

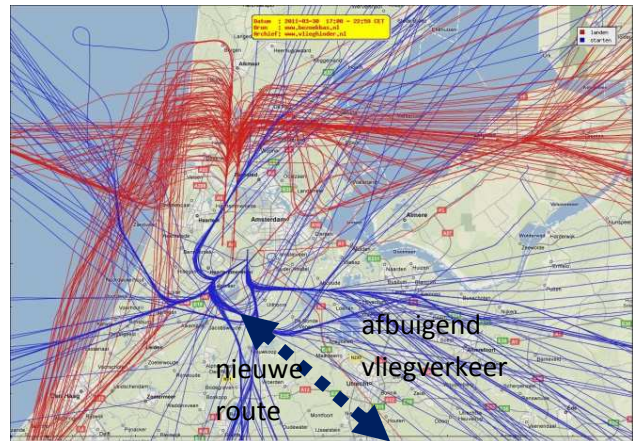
Luchtruimvisie en bewonersbelangen

De Luchtruimvisie van september 2012 schetst de toekomstige inrichting, beheer en gebruik van het Nederlandse luchtruim tot 2030. Het gaat er om de groei van het luchtverkeer van Schiphol en regionale luchthavens op te vangen en knelpunten in het nu al zeer vol bezette luchtruim op te lossen. Dit heeft grote gevolgen voor de vlieghinder in de regio Gooi, Vechtstreek en Eemland. Het afhandelinggebied (TMA) rond Schiphol wordt veranderd, het militaire oefengebied boven Zuid-Nederland wordt naar de Oostelijke grens verplaatst, Schiphol krijgt er extra zuidoostelijke vliegroutes bij. Vliegverkeer van Lelystad en Rotterdam zou de regio juist meer kunnen belasten.

Gevolgen voor Gooi, Vechtstreek en Eemland

De nieuwe indeling van het luchtruim zal tussen 2016 en 2020 grote gevolgen met zich mee brengen voor de regio Gooi, Vechtstreek en Eemland, zowel kansen als bedreigingen.

Momenteel worden alle vliegtuigen met Oostelijke en Zuidoostelijke bestemmingen (vanaf welke startbaan dan ook) via de regio omgeleid, om het militair luchtruim te vermijden dat zich vanaf Soesterberg tot Zuid-Nederland uitstrekt. Een kans biedt de *verplaatsing van dit militair luchtruim*, want dat kan de weg vrijmaken voor *nieuwe zuidoostelijke luchtroutes* die zuidelijker komen te liggen. De nieuwe routes worden door het Rijk aangelegd voor een noodzakelijke uitbreiding van de luchtruimcapaciteit. Als dergelijke routes er zouden komen, kan het gevolg zal zijn dat het vliegverkeer over de regio Gooi, Vechtstreek en Eemnes aanzienlijk in frequentie afneemt. De huidige routes blijven bestaan, maar zullen waarschijnlijk minder intensief worden gebruikt. Dat is momenteel nog niet zeker en het zal pas blijken na 2015. Het is wel van belang dat de regio Gooi, Vechtstreek en Eemland in de komende jaren nauw is betrokken bij het ontwerp van de nieuwe zuidoostelijke luchtroutes. Uiteraard moet er dan op worden aangedrongen dat die nieuwe routes over dunbevolkt gebied lopen, om te voorkomen dat elders dezelfde ongewenste situatie ontstaat als in de dichtbevolkte regio Gooi, Vechtstreek en Eemland.

