Raadhuisplein 1
8096 CP Oldebroek

www.oldebroek.nl
0525 63 82 00

De minister van Infrastructuur en Waterstaat
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Uw brief/kenmerk	Zaaknummer	Inlichtingen	Bijlage(n)
	1044012	Mariska Wagenaar	

Onderwerp

Zienswijze ontwerp-Voorkeursbeslissing Herziening Luchtruim

Datum

9 maart 2021

Geachte minister Van Nieuwenhuizen ,

Onlangs heeft u de ontwerpvoorkeursbeslissing Luchtruimherziening gepubliceerd en de gelegenheid geboden hierop te reageren. Als 5 gemeenten op de Noord-Veluwe (Elburg, Heerde, Hattem, Epe en Oldebroek) maken wij hiervan graag gebruik om een aantal zaken onder uw aandacht te brengen.

Samenwerking provincie Gelderland

Binnen de provincie Gelderland is een goede samenwerking tot stand gekomen op het gebied van Luchtvaart en de gevolgen daarvan voor de omgeving. Wij onderschrijven de provinciale zienswijze op het ontwerp van de voorkeursbeslissing Luchtruimherziening.

Focus goede kwaliteit leefomgeving

In ons gebied op de Noord-Veluwe zijn wij trots op de kwaliteit van de woon- en leefomgeving. Onze inwoners geven regelmatig aan dat zij dit ook heel erg waarderen. Die kwaliteit is een kwetsbare balans tussen natuur, landschap en menselijke activiteit. Wij waken er dan ook voor om deze balans te verstoren. Dit is ook de focus van waaruit wij reageren.

Lelystad Airport overloop van Schiphol

Bestuurlijk is afgesproken dat Lelystad Airport alleen wordt ingezet voor de overloop van Schiphol. Het bleek niet mogelijk te zijn een VVR met Brussel af te spreken die aan dit uitgangspunt voldoet. Daarnaast heeft COVID -19 een zodanige invloed op de luchtvaart dat het volgens KLM en Schiphol zeker tot 2025 duurt voor het vliegverkeer op een niveau terug kan zijn van 2019. Gezien de planning van de Luchtruimherziening die de invoering van allerlei maatregelen voorziet in de periode van 2024 tot 2027, is er geen enkele noodzaak Lelystad Airport eerder te openen voor groot handelsverkeer. In ieder geval niet eerder dan na de implementatie en effectuering van het nieuwe luchtruim en het operationele concept. Waarom onnodig een kwetsbaar gebied belasten met emissies?!

Verzenddatum:

Geen einde laagvliegroutes

Het Startbesluit beoogt het laagvliegen boven de Noord-Veluwe voor de herziening van het luchtruim op te lossen. Het lijkt erop dat laagvliegen hierbij wordt gedefinieerd als het vliegen beneden 6000 voet. Het doorstijgen op de in het Startbesluit aangegeven wijze boven deze hoogte geeft echter tussen Wezep en Apeldoorn ook nog een te grote geluidbelasting op de omgeving. De aangegeven vliegwijze op de B+ route maakt voor ons dan ook geen einde aan de laagvliegroutes boven onze gemeenten. Wij vinden dat een van de uitgangspunten voor de planuitwerking moet zijn dat er in het geheel geen laagvliegroutes meer mogen ont- en bestaan en vliegtuigen in alle gevallen direct moeten doorklimmen naar het hogere luchtruim.
Verder willen wij u graag wijzen op uw toezegging dat de B+route geen uitgangspunt zal zijn bij de herinrichting van het luchtruim. Uit het ontwerp van de Voorkeursbeslissing kunnen wij niet afleiden wat deze toezegging voor gevolg heeft voor de hoofdstructuur en wat dit betekent voor de B+ route. Wij zijn van mening dat deze toezegging in de hoofdstructuur zichtbaar moet zijn.

Onduidelijkheden hoofdstructuur

Wij begrijpen dat er nog geen exacte geografische weergave van de hoofdstructuur mogelijk is. Wat wel ontbreekt, is inzicht hoe de hoofdstructuur werkt. Over vaste en flexibele routes wordt wel een en ander uitgelegd. Over het principe van een multi-airport heel weinig. Niet duidelijk is wat samenwerking tussen vliegvelden inhoudt. Zeker niet als het om Schiphol, Rotterdam en Lelystad Airport gaat. Enerzijds wordt er gesproken over gedeeld luchtruim, de volgende keer over een vierde naderingspunt voor Schiphol. Dan over overlappende tma's. Hoe verloopt die samenwerking in het naderingsluchtruim (multi-airport)? Wordt gebruik gemaakt van dezelfde naderings- en vertrekbuizen? Gebruiken de tma's van Lelystad Airport en Rotterdam dezelfde naderingspunten en routes als Schiphol? Wij zijn van mening dat de hoofdstructuur hierover duidelijk moet zijn.

Omgevingswaarden

De MER geeft aan dat er op het gebied van emissies winst te behalen is. Analoog aan de systematiek van de Omgevingswet, zou het goed zijn te werken met omgevingswaarden. Wij zijn van mening dat de verwachte winst ten gunste van de omgeving moet komen totdat de voorkeursomgevingswaarde van de omgeving is bereikt. Dat houdt dus in dat tot die tijd de winst niet ingezet wordt voor het creëren van extra capaciteit. Die voorkeurswaarde moet natuurlijk afgestemd zijn op de kwaliteiten van het gebied.
In de voorkeursbeslissing komen telkens verschillende hoogtes voor. Vaak wordt gesproken over 1800 meter. Soms over 2 kilometer. Het naderingsluchtruim heeft zelfs een marge van 2 tot 3 kilometer. Ook de omrekening in meters en voeten laat nogal wat variatie zien. Wij vinden dat er eenduidige hoogtes gebruikt moeten worden.
In het ontwerp van de Voorkeursbeslissing geeft u tot een hoogte van 6000 voet prioriteit aan het voorkomen van geluidhinder in de omgeving door het mijden van woonkernen. Boven die hoogte aan het beperken van de emissies van vliegtuigen (kortