



Standpunt Stop4deroute over het Schetsontwerp

14 april 2025

Samenvatting

- Het is goed nieuws dat er vooralsnog geen extra vaste aanvliegeroute komt en dat weerstand van burgers effect heeft. Een punt van zorg is dat er desondanks wel via deze route gevlogen kan worden omdat niet alle vluchten via naderingspunten geleid hoeven te worden.
- Het is kwalijk dat de enorme hinder, slaapverstoring en uitstoot in een groot deel van Nederland blijft en slechts verschuift.
- Het is kwalijk dat de Effectanalyse geen aandacht besteedt aan verschuiving van hinder in de zone buiten de regio Schiphol.
- Het is kwalijk dat wordt vastgehouden aan concentratie van hinder onder vaste naderingsroutes (voorheen “buizen”, voortaan “herriegoten”).
- Het is zorgelijk dat er minimale beperkingen blijven voor aan- en uitvliegen over kwetsbare gebieden en vele woonkernen in Nederland, inclusief vanuit het zuidoosten richting Schiphol.
- Het is verwerpelijk dat vermindering van hinder wordt doorgeschoven naar toekomstige projecten (over hoger aanvliegen) met een onzekere uitkomst, terwijl besluitvorming over de Luchtruimherziening wordt geacht daaraan voorafgaand al plaats te vinden.
- Het is kwalijk dat er geen enkele overtuigende en verifieerbare bijdrage wordt geleverd aan vermindering van de grote schadelijke effecten van luchtvaart op welzijn, gezondheid, milieu, natuur en klimaat, laat staan dat er perspectief ontstaat op terugbrengen hiervan naar een acceptabel niveau.
- Het is kwalijk dat het aantal vluchten is losgekoppeld van de herziening, terwijl het evident is dat de optimale indeling afhangt van de gebruiksintensiteit.
- Het is kwalijk dat de invloed van de Tweede Kamer en de Commissie Nut&Noodzaak op de besluitvorming vaag blijft, en participatieprocessen bewonersgroepen opnieuw tegen elkaar lijken te gaan uitspelen.