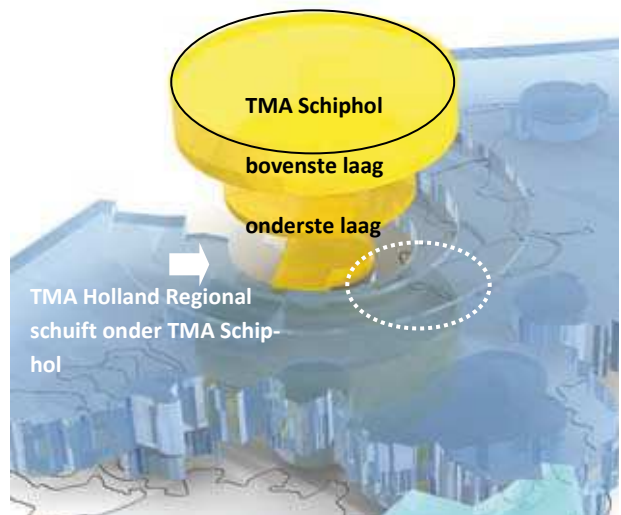
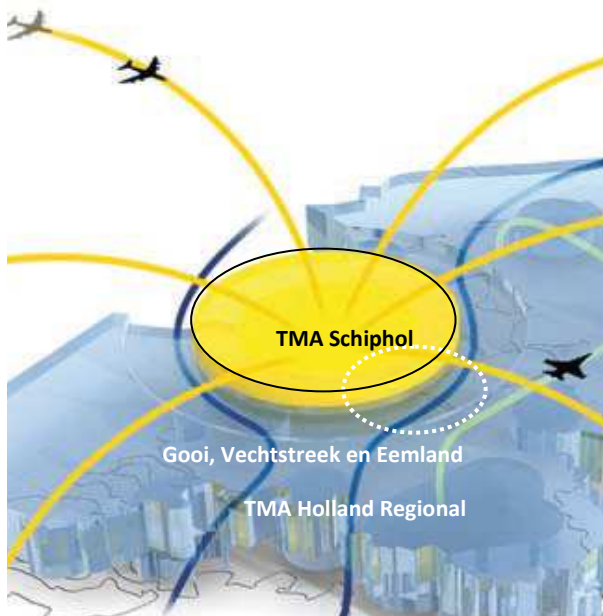


Een mogelijk gevolg van de verplaatsing van het militair gebied is ook dat *meer vliegtuigen zullen afbuigen* tussen de steden Utrecht en Hilversum, zoals momenteel al enigszins gebeurt. Daardoor zal het intensieve vliegverkeer meer worden verspreid, wat tot verlaging van vliegfrequenties leidt. Wel zal dan de vlieghinder in De Bilt, Bilthoven en Soesterberg toenemen.

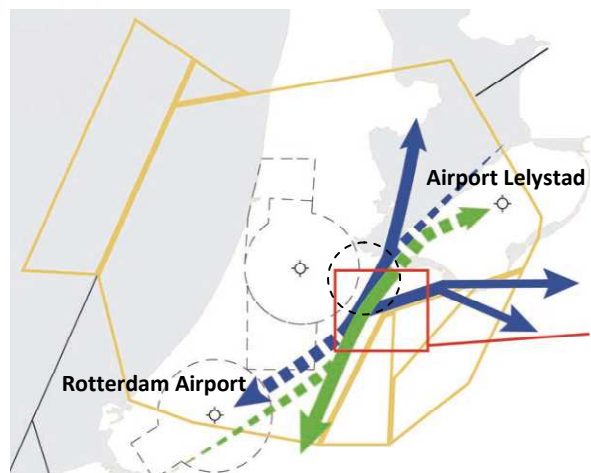
Nederland zal zich in Europees verband inzetten voor een geharmoniseerde *verhoging van de Transition Altitude (TA)* naar 18.000 voet (meer dan 5 km). Dit ligt in de overgangslaag direct boven de TMA's naar de doorgaande vliegroutes op 10 km hoogte. "Dit draagt bij aan het creëren van een extra (hoger) vliegniveau in de TMA Schiphol". Het is nog niet te overzien welke gevolgen heeft voor de hoogten waarop Nederlands vliegverkeer rond luchthavens over het land zal vliegen.

Een regelrechte bedreiging voor de regio Gooi, Vechtstreek en Eemland vormt de *baanverlenging van Airport Lelystad* en het verplaatsen van uiteindelijk 45.000 vliegtuigbewegingen van middelgrote verkeersvliegtuigen (charters en budgetmaatschappijen) van Schiphol naar dit regionale vliegveld. Dat kan juist toename van de geluidhinder in de regio Gooi, Vechtstreek en Eemland opleveren. Zowel uitvliegende als naderende vliegtuigen kunnen over de regio Gooi, Vechtstreek en Eemland worden geleid, mits ze het Schipholverkeer niet doorkruisen. Dat zal afhangen van de omvang van de Terminal Manoeuvring Area (TMA) Schiphol, het gebied waar alleen Schipholverkeer mag komen en geen vliegtuigen voor Lelystad.

