Ministerie van I&W

Via www.platformparticipatie.nl

Geachte mevrouw Van Nieuwenhuizen,

1. Inleiding

Hierbij ontvangt u mijn zienswijze op de ontwerp-Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening (hierna: “OVL”), het Plan-MER Luchtruimherziening (hierna het “Plan-MER”) en de Passende Beoordeling op Hoofdlijnen Luchtruimherziening.

Ik ben van mening dat diverse uitgangspunten van de OVL onjuist zijn. Dit betreft onder andere het uitgangspunt dat “geen alternatieven voorhanden zijn” en dat opening van Lelystad Airport, hierna ook wel LA of het vliegveld, als vaststaand gegeven wordt aangenomen.

Bladzijde 4 van het Plan-MER vermeldt:

*“In het MER is geen alternatievenonderzoek gedaan naar de nieuwe hoofdstructuur zoals deze in de Startbeslissing 2019 is aangekondigd. De beperkte omvang van het Nederlandse luchtruim en de totale luchtruimbehoefte van de gebruikers hebben er toe geleid dat maar één haalbare mogelijkheid voorhanden bleek te zijn*”.

Ik ben van mening dat het niet openen van Lelystad Airport een alternatief is en in de Plan-MER opgenomen had moeten worden. Het opnemen en uitwerken van een alternatief is waar een plan-MER voor is bedoeld. Het niet openen van Lelystad Airport voor groot handelsverkeer past in de uitgangspunten en doelstellingen van de luchtruimherziening. Het geeft “meer lucht” in het luchtruim en zal leiden tot een substantiële afname van gehinderden in Nederland. Zo wordt zelfs een substantiële toename van gehinderden voorkomen in Nederland. Er komt immers een luchthaven bij in de polder waardoor niet alleen omwonenden van het vliegveld maar ook inwoners van Dronten, Elburg, Wezep, Oldebroek, Wapenveld, Heerde, Epe, Vaassen, Nijbroek, Apeldoorn en zelf Deventer, Wageningen en Ede dagelijks overlast van zullen ervaren.

Daarnaast wordt De Veluwe niet belast met extra stikstofdepositie. Ieder vliegtuig dat opstijgt vanaf Lelystad Airport en over De Veluwe vliegt, veroorzaakt immers stikstofdepositie op de kwetsbare natuur. Het bouwen van een vliegveld tegen de rand van het meest kwetsbare Natura2000 gebied van Nederland is een “no go”.

Ten derde past het niet openen van Lelystad Airport bij het uitgangspunt voor de luchtruimherziening: verduurzaming. Immers, door een eventuele uitbreiding neemt de CO2 uitstoot van de luchtvaart in Nederland relatief sterk toe. Een uitbreiding van het geplande aantal vluchten van 45.000 op Lelystad Airport betekent een groei van ongeveer 10% waarmee het bedrijf Schiphol groeit. Met geen toekomstige oplossing op het oog om deze extra uitstoot te reduceren, is het niet uitbreiden van Lelystad Airport de meest effectieve maatregel om de CO2 uitstoot van de luchtvaart omlaag te brengen.

**Verzoek 1: Neem het niet openen van Lelystad Airport mee als alternatief in de Luchtruimherziening, evenals het krimpscenario van de luchtvaart.**

1. OVL is niet concreet en abstract

Er zijn veel onzekerheden over allerhande onderwerpen: over routes, over uitstoot, over de gevolgen van COVID-19, over het al dan niet opengaan van Lelystad Airport voor groot verkeer, over de mate van medewerking van de buurlanden en Frankrijk, Luxemburg en Zwitserland, enzovoorts. Ook in de Plan-MER staan regelmatig niet mis te verstane strofes over gebrek aan kennis, onbekendheid en onzekerheid. Het ligt voor de hand dat eerst uit de wereld te helpen of op zijn minst nader te onderzoeken en op te helderen in een “Verkenningsfase Deel 2”. Pas dan hebben derden die niet tot de selecte kring van (super-)specialisten behoren, een aanvaardbare mate van inzicht en overzicht en kunnen ze hun zienswijze kenbaar maken. Het is nu vrijwel ondoenlijk om te reageren op niet concrete en abstracte plannen.

