

DIGITAAL PER ZIENSWIJZENFORMULIER

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Participatie
o.v.v. Programma Luchtruimherziening
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Datum: 25 februari 2020
Ons nummer: 210026.LH
Onderwerp: Zienswijze Ontwerp-Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening
Behandeld door: L. Hagendoorn

Geachte minister van Nieuwenhuizen,

De Vereniging Natuur en Milieufederatie Gelderland heeft kennis genomen van de ontwerp-voorkeursbeslissing Luchtruimherziening. Mede namens Vereniging Natuurmonumenten en Stichting Het Geldersch Landschap dienen wij een zienswijze in.

We constateren dat de ontwerp-voorkeursbeslissing Luchtruimherziening drie doelen voor ogen heeft. Het eerste doel betreft een efficiënter gebruik en beheer van het luchtruim voor alle luchtruimgebruikers. Het tweede doel betreft de verduurzaming van het luchtruim zodat de impact van vliegen op de omgeving wordt beperkt. Het betreft met name de geluidshinder en de emissies op gebied van CO₂, (ultra) fijnstof en stikstof. Het derde doel betreft de verruiming van de civiele capaciteit en militaire missie effectiviteit, onder andere vanwege de F-35.

Naar onze mening beoogt u de hinder en vervuiling te beperken, maar stelt u de groei van de luchtvaart voorop. Deze twee thema's zijn wat ons betreft lastig te verenigen. Ook constateren wij dat de voorliggende plannen helaas onvoldoende tegemoet zijn gekomen aan de bezwaren eerder in het proces van de luchtruimherziening en de Luchtvaartnota. Wij moeten concluderen dat er te weinig concrete oplossingen worden genoemd om klimaatschade, geluidsoverlast en luchtverontreiniging aan te pakken. Ook zijn er nog veel onduidelijkheden over de ontwerpkeuzes en de te verwachten effecten op gezondheid, leefbaarheid en natuur in uw ontwerp-voorkeursbeslissing Luchtruimherziening.

Wij vinden daarnaast de luchtruimherindeling geen doel op zich. Luchtvaartnota, Hinderreductieplan, Luchtruimherindeling en de adviezen van Van Geel en Cohen kunnen niet los van elkaar gezien worden. Op de Luchtvaartnota is veel kritiek en deze is controversieel verklaard, net zoals Lelystad Airport. Wij zijn van mening dat eerst de Luchtvaartnota grondig moet worden herzien door een nieuw kabinet voordat er een besluit kan vallen over de luchtruimherziening. Desondanks willen wij ingaan op een aantal punten uit de ontwerp-voorkeursbeslissing Luchtruimherziening.

We verzoeken u in de voorkeursbeslissing de afweging die u maakt op het gebied van de effecten van vliegverkeer op woon en leefklimaat expliciet te maken. En we verzoeken u deze punten, in overleg met alle belanghebbenden, mee te wegen in de keuzes die u maakt bij de planuitwerking.

Efficiënter gebruik luchtruim kan leiden tot concentratie van hinder en uitstoot in Gelderland

Het eerste doel van de ontwerp-voorkeursbeslissing betreft een efficiënter gebruik en beheer van het luchtruim voor alle luchtruimgebruikers. Helaas moeten wij constateren dat de ontwerpkeuzes die u maakt kunnen leiden tot concentratie van hinder en uitstoot in Gelderland.

Ontwerpkeuze: Herinrichting naderingsroutes Schiphol en Lelystad Airport

Door te kiezen voor vaste routes in naderingsroutes voor Schiphol en Lelystad Airport neemt het aantal vluchten en daarmee de geluidshinder en uitstoot in bepaalde gebieden toe. Precies waar in Gelderland is helaas niet te zeggen omdat de exacte locatie of gebieden niet aangegeven zijn in uw voorkeursbeslissing. Bij benadering hebben we het dan over Natura2000 gebieden Veluwe en Rijntakken (Rivierengebied). Met name het nieuwe vierde naderingspunt in het zuidoosten, waarvan ook de hoogte nog onbekend is, baart ons zorgen. De overvliegfrequentie is één van de belangrijkste hinderfactoren. Deze stijgt enorm door de concentratie van vluchten in vaste routes. Onduidelijk is wat de consequentie is van de concentratie van ultrafijnstof door de vaste routes. Het MER geeft over beide punten geen uitsluitel. Sterker nog de Milieu Effect Rapportage (MER) bij uw Ontwerp Voorkeursbeslissing lijkt landelijk beschouwd tot overwegend neutrale of positieve effecten te komen. Dit schaalniveau biedt ons echter onvoldoende houvast om conclusies te verbinden aan uw ontwerpkeuzes op regionaal of plaatselijk niveau. De MER dient alle milieueffecten van alle vliegroutes en varianten correct in beeld te brengen, gespecificeerd naar Natura2000 gebied. Niet alleen van de B+ route. Deze route is zeker in het licht van de herinrichting van de naderingsroutes nog meer discutabel geworden.