Volledige reactie

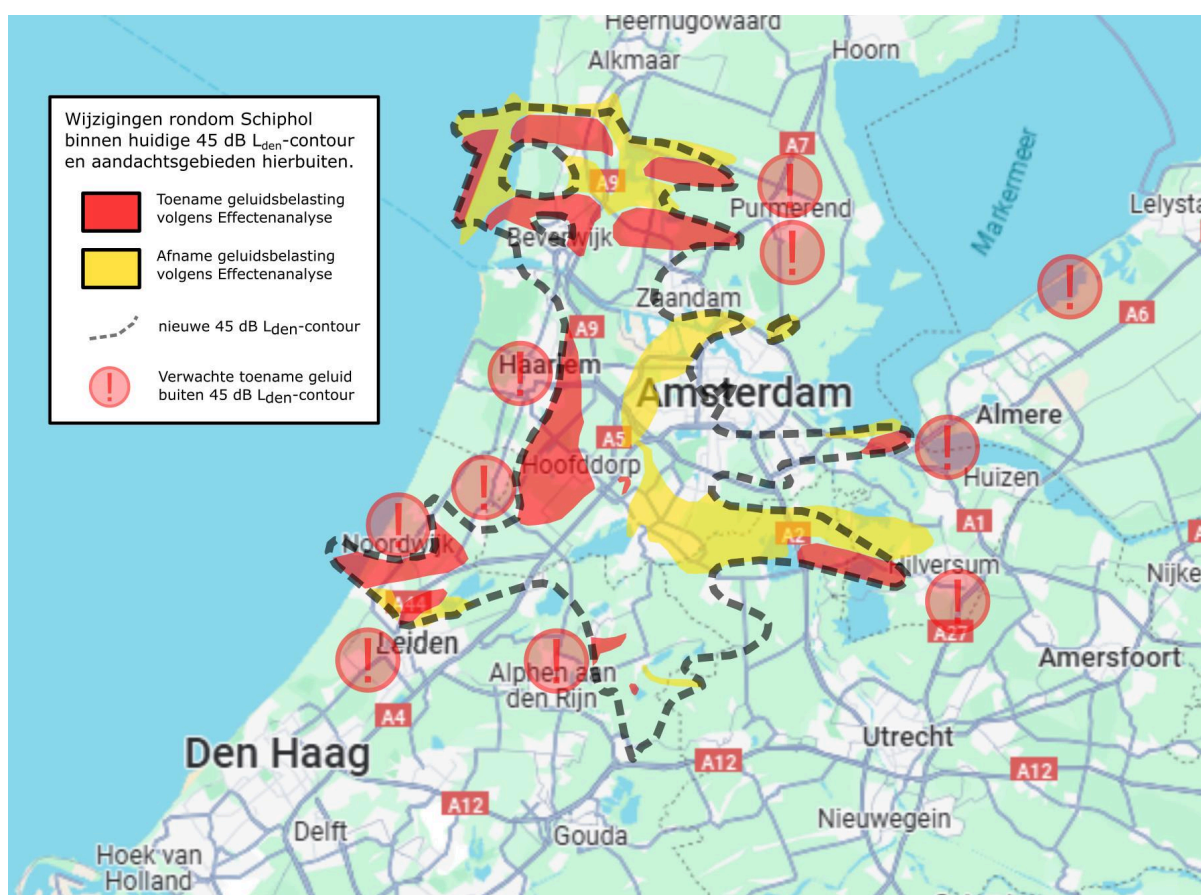
Positieve aspecten

Stichting Stop4deroute is tevreden dat er vooralsnog geen sprake zal zijn van een extra aanvliegeroute naar Schiphol over Gelderland, Utrecht en Noord-Holland. Wij concluderen dat de grote weerstand bij bewoners en lokale overheden in de regio die wij hebben overgebracht op bestuurders zijn effect heeft gehad.



Negatieve aspecten

In de Effectanalyse [1] zijn vrijwel uitsluitend wijzigingen binnen de huidige 45 dB L_{den}-contour weergegeven. Dit is een groot gebied met een geluidsblootstelling hoger dan de advieswaarde van de WHO, waar wat verschuivingen in zullen optreden – de een krijgt minder herrie, de ander nog meer. Buiten deze zone, waar ook veel hinder is, zullen naar verwachting ook grote verschuivingen optreden, maar hier besteedt de Effectanalyse geen aandacht aan. Aandachtsgebieden hiervoor zijn met rode uitroepetekens op onderstaande kaart weergegeven.



Onder de streep lijkt het er op neer te komen dat sommige delen van het land geen burgerluchtvaart meer over zich heen krijgen (maar in het noorden wel oefenende straaljagers) en dat elders een groter deel van het luchtruim wordt opgeslokt door aan- en uitvliegroutes voor Schiphol. Er lijkt vooral sprake van *verschuiving* van hinder en er kan vooralsnog geen bijdrage aan de broodnodige *vermindering* van schadelijke uitstoot en geluidshinder worden ontdekt.



Daar komt bij dat binnen 45 km van Schiphol er een concentratie van hinder zal optreden onder vaste naderingsroutes, daar waar vliegtuigen nu nog meer gespreid richting Schiphol aanvliegen. Deze vaste naderingsroutes werden in het PlanMER "buizen" genoemd, maar kunnen nu beter de naam "goten" krijgen, omdat ze nog steeds straks een vaste route op de kaart volgen, maar meer mogelijkheid tot variatie in de hoogte bieden. "Herriegoten" wel te verstaan, want degenen die de pech hebben om te ontdekken dat er zo'n route over hun woonplaats is getekend, zullen voortaan alle herrie geconcentreerd over zich heen krijgen. Dit alleen om het begeleiden van grote aantallen vliegtuigen naar de landingsbanen op Schiphol te faciliteren.