1. Stikstof boven 900 meter

De gevolgen van stikstofuitstoot van vliegtuigen boven 900 meter worden niet meegenomen in de berekeningen terwijl er wel degelijk sprake is van invloed op mens en natuur. In het Plan-MER staat hoeveel kiloton CO2 (volgens een afgeleide berekening) wordt uitgestoten door vliegtuigen boven Nederland, maar het rapport zegt bitter weinig tot niets over alle andere stoffen. Daar is kennelijk tot nu toe te weinig onderzoek naar gedaan. Het voorzorgprincipe brengt mee dat de Nederlandse regering ervoor moet zorgen dat die gegevens eerst binnenkomen voordat er verder onomkeerbare stappen in het proces van de luchtruimherziening worden gemaakt. Het voorzorgprincipe brengt immers mee dat je – eenvoudig gezegd – je kop niet in het zand steekt, maar dat je als verantwoordelijk handelend regering onderzoek laat doen als je een vermoeden hebt dat het wel eens mis zou kunnen gaan, nu of later. Zeker als dat met klimaat, natuur en gezondheid van de inwoners van Nederland heeft te maken.

**Verzoek 2: een Verkenningsfase Deel 2 in te lassen en daarna te komen met een (Aanvullende) Voorkeursbeslissing, waarop zienswijzen ingediend kunnen worden, alvorens over te gaan tot de Planuitwerkingsfase.**

**Verzoek 3: te bevestigen dat u opdracht zult geven om bovenomschreven onderzoek naar uitstoot boven 900 meter te laten verrichten, daarvan de eerste resultaten in de Aanvullende Voorkeursbeslissing te verwerken, de Planuitwerkingsfase niet te zullen afronden voordat dat onderzoek zal zijn voltooid, de tussentijdse rapporten te publiceren en de resultaten mede bepalend te laten zijn voor de inhoud van de Programmabeslissing.**

1. Kortste route naar eindbestemming

Het uitgangspunt van de luchtruimherziening dat de piloot bij stijging vanaf 1,8 km (6000 voet) de kortste route mag kiezen naar zijn eindbestemming leidt tot de onvermijdelijke conclusie dat laagvliegen boven De Veluwe de dagelijkse praktijk gaat worden als Lelystad Airport opent. Dit is in strijd met de toezegging van staatssecretaris Dijksma in de Kamerbrief van 12 september 2017 dat het stiltegebied De Veluwe niet wordt overvlogen.

**Verzoek 4: Kunt u bevestigen dat De Veluwe als vliegroute sowieso wordt gemeden en zo de toezegging van staatssecretaris Dijksma gestand wordt gedaan?**

**Verzoek 5: Kunt u uitleggen wie beslist hoe boven de 1.800 meter de kortste route loopt naar de eindbestemming en hoe dat in zijn werk gaat?**

**Verzoek 6: Kunt u uitleggen welke systemen, kaarten, instructies of andere hulpmiddelen diegene heeft om te kunnen beoordelen waar natura 2000 -en stiltegebieden zijn die vermeden dienen te worden? Is het verplicht om deze systemen te raadplegen?**

1. B+ route

Volgens de OVL is de B+ stijgroute van Lelystad Airport boven De Veluwe geen uitgangspunt. Uit niets blijkt echter dat serieus wordt overwogen om die route aan te passen. Sterker nog, de plaatsvervangend directeur luchtruimherziening, de heer Megens, heeft in de eerste week van februari 2021 ten overstaan van Provinciale Staten van Gelderland verklaard dat de gewraakte B+ route boven De Veluwe het uitgangspunt blijft.

