

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Participatie
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Datum: 23 februari 2021
Betreft: Zienswijze ontwerp-Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij sturen wij u, mede namens de Natuur en Milieufederatie Groningen, Friese Milieufederatie, Het Drentse Landschap, Het Groninger Landschap, Natuurmonumenten en VOLE onze zienswijze op de ontwerp-Voorkeursbeslissing (VKB) Luchtruimherziening. Wij gaan allereerst in op nut en noodzaak van de luchtruimherziening. Vervolgens gaan wij in op de effecten van de door u gewenste luchtruimherziening op Noord-Nederland.

Nut en noodzaak

Wij plaatsen vraagtekens bij nut en noodzaak van de luchtvaartherziening. De Luchtvaartnota 2020-2050 is als beleidskader voor de luchtruimherziening gehanteerd. Dit betekent dat rekening is gehouden met een groei van de burgerluchtvaart met maximaal 1% tot 1,5% per jaar. Vanwege de COVID-19-crisis is ervan uitgegaan dat deze ontwikkeling niet eerder dan vanaf 2025 zal plaatsvinden. In de zienswijze op de ontwerp-Luchtvaartnota van juli 2020, die de natuur- en milieuorganisaties hebben wij al indringende vragen gesteld bij deze inzet op groei van het vliegverkeer, ook na 2025.

Allereerst toont recent onderzoek van ABN AMRO aan dat 8 op de 10 Nederlanders verwacht minder te gaan vliegen in de toekomst. Grote bedrijven bezinnen zich op hun vlieggedrag juist door de ervaringen met tijd- en plaatsafhankelijk werken als gevolg van COVID-19. Bovendien valt te verwachten dat de effecten van het Verdrag van Parijs en het zich verder ontwikkelende klimaatbeleid onontkoombare gevolgen zullen hebben voor de luchtvaart. De luchtvaartsector zal er fundamenteel anders gaan uitzien, omdat de sector in de toekomst ook zal moeten voldoen aan Parijs-klimaatdoelen. Om deze klimaatdoelen te halen is krimp van de luchtvaart noodzakelijk en zeker geen groei. De eventuele opening van Lelystad Airport en het daarmee gepaard gaande extra vliegverkeer staat haaks op deze klimaatdoelen en is daarmee ongewenst. De beoogde luchtvaartherziening is nauw gekoppeld aan de opening van Lelystad Airport. Omdat deze opening op dit moment allerminst vaststaat, is de beoogde luchtvaartherziening op dit moment dan ook prematuur.

Onvoldoende inzicht in effecten

Als het nieuwe kabinet onverhoopt toch zou besluiten Lelystad te openen, dan is het van belang eerst een luchtruimherziening door te voeren, alvorens deze opening plaatsvindt. In dat geval is het van belang te constateren dat de ontwerp VKB Luchtruimherziening geen inzicht geeft in de regionale effecten van de luchtruimherziening, doordat nog niet duidelijk is hoe de vliegroutes precies gaan lopen.

Daardoor kunnen wij niet beoordelen wat de precieze gevolgen van de beoogde luchtruimherziening zullen zijn voor de leefomgeving van de inwoners, de natuurgebieden en de stiltegebieden in Noord-Nederland.

Op basis van de globale hoofdstructuur wordt gesteld dat het voorkeursalternatief uit het Plan-MER over het geheel genomen positief scoort op onder meer geluidsbelasting en stikstofdepositie. Maar er wordt ook aangegeven dat er mogelijk wel een verschuiving plaatsvindt, waarbij nog niet valt te zeggen welke gebieden profiteren en welke niet. Pas in een volgende fase van het proces komt hier meer duidelijkheid over, maar dan is het besluit over de hoofdstructuur al genomen.

In haar advies over de Notitie Reikwijdte en Detailniveau heeft de Commissie m.e.r. daarover het volgende aangegeven:

"..... acht de Commissie het - mede in verband met het maatschappelijk debat over de verdeling van de lusten en lasten van vliegverkeer - van belang in het MER ook de regionale verschillen in milieubelasting over Nederland in een geografische presentatie zichtbaar te maken. Regionale verschillen in gevolgen kunnen namelijk van zodanige omvang zijn dat ze een bepaalde variant minder wenselijk of zelfs onhaalbaar maken. Relateer de regionale verschillen in milieubelasting daartoe aan de ligging van stedelijke gebieden (geluid, externe veiligheid, (ultra)fijn stof en NOx), natuurgebieden (geluid en NOx) en stiltegebieden (geluid)."

Wij zijn van mening dat geen besluit mogelijk is over de hoofdstructuur van de luchtruimherziening, wanneer er geen inzicht bestaat in de regionale gevolgen. Wij verzoeken u - zoals ook in het advies van de Commissie m.e.r. is aangegeven – om eerst een regionale aanvulling op het MER te maken en daarin de regionale plussen, maar vooral ook de regionale minnen te laten zien alvorens over te gaan tot nadere besluitvorming.