Ontwerpkeuze: Verplaatsing maar ook handhaving militair oefengebied in Gelderland

In Oost-Nederland komt een nieuw oefengebied en bestaande oefengebieden op lagere hoogte (zoals Rivierenland, Oefenroute 10, Veluwe) blijven in stand. Daarnaast wordt de F16 vervangend door een toestel dat meer geluid produceert, de F35. Wij constateren dat er door de luchtruimherziening een toename is van militaire activiteit boven Gelderland. De effecten hiervan zijn onvoldoende in beeld gebracht.

Bovenstaande ontwerpkeuzes leiden ons inziens tot cumulatie van effecten op natuur en leefomgeving in Gelderland. Wij verzoek u deze effecten in beeld te brengen. Een essentieel punt voor ons is dat wij de consequenties van ontwerpkeuzes uit de Voorkeursbeslissing op dit moment niet kunnen overzien. We verwachten van u dat in de voorkeursbeslissing opneemt dat u bereid bent deze keuzes te herzien en bij te stellen wanneer effecten of omstandigheden anders blijken uit te pakken dan voorzien.

Oplossingen hinder en uitstoot niet geborgd

Het tweede doel van de ontwerp-voorkeursbeslissing betreft de verduurzaming van het luchtruim zodat de impact van vliegen op de omgeving wordt beperkt. Stillere vliegtuigen, baanpreferentie en andere hinderbeperkende maatregelen blijken onvoldoende oplossing te bieden. Toch zijn dit de maatregelen die u voor ogen heeft. De enige oplossing is, zoals aangegeven door de WHO, strengere normen. En dat kan alleen met minder vluchten.

Daarnaast is laagvliegen nog steeds niet van de baan en is de vlieghoogte van de nieuwe vierde naderingsroute nog onbekend. Er zijn nog veel factoren onbepaald en effecten zijn daarmee onbekend. Gezien de complexiteit van het luchtvaartdossier is het onvoldoende om beleid alleen maar te baseren op project gestuurde milieueffectrapportages, zoals nu ook bij de luchtruimherindeling gebeurt.

De impact van luchtvaart is zo groot dat gedegen wetenschappelijke onderbouwing noodzakelijk is. Deze kan geleverd worden door de Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur (RLI), Planbureau voor de Leefomgeving (PBL), Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), RIVM en GGD.

Duurzaamheid en leefbaarheid

Het derde doel van de ontwerp-voorkeursbeslissing betreft de verruiming van de civiele capaciteit en militaire missie effectiviteit. Wij willen van deze mogelijkheid gebruik maken om er op te wijzen dat we staan voor een grote maatschappelijke opgave met betrekking tot het klimaat, waarin de overheid een leidende rol heeft. De Vereniging Natuur en Milieufederatie Gelderland is van mening dat er een grotere inspanning met betrekking tot verduurzaming mogelijk is in relatie tot luchtvaart. Het beoogde eindbeeld gaat uit van groei van de luchtvaart. Dat is wat Natuur en Milieu Gelderland betreft een ongewenst ontwikkeling.

In het kader van klimaat- en stikstofdoelen en in het belang van omgevingskwaliteit (m.n. geluid) vinden wij dat het hoog tijd is de groeiambitie te herzien. Zolang de kritische depositiewaarde voor stikstof van de betrokken natuurgebieden nog niet behaald zijn kan ook de luchtvaart om die reden niet groeien. De Vereniging Gelderse Natuur en Milieufederatie pleit ervoor om, voordat de luchtruimherziening wordt vastgesteld, eerst een aantal vragen te beantwoorden. Namelijk hoeveel luchtvaart heeft Nederland nodig en wat kan de omgeving dragen?

In het licht van deze vragen herhalen wij dat wij van mening zijn dat de luchtruimherindeling geen doel op zich is. Luchtvaartnota, Hinderreductieplan, Luchtruimherindeling en de adviezen van Van Geel en Cohen kunnen niet los van elkaar gezien worden. Op de Luchtvaartnota is veel kritiek en deze is controversieel verklaard, net zoals Lelystad Airport. Wij zijn van mening dat eerst de Luchtvaartnota grondig moet worden herzien door een nieuw kabinet voordat er een besluit kan vallen over de luchtruimherziening.

Met vriendelijke groet,



Ir. P.S. Souwerbren
directeur