**Verzoek 7: Kunt u bevestigen dat de uitspraak van de heer Megens een vergissing is geweest c.q. onjuist is en in strijd met de toezegging van de minister van I&W dat de B+ route geen uitgangspunt is bij de ontwerp voorkeursbeslissing?**

Omdat Nederlanders voornamelijk vakantie vieren in het zuiden, is het te verwachten dat, als Lelystad Airport opengaat, vluchten voornamelijk naar het zuiden vertrekken. In de huidige routes zullen passagiersvliegtuigen vanaf Lelystad richting Almere naar het zuiden opstijgen om vervolgens een draai te maken naar het noordoosten en na ongeveer 60 kilometer vliegen bij Wezep het oude land op te vliegen om vervolgens weer 60 kilometer terug te vliegen naar het zuiden of zuidwesten. Deze omweg past niet in het uitgangspunt ‘duurzamer’ en heeft tot gevolg dat er over de Veluwe gevlogen gaat worden. Daarover lezen we echter niets in de plannen.

**Verzoek 8: onderzoek niet alleen de zogenoemde aansluitroutes van en naar Lelystad Airport maar neem ook verbeteringen mee in de vliegpaden tot aan de aansluitroutes.**

1. Verplaatsing overlast

Op bladzijde 59 van de OVL staat dat de beperkingen voor ongehinderd doorklimmen vanaf Lelystad Airport worden weggenomen.

**Verzoek 6: Kunt u concreet aangeven wat die beperkingen zijn? En op welke wijze en wanneer die beperkingen worden weggenomen? Kunt u aangeven of en zo ja, op welke wijze en in welke mate het opheffen van de beperkingen leidt tot overlast elders in Nederland? Zo nee, waarom niet? Betekent dit een wijziging van de B+ vertrekroute over De Veluwe? Zo ja, wat, waar, hoe lang en hoe frequent is die wijziging dan?**

1. Laagvliegroutes Lelystad Airport

Als er een vierde naderingspunt voor Schiphol bijkomt, dat dan ergens op of dicht bij de lijn Bemmel – Scherpenzeel zal liggen, dan kruisen diverse beoogde vliegroutes van en naar Lelystad het naderende Schipholverkeer in de buurt van Wageningen of Bennekom, althans ergens op de lijn Geldermalsen - Otterlo. De routes van Lelystad hebben op die lijn een hoogte van circa 2700 meter volgens “Routes Lelystad Airport”, een uitgave van het ministerie van I&W van januari 2019, gemaakt in samenwerking met LVNL en CLSK. Die routes zullen dus onder of boven het naderende Schipholverkeer moeten liggen.

**Verzoek 9: Kunt u aangeven hoe dit in de praktijk gaat werken? Kunt u bevestigen dat de Lelystad routes niet nodig zijn? Of kunt u aangeven waar deze routes wel lopen?**

1. Nachtvluchten

Het afbouwen van nachtvluchten op Schiphol mag niet leiden tot verplaatsing van overlast naar elders. In de OVL staat op bladzijde 15 de definitie van een nachtvlucht: een nachtvlucht is een vlucht tussen 23.00 en 7.00 uur.

**Verzoek 10: Kunt u bevestigen dat op Lelystad Airport geen nachtvluchten zullen plaatsvinden en dat er dus geen handelsverkeervluchten landen en vertrekken tussen 6.00 en 7.00 in de ochtend? Kunt u bevestigen dat de toezegging van de Minister van I&W: “geen nacht, geen vracht” wordt nagekomen?**

**Verzoek 11: Kunt u bevestigen dat het afbouwen van nachtvluchten op Schiphol niet leidt tot het verplaatsen van deze vluchten naar Lelystad Airport?**

1. Leefbaarheid en duurzaamheid

In de OVL staat op bladzijde 15 een aantal criteria voor leefbaarheid en duurzaamheid. Het uitgangspunt is dat, conform de Luchtvaartnota, Natura 2000-gebieden, stiltegebieden en woongebieden worden gemeden. Boven 6000 voet geldt de kortste route voor stijgend verkeer.

