 2018 stootte de Nederlandse luchtvaartsector ruim 13 miljard kilo aan CO2 uit. Dit is met inbegrip van de uitstoot die plaats vond in het buitenlands luchtruim. De uitstoot van buitenlandse maatschappijen die op Nederland vliegen zit er niet in. De bijdrage van de luchtvaart aan de totale CO2 door de Nederlandse economie ligt de laatste jaren rond de 6 %. .... De luchtvaart stootte ruim 57 miljoen kilo stikstofoxiden uit in 2018. De bijdrage van de luchtvaart aan de totale stikstofoxiden door de Nederlandse economie ligt de laatste jaren bijna rond de 15 %. De bijdrage van de luchtvaart aan de totale uitstoot van verzurende stoffen .... is rond de 18 % ..... De emissies zijn geraamd volgens de methode van Milieurekeningen..... Deze methode verschilt met de IPCC berekening die gebruikt wordt voor het akkoord van Parijs. De door Milieurekening berekende emissies sluiten aan bij de concepten en definities van Nationale rekeningen. “ ( Site CBS Dossier Luchtvaart 27-3-2020)

Ook de Luchtvaartnota erkent de onzekerheden op het vlak van de ontwikkeling van milieuvriendelijke brandstoffen. (LVN blz.82)

In de PlanMER Luchtvaartnota worden de uitgangspunten van het Regeerakkoord voor de Luchtvaart, veiligheid, klimaat, leefomgeving en economie getoetst in vier scenario's: referentiesituatie (de voorkeursvariant), concentreren, regionaliseren en normeren.

De tabel in Hoofdstuk 3.2 ( blz.33) Toets doelstellingen, veiligheid, laat zien dat alleen de variant normeren op 3 onderdelen goed scoort, op de onderdelen veiligheid, klimaat en leefomgeving. De andere drie scenario's scoren op deze onderdelen onvoldoende.

Ik rond af.

De Vereniging van Bewoners tegen Vliegtuigoverlast roept de Commissie Ruimte van de gemeente Lansingerland de veiligheid, het klimaat en de leefomgeving in deze regio te bewaken, door verdere groei van Schiphol en de gevolgen voor Rotterdam The Hague Airport af te wijzen, te kiezen voor normeren als scenario en te overwegen een (gedeeltelijke) sluiting van RTHA te ondersteunen met uitzondering van de luchtvaart ten behoeve van de hulpdiensten. De motivatie is dat RTHA gelegen is temidden van woonwijken en weg- en railinfrastructuur. Schiphol is 25 minuten per trein verwijderd van Rotterdam Centraal. Deze regio heeft behoefte aan een schonere lucht, minder lawaai en een grotere gewaarborgde veiligheid. Wij verwijzen u naar de site Rotterdam Central Park als alternatief voor RTHA, een initiatief mede van onze vereniging.

Ik dank u voor uw aandacht.

Margriet Zwijnenburg

Namens de Vereniging Bewoners tegen Vliegtuigoverlast