



Factsheet vierde aanvliegeroute

Wat weten we over deze 4^e aanvliegeroute?

- Nederlandse luchtruim wordt herzien.
- Plan voor een vierde aanvliegeroute naar Schiphol over Gelderland, Utrecht en Noord-Holland is onderdeel hiervan. De precieze route zou nog onbekend zijn; naderingspunt op 60-70 km van Schiphol.
- Intern blijkt I&W uit te gaan van een naderingspunt net onder Doorn met grenspassagepunten bij Groenlo en Elst.
- Ca. 19% van de dalende vluchten zou deze route gaan volgen: 115 vliegtuigen per dag bij 440.000 vliegbewegingen per jaar.
- Waarschijnlijk zal het eerder 30-37% van de dalende vluchten naar Schiphol betreffen: tot ruim >200 vliegtuigen per dag.
- Dit brengt extra overlast en uitstoot in een nieuw groot gebied met woonkernen, natuur- en stiltegebieden.
- Daarnaast ook meer stijgende vliegtuigen over de provincies.

Waarom deze route, volgens I&W?

- Efficiënter luchtruimgebruik en -beheer.
- Door een kortere vliegroute voor vluchten vanuit het zuidoosten zou de uitstoot van CO₂ en stikstof afnemen.
- De totale geluidshinder in Nederland zou door de nieuwe route afnemen, door een "eerlijke" verspreiding over Nederland.
- Defensie wil meer oefentuin voor nieuwe jachtvliegtuigen (F-35) en perspectief op een grensoverschrijdend oefengebied.

Maar... hierop valt wel wat af te dingen

- De 4^e aanvliegeroute faciliteert meer vliegbewegingen voor Schiphol en Lelystad. Het milieueffectrapport stelt: "De Luchtruimherziening draagt in relatief grote mate bij aan ... capaciteit voor de groei van de luchtvaart, maar in mindere mate aan ... duurzaamheid en leefbaarheid." (p.96)
- Er zal door de 4^e route gemiddeld maar 6 km minder worden omgevlogen. (p.86)
- De CO₂-uitstoot vermindert weinig, hoogstens met 0,5%; het ministerie komt tot zijn opgave van 6-7% uitgaand van slechts een klein deel van de vlucht.

- De totale geluidshinder neemt op papier af, doordat enkel de omvang van gebieden met de grootste geluidsintensiteit wordt berekend. Berekeningen gaan uit van gemiddelde geluidsniveaus; piekniveaus, -aantallen en (rust tussen) vluchtblokken, juist belangrijke parameters voor hinderbeleving, komen niet tot uiting.
- In de praktijk verspreidt door de introductie van 4 routes de geluidsoverlast zich buiten een straal van 40 kilometer, terwijl binnen deze straal concentratie van hinder onder 'naderingsbuizen' plaatsvindt.
- Beperken van geluidsoverlast heeft prioriteit tot een vlieghoogte van circa 1800 meter; daarboven kan over stilte- en woongebieden gevlogen worden. Deze grens is slecht onderbouwd en erg laag.
- Binnen 20-25 km van Schiphol zal geen vermindering van overlast plaatsvinden; verdere groei zorgt voor nog meer overlast.

Context en relevante ontwikkelingen

- De Luchtvaartnota 2020-2050 gaat uit van groei: 650.000/800.000 vliegbewegingen in 2030/50 in Nederland.
- Verdere groei van Schiphol geeft de samenleving miljarden aan meerkosten.
- De luchtvaart probeert te verduurzamen, maar dit is moeilijk en kost veel tijd.
- Nieuwe vliegtuigen zouden 50% (=3 dB) stiller zijn; nauwelijks hoorbaar en dit wordt bovendien weerlegd door metingen.
- Nederlanders staan steeds negatiever tegenover luchtvaart; veel meer Nederlanders willen liever krimp dan groei.
- 59% van de Nederlanders vloog niet in 2023; 8% maakt 40% van de reizen.