**Verzoek 12: Kunt u bevestigen dat een kwetsbaar Natura 2000- gebied/stiltegebied/woongebied ook boven de 6000 voet moet worden gemeden?**

**Verzoek 13: Kunt u concreet maken wat uw ministerie verstaat onder het mijden van natura 2000 gebieden/stiltegebieden/woongebieden en dat per gebied uitdrukken in kilometers afstand hemelsbreed en in de hoogte en aantallen vliegbewegingen per dag?**

1. Opmerkingen over het Plan-MER

*Algemeen*

Gekozen is voor een MIRT-aanpak. We zitten in de zogenaamde Verkenningsfase. Dat houdt onder meer in dat er een plan-MER ter onderbouwing van de zogenaamde Voorkeursbeslissing is opgesteld. In de volgende fase, de Planuitwerkingsfase, zal de Voorkeursbeslissing worden uitgewerkt. In lijn met de MIRT-systematiek hoort daar dan ook een MER bij, temeer daar in de Verkenningsfase de milieueffecten vaak, en ook in dit geval, nog niet volwaardig in beeld zijn gebracht. In het huidige plan-MER wordt nog in het midden gelaten of bij de planuitwerking een MER wordt opgesteld. Zie bijvoorbeeld bladzijde 13:

*“De ontwerp-programmabeslissing zal overeenkomstig de MIRT-systematiek worden onderbouwd op het gebied van natuur- en milieueffecten”.*

Keuzes voor naderingspunten en vliegroutes van Lelystad Airport ontbreken in het huidige Plan MER.

**Verzoek 14: Kunt u bevestigen dat in de planuitwerkingsfase ook een MER wordt opgesteld?**

*Tegenstrijdigheid Plan-MER en het OVL*

Op bladzijde 8 van het Plan-MER staat dat een vertrekkend vliegtuig tussen de 3 en 7.5 km een eigen route mag kiezen. De OVL legt die grens op 1,8 km.

**Verzoek 15: Zorg dat de OVL en het Plan-MER niet tegenstrijdig zijn. Leg het kiezen van een eigen route hoger dan 6 km.**

*Scope van de Luchtruimherziening*

De luchtruimherziening heeft betrekking op de hoofdstructuur en een aantal operationele aspecten van het luchtruimgebruik. Voor militair vliegverkeer gaat het o.a. om de omvang en ligging van het noordelijk oefengebied. Voor de burgerluchtvaart gaat het in de Verkenningsfase o.a. om het aanwijzen van naderingspunten voor Schiphol. De aanpassingen van de vliegroutes voor zowel de naderingen als de vertrekken komen aan bod bij de Planuitwerking. Ook de naderingspunten en de routes voor de andere vliegvelden komen pas later aan bod. Het is zeer de vraag of met deze gefaseerde plan- en besluitvorming het optimale ontwerp wordt bereikt. Met een aanpak waarin wordt gewerkt met scenario’s zou een veel beter inzicht in het geheel van effecten van de luchtruimherziening verkregen kunnen worden.

**Verzoek 16: Kies een aanpak waarin met scenario’s wordt gewerkt.**

*Scope van het plan-MER*

Het begrip ‘milieugevolgen’ is in het Plan-MER breed opgevat, zo valt te lezen in de samenvatting. Dit is een misleidende voorstelling van zaken. Deze stelling wordt namelijk onderbouwd met de bewering, dat naast de gevolgen voor het milieu ook de effecten voor de luchtvaart zijn onderzocht. Dat laatste is op zichzelf een logische aanpak. Natuurlijk kijk je als initiatiefnemer ook naar de gevolgen voor je business, maar noem het geen verbreding van het begrip milieu.

**Verzoek 17: Geef inzicht in de maatschappelijke kosten en baten om de effectbeschrijving compleet te maken.**

*Scheiding van rollen*

De minister van I&W en de staatssecretaris van Defensie hebben opdracht gegeven voor een plan-MER. Ook hebben zij het Plan-MER als Bevoegd Gezag goedgekeurd. De bij project-MER-en gebruikelijke scheiding van rollen (Initiatiefnemer versus Bevoegd Gezag) is in dit geval niet gemaakt.