Uitbreiding noordelijk militair oefengebied

Het bestaande noordelijk militair oefengebied wordt aan de zuidoostzijde uitgebreid. Aanleiding vormt niet alleen het vrijmaken van het zuidoosten van Nederland voor de burgerluchtvaart, ook heeft de Krijgsmacht behoefte aan een groter aaneengesloten oefengebied voor de F-35. Mogelijk komt er ook nog een grensoverschrijdend militair oefengebied. Hoewel de geografische begrenzing nog niet precies duidelijk is, maken wij ons sowieso zorgen over de effecten van zowel de uitbreiding van het militair oefengebied als een eventueel grensoverschrijdend oefengebied op de leefomgeving van de inwoners, de natuurgebieden en de stiltegebieden in Noord-Nederland.

Een groter deel van het Noorden krijgt hierdoor te maken met militaire vluchten. Hoewel de verwachting is dat het aantal vliegreuten met de overgang van de F-16 naar de F-35 gelijk blijft of afneemt, zal er wel sprake zijn van een grotere geluidsbelasting. Uit een eerste onderzoek door een onafhankelijke auditcommissie naar de overlast van de vliegtuigen van de Leeuwarder vliegbasis blijkt dat de F-35 aanmerkelijk meer geluid maakt dan de F-16, de geluidspiek duurt langer en de F-35 maakt een meer 'laagfrequent' geluid. De grotere geluidsbelasting zal niet alleen een negatief effect hebben op de leefbaarheid in het Noorden, ook recreatie en toerisme worden erdoor getroffen. Deze hogere geluidsbelasting zorgt nu al voor grote onrust in de omgeving van de vliegbasis in Leeuwarden. Zo is het aantal klachten over geluidsoverlast het afgelopen jaar met 300 procent gestegen ten opzichte van het jaar daarvoor. Ook is uit de klachtenregistratie te zien dat de heftigheid van de klachten sterk is toegenomen. Rust is nu nog een belangrijke kwaliteit van Noord-Nederland. Stiltegebieden zoals De Onlanden, het Fochteloërveen, het Drentsche Aa-gebied en de Waddenzee zullen zeker te maken krijgen met hogere geluidsbelasting door de F-35.

Gesteld wordt dat het militair oefengebied begint op een hoogte ca. 2 kilometer en doorloopt tot 20 kilometer. Op een hoogte van 2 kilometer is geluid van jachtvliegtuigen op de grond zeker waarneembaar. Door op grotere hoogte, bijvoorbeeld tussen 12 en 20 kilometer hoogte te gaan vliegen zou men de geluidbelasting van de F-35 aanzienlijk kunnen beperken. Wij verzoeken u daarom de ondergrens van het militair oefengebied te verhogen.

Herinrichting naderingsgebieden Schiphol en Lelystad

Het is nu nog onduidelijk waar de vliegroutes straks na de herinrichting van de naderingsgebieden Schiphol, Rotterdam en Lelystad precies liggen. Daardoor is niet te beoordelen welke delen van Noord-Nederland straks meer en welke minder belast worden. Het risico bestaat echter dat bepaalde woon-, recreatie- en natuurgebieden in Noord-Nederland straks meer worden belast door civiel vliegverkeer.

Mogelijke effecten op Natura 2000-gebieden

Uit de passende beoordeling blijkt dat niet is uit te sluiten dat de luchtruimherziening significant negatieve effecten heeft op Natura 2000-gebieden door extra stikstofdepositie en/of geluidsverstoring. Wij zijn van mening dat negatieve effecten op Natura 2000-gebieden bij de luchtruimherziening te allen tijde moeten worden voorkomen.

Concluderend

Opening van Lelystad Airport is in strijd met het behalen van de ook door Nederland ondertekende klimaatdoelen. Met het oog op het Klimaatverdrag van Parijs en het veranderde vlieggedrag als gevolg van COVID-19 achten wij inzet op krimp in plaats van op groei van de luchtvaart noodzakelijk. Vanwege de nauwe verbondenheid van Lelystad Airport met de luchtruimherziening plaatsen wij vraagtekens bij nut en noodzaak van de luchtruimherziening.

Alleen in de situatie dat het nieuwe kabinet zou besluiten Lelystad Airport alsnog te openen, is een luchtruimherziening gewenst. Het is dan van belang eerst meer inzicht te verkrijgen in de regionale effecten, voordat een besluit kan worden genomen over de hoofdstructuur. Specifiek maken wij ons met zorgen over de effecten van de verruiming van het noordelijk militair oefengebied en een eventueel grensoverschrijdend oefengebied op het op de leefomgeving van de inwoners, de natuurgebieden en de stiltegebieden in Noord-Nederland. Daarnaast maken wij ons zorgen over eventuele effecten van de herinrichting van de naderingsgebieden Schiphol en Lelystad. Het is in ieder geval noodzakelijk om Natura 2000-gebieden, stiltegebieden en stedelijke gebieden bij de vaststelling van vliegroutes te ontzien. Bovendien is het noodzakelijk de ondergrens van het militair oefengebied op grotere hoogte te leggen.

Met vriendelijke groet,
Natuur en Milieufederatie Drenthe
mede namens Natuur en Milieufederatie Groningen, Friese Milieufederatie, Het Drentse Landschap,
Het Groninger Landschap, Natuurmonumenten en VOLE



R. Hoekstra
Directeur