De TMA Schiphol gaat er uit zien als een soort omgekeerde bruiloftstaart met twee lagen. De bovenste laag is breder dan de onderste. De aangrenzende TMA Holland Regional (waarin onder meer het verkeer van Lelystad wordt geregeld) schuift als het ware onder de bovenlaag tegen de onderste laag van de TMA Schiphol aan. Zie de onderstaande figuren.



Hoe ver de TMA Schiphol zal reiken is niet bekend, maar vermoedelijk zal de onderste laag nog voor Loosdrecht komen te liggen en de bovenste laag ergens boven de regio Gooi, Vechtstreek en Eemland. Vliegtuigen van en naar Lelystad binnen de TMA Holland Regional zouden onder de bovenste laag van de TMA Schiphol kunnen vliegen, wellicht nog net boven de regio. De Luchtruimvisie stelt dat het onwenselijk is dat vliegtuigen onnodig laag moeten blijven vliegen en dat ze boven "het oude land" boven 6000 voet (1800 meter) moeten blijven. Dat zou in de regio Gooi, Vechtstreek en Eemland toch extra geluidhinder kunnen veroorzaken.



Dit probleem kan worden verergerd door verkeer vanaf Airport Rotterdam dat op weg naar het Noorden en Noordoosten ook buiten de TMA Schiphol moet blijven en op lage hoogte wordt doorgeleid, wellicht eveneens onder de hoogste laag van de TMA Schiphol door. Omleiden over de Noordzee wordt kennelijk nog niet als optie beschouwd, hoewel het ministerie daar wel op is gewezen door Hilversum.

Er is een risico dat dit laagvliegend luchtverkeer van Lelystad en Rotterdam in de regio Gooi, Vechtstreek en Eemland ernstige geluidoverlast zal veroorzaken, die zo veel mogelijk moet worden voorkomen. Daarom moet de regio Gooi, Vechtstreek en Eemland er voor pleiten dat regionaal verkeer zo ver mogelijk buiten de bovenste laag van de TMA Schiphol en niet boven de regio wordt geleid. Bovendien zou Noordelijk verkeer van Rotterdam beter over zee kunnen worden geleid.

Ook het vliegveld van Hilversum zou gevolgen kunnen ondervinden van de uitbreiding van Airport Lelystad. Daar zullen volgens de Luchtruimvisie de lesvluchten en ander verkeer van kleine vliegtuigen verdwijnen, omdat dit niet met landende en startende verkeersvliegtuigen te combineren is. Er zal gezocht worden naar een nabije uitwijkmogelijkheid, zoals vliegveld Teuge ten Oosten van Apeldoorn en vliegveld Hilversum. Teuge heeft een verharde startbaan en zal daarom de voorkeur hebben. Toch is er kans dat exploitanten van vliegbedrijven naar Hilversum willen komen, waardoor het kleine luchtverkeer drukker kan worden.

Wat zeker niet zal gebeuren is dat de aanwezigheid van vliegveld Hilversum de uitbreidingsplannen van het luchtruim van Schiphol en Lelystad zal blokkeren. De regering geeft absolute voorrang aan het commerciële vliegverkeer boven de kleine luchtvaart. Daarover is de Luchtruimvisie zeer duidelijk.

Groei vliegverkeer veroorzaakt verdere toename hinder

In de regio Gooi, Vechtstreek en Eemland is de omvang van het vliegverkeer maatgevend voor de mate van geluidhinder. Het is niet zozeer de hoge geluidsterkte, maar het constant passeren van lawaaiige vliegtuigen zonder momenten van stilte, dat bij veel mensen ergernis opwekt. 's Nachts veroorzaken ze slaapverstoring. De verdere groei van Schiphol zal tot gevolg hebben dat de omgeving elke dag met één continu piekuur wordt geconfronteerd.