**Verzoek 18: Geef aan hoe de scheiding van rollen wordt gewaarborgd. Nu is geen sprake van een deugdelijke scheiding van rollen.**

*COVID-19*

Het Plan-MER is gebaseerd op de verwachting dat de groei in de civiele luchtvaart zich op termijn weer voortzet. Hoe reëel is deze verwachting? Een goede analyse ter onderbouwing van deze verwachting is nodig. De uitkomst van deze analyse kan wel degelijk de keuzes voor het gebruik van het luchtruim beïnvloeden.

**Verzoek 19: Geef een deugdelijke wetenschappelijke analyse van de gevolgen van Covid 19 voor het vlieggedrag en neem dit mee in de planvorming.**

*Referentiesituatie*

De referentiesituatie 2035 gaat uit van 635.000 vliegbewegingen, incl. 25.000 voor Lelystad Airport. Dit is onterecht aangezien over Lelystad Airport nog geen besluit is genomen. Eenzelfde vraag geldt voor de gehanteerde aantallen voor de overige vliegvelden, w.o. Schiphol.

**Verzoek 20: Ga in de referentiesituatie uit van verschillende scenario’s.**

*Alternatieven*

Er is geen alternatievenonderzoek naar een nieuwe hoofdstructuur gedaan, terwijl er wel belangrijke veranderingen op stapel staan.

**Verzoek 21: Doe een alternatievenonderzoek waarbij één van de alternatieven is het niet openen van Lelystad Airport.**

*Geluid*

Op p. 59 wordt gesteld dat niet bekend is of vliegverkeer op de hoogtes van de naderingspunten tot geluidhinder leidt. Dat is een zeer wezenlijke leemte in kennis, die eenvoudig te onderzoeken is onder bestaande naderingsroutes.

**Verzoek 22: Meet het geluid op de naderingsroutes ter hoogte van de naderingspunten.**

*Natuur*

Opvallend is dat wordt beweerd dat sommige natuurgebieden profijt zullen hebben van de wijzigingen en andere niet (p.61). Dit zou logischerwijs moeten zijn: sommige natuurgebieden hebben profijt, andere natuurgebieden ondervinden nadeel. Dit laatste kan, gelet op de stikstofdepositie, in de planuitwerkingsfase een showstopper blijken te zijn.

Ook opvallend is dat bij de beoordeling van de effecten op de natuur geluid wel als relevante factor is meegenomen, terwijl bij de beoordeling van de effecten op de mens wordt beweerd dat de effecten van geluid nog niet kunnen worden meegenomen.

**Verzoek 23: Vermijd verhullend taalgebruik. Waarom kan geluid bij de beoordeling van de effecten op de natuur wel meegenomen worden en die op de mens niet?**

*Leemten in kennis*

De geluideffecten van de uitbreiding van het noordelijk oefengebied en de effecten van het vierde naderingspunt met bijbehorende routes zijn niet meegenomen in het MER. Dat betreffen zeer wezenlijke leemten, omdat naar verwachting hier juist de pijn zit. Een extra buis en uitbreiding van het oefengebied betekenen naast absolute toenames van geluid ook het verder uitrollen van de geluiddeken over het land.

**Verzoek 24: Neem de geluideffecten van de uitbreiding van het noordelijk oefengebied en de effecten van het vierde naderingspunt met bijbehorende routes alsnog op in het Plan-MER.**

*Samenvatting*

De samenvatting moet publieksvriendelijk zijn. Dat is de huidige (pag. 1 – 3) allesbehalve. Begrippen worden niet toegelicht of verschillend gedefinieerd (hoofdstructuur), er is onduidelijkheid over alternatieven (wel/geen alternatievenonderzoek), onduidelijkheid bij de beschrijving van de effecten (bv. ‘het positieve effect van het VKA op de geluidsbelasting wordt relatief groter bij meer vluchten, lagere geluidscontourwaarden en een groter aandeel naderingen’), enz.

**Verzoek 25: Geef Royal Haskoning en NLR de opdracht een nieuwe, voor een niet-ingevoerde lezer begrijpelijke samenvatting te schrijven ter vervanging van de huidige.**

Wij verzoeken u alle opmerkingen en vragen apart te beantwoorden zodat bij de Antwoordnota duidelijk te herleiden is welke vragen zijn gesteld en wat het antwoord is.