Negatieve effecten van vliegverkeer

- In 2019 stootte de Nederlandse luchtvaart 55,8 miljoen kg stikstofoxiden (10%) en 14 miljard kg CO₂ (7% van de Nederlandse economie; klimaatimpact 16%) uit.
- Geluidsoverlast zorgt voor (slaap-)verstoring, stress, verminderde leerprestaties en hart- en vaatziekten.
- In 2022 ervaaarde 5,5% van de Nederlandse bevolking (16+) ernstige hinder en 1,5% slaapverstoring door vliegverkeer: 840.000



- en 220.000 mensen, exclusief kinderen. ☺
- Geluidsbelasting zorgt voor stress, afname van populaties en veranderingen in (slaap)gedrag van dieren. ☺
- (Ultra)fijnstof, ozon en stikstofdioxide zorgen voor verhoging van sterftcijfers en/of hebben nadelige effecten op o.a. hart- en vaatstelsel, luchtwegen en ongeboren kinderen. ☺☺☺☺
- Stikstof zorgt voor overwoekering en verdwijnen van vele planten en afhankelijke organismen (zoals insecten). ☺☺☺
- Diverse uitstoten van de luchtvaart dragen veel sterker bij aan klimaatverandering dan eerder onderkend. ☺☺☺☺
- Verminderde aantrekkelijkheid van de regio voor bewoners en toeristen (leefcomfort, gezondheid en huizenprijzen). ☺☺

Wetgeving, handhaving, besluitvorming

- De Grondwet stelt dat 'de zorg van de overheid gericht is op de bewoonbaarheid van het land en de bescherming en verbetering van het leefmilieu.' ☺
- Schiphol opereert onder een omstrepen natuurvergunning en zonder geldig Luchthavenverkeersbesluit. ☺☺
- Overschrijdingen van geluidsgrenswaarden bij Schiphol worden al lang gedoogd; volgens de rechtbank onrechtmatig. ☺☺☺
- De WHO adviseert een veel lagere maximale blootstelling aan vliegtuiggeluid dan aangehouden (45 tegen 48 dB L_{den}). ☺☺☺
- Fijnstofnormen worden lokaal overschreden; voor ultrafijnstof ontbreken ze. ☺
- Minimaal 70% van de stikstofdepositie door de luchtvaart (uitstoot boven 914 meter) wordt niet meegerekend, maar is er wel. ☺
- Aanzienlijke uitstoot van onverbrande kerosine, aromaten, zware metalen, etc. wordt door Schiphol niet gerapporteerd. Schiphol hoeft niet te voldoen aan milieuwetgeving zoals de industrie. ☺☺☺☺☺
- EU-verordening 598/2014 ("balanced approach") stelt dat krimp van Schiphol voor geluidshinderreductie alleen mag na evaluatie van alle mogelijke alternatieven wat betreft kosteneffectiviteit; gezondheid en milieu wegen niet serieus mee. ☺

- De huidige vliegbelasting dekt de maatschappelijke kosten van vliegen niet. ☺☺
- Het kabinet wil maximale aantallen vliegbewegingen loslaten en normen stellen voor externe negatieve effecten zoals geluidshinder en uitstoot. Betekenisvolle indicatoren en scherpe definities hiervan worden allesbepalend! ☺
- 2200 ingediende zienswijzen hebben niet tot wezenlijke bijstelling van de voorkeursbeslissing Luchtruimherziening geleid. ☺
- Het aangekondigde participatieproces zal niet gaan over de komst van de vierde route, maar hooguit over details.
- De vierde route wordt zonder inspraak van de regio en de Tweede Kamer vastgesteld via een Algemene Maatregel van Bestuur. De minister zal de Kamer informeren bij elke beslissing ("voorhangprocedure"). ☺
- 31 gemeenten en de provincie Utrecht willen geen toename van overlast en uitstoot door de vierde route over hun grondgebied (lokale moties en brief). ☺

Krimp is de noodzakelijke oplossing

- Milieueisen die recht doen aan gezondheid, milieu en klimaat zijn nodig.
- Krimp van Schiphol leidt tot verbetering van de brede welvaart (minder overlast voor inwoners, natuur en milieu). ☺
- De huidige Luchtvaartnota is met het ontbreken van een noodzakelijk krimpscenario achterhaald.
- Overstappers (40%) dragen niets bij aan onze economie en betalen geen vliegtaks. Loslaten van deze hubfunctie kan zonder significante economische effecten. ☺☺☺
- Minder vluchten op Schiphol heeft geen effect op de netto werkgelegenheid en geen aantoonbare gevolgen voor het vestigingsklimaat. ☺
- 269.000 vluchten volstaan om in de lokale vraag te voorzien. Het aantal bestemmingen daalt dan naar 220; vervallen bestemmingen zijn met 1 overstap te bereiken. Geluidsoverlast en uitstoot verminderen sterk; er komt ruimte voor woningbouw. ☺
- 54 bestemmingen liggen binnen 750 km; deze zijn goed per trein bereikbaar. ☺