De Luchtruimvisie gaat uit van de afspraken in het Aldersakkoord 2008, waarbij *tot en met 2020* een groei wordt toegestaan naar hoogstens 580.000 vliegtuigbewegingen, namelijk 510.000 op Schiphol plus 70.000 vliegtuigbewegingen leisureverkeer (charters en budgetverkeer van Schiphol) die naar regionale vliegvelden zullen worden verplaatst. In 2011 lag het totale aantal bewegingen op ca 430.000. De mogelijke groei omvat dus nog 150.000 bewegingen (35%) in acht jaar. Voor uitplaatsingen is gekozen voor 25.000 vliegtuigbewegingen op Eindhoven en 45.000 vliegtuigbewegingen op Airport Lelystad. Daar moet eerst de startbaan nog worden verlengd. Hoewel de Luchtruimvisie de periode tot 2030 bestrijkt, wordt in het midden gelaten hoe het luchtruim *na 2020 bij meer dan 580.000 vliegtuigbewegingen* zou worden belast en of dat wel mogelijk is zonder de betrouwbaarheid van het overstapsysteem (weinig vertragingen in een nog niet bovenmatig belast systeem) en de veiligheid in gevaar te brengen. Gezien het continu groeiende Europese luchtverkeer kan een dergelijke groei van de vraag naar vluchten via Schiphol wel worden verwacht.

Schiphol loopt echter al voor 2020 tegen zijn grenzen aan, zowel wat betreft geluidhinder (overschrijding van het aantal gehinderde woningen) als capaciteit van het baanstelsel en het bijbehorende luchtruim. Het is zelfs de vraag of 510.000 vliegtuigbewegingen wel haalbaar zijn. Het Rijk en de provincie Noord-Holland zouden hun Schipholbeleid moeten aanpassen om deze grenzen te respecteren en niet te hoeven oprekken. Er zijn mogelijkheden om de groei van Schiphol om te buigen in consolidatie en kwaliteitsverbetering zonder de economie schade toe te brengen. Dat zou juist goed zijn voor een duurzame economische ontwikkeling in de regio. Het baanstelsel en het luchtruim worden dan ook niet overbelast, wat goed is voor behoud van de veiligheid en de betrouwbaarheid van het omvangrijke overstapsysteem van Schiphol. De bewonersvertegenwoordigers in de CROS menen dat het aantal passagiers desondanks nog jarenlang blijven groeien, mede door het bewust inzetten van het Europese netwerk van hogesnelheidstreinen. Tot afstanden van 800 – 1.000 km is de reistijd tussen huis en bestemming minstens gelijk aan die van luchtvaart. De belasting van treinen op groene stroom voor het milieu en het klimaat is aanzienlijk lager dan van luchtvaart. Wel moeten de ticketprijzen van internationaal treinverkeer en luchtvaart beter op elkaar worden afgestemd.

Inspraakmogelijkheden

Er kunnen geen rechten worden ontleend aan de Luchtruimvisie. Veranderingen in het luchtruim en de routestructuur zullen in de periode tot 2020 worden ingevoerd via ministeriele regelingen als omschreven in artikel 5-11 van de Wet luchtvaart.

Om de kansen te benutten en de bedreigingen in goede banen te leiden is het noodzakelijk dat de regio Gooi, Vechtstreek en Eemland intensief deelneemt aan het overleg met de luchtvaartsector en de overheid, via de CROS en de Alderstafel die zullen opgaan in de toekomstige Omgevingsraad Schiphol (ORS). Ruim voor 2016 worden indicatieve routestructuren vastgesteld, waarbij het zaak is het overleg al tijdens de voorbereidingen te beginnen. Daarvoor dient de Werkgroep Luchtruimvisie van de Alderstafel met onder andere leden van de CROS (waaronder de bewonersvertegenwoordiger van Hilversum), die al betrokken is geweest bij vooroverleg in 2012 over de uit te brengen Luchtruimvisie. De activiteitenplanning van het veranderingsproces tussen 2012 en 2020 (de Roadmap en de Beleidsagenda) zal op de voet worden gevolgd om tijdig te kunnen inspreken op ontwikkelingen die voor bewoners van wezenlijk belang zijn. Daarnaast kunnen individuele burgers hun standpunten uitdragen naar de politiek en bezwaar maken tegen ministeriele regelingen.

November 2012. H. Buurma, CROS-bewonersvertegenwoordiger Hilversum