Ook moeten we vaststellen dat er voldoende ruimte bestaat voor de luchtverkeersleiding om vliegtuigen buiten vaste naderingsroutes om te leiden, dat deze dicht bij Schiphol beginnen dan in eerdere plannen, en dat het daarmee gewoon mogelijk lijkt om uit zuidoostelijke richting naar Schiphol aan te vliegen zonder dat daar een "officiële" vierde aanvliegeroute ligt; deze zal waarschijnlijk pas in de omgeving van Soest starten.

Het Schetsontwerp biedt geen enkele overtuigende en verifieerbare bijdrage aan enige vermindering van de grote schadelijke effecten van luchtvaart op welzijn, gezondheid, milieu, natuur en klimaat, laat staan dat er perspectief ontstaat op terugbrengen hiervan naar een acceptabel niveau.

Het aantal vluchten is volledig losgekoppeld van de Luchtruimherziening. Er is niet onderzocht of bij een kleiner aantal vliegbewegingen een ander ontwerp van het luchtruim wellicht een betere balans tussen de verschillende belangen zou bieden. Een vermindering van het aantal vliegbewegingen is ook een manier om meer ruimte voor hoger aanvliegen te realiseren.

Blijvende zorgen

Wij blijven bezorgd over de besluitvorming over het Voorlopig Ontwerp en de rol van de Tweede Kamer hierin in een "in de geest van een op voorhang gelijkende procedure" - het toppunt van vaagheid - en het ontbreken van een beroepsmogelijkheid. En de minister heeft ook geen toezeggingen gedaan over de invloed van de conclusies van de Commissie Nut&Noodzaak op de besluitvorming.

De belofte van een vermindering van uitstoot en hinder wordt nu verder naar achteren geschoven, en naar aparte projecten: "De herindeling legt bovendien de basis voor Hoger Naderen projecten die de leefomgevingskwaliteit rondom luchthavens verbeteren." Kort gezegd: men gaat onderzoeken hoe men het aantal vluchten dat hoger aanvliegt en continu daalt richting Schiphol kan vergroten. Hoger aanvliegen en continu dalen levert



inderdaad iets minder hinder aan de grond, en ietsje minder uitstoot. Maar toch: dat we niet teveel mogen verwachten van de hinderreductie die dit zou opleveren, hebben wij eerder beschreven in een rapport [2]. Er wordt namelijk al veel op deze wijze aangevlogen. Een conclusie die opvallend genoeg niet werd weersproken door minister Madlener in zijn reactie op dit rapport [3].

Het ontbreken van berekening van de effecten van dit hoger aanvliegen in de Effectanalyse [1] is frappant en verwerpelijk. Hoe kan er nu besluitvorming plaatsvinden als de mogelijkheden (ten opzichte van de huidige situatie) en effecten van een expliciet benoemd doel, namelijk reductie van hinder en uitstoot door meer continu dalen, nog niet bekend zijn? Waarom is dit niet gedaan? Wij weten het nog steeds niet.

De participatieprocessen rondom het intekenen van de herriegoten op de kaart zullen bewonersgroepen tegen elkaar opzetten, omdat natuurlijk niemand zo'n herriegoot boven zijn hoofd wil. De klassieke verdeel-en-heerstactiek waarmee rondom Schiphol helaas al zoveel ervaring is opgedaan. Maar ondertussen zal er al wel een besluit over het definitief ontwerp voor de Luchtruimherziening liggen die hierop voorsorteert en een andere invulling zeer lastig zal maken.

[1]

<https://www.luchtvaartindetoekomst.nl/onderwerpen/nieuwe-indeling-luchtruim/documenten/publicaties/2025/02/21/nlr-effectanalyse-publiekssamenvatting>

[2] <https://tinyurl.com/mueuzw4z>

[3]

https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2025Z01655&did=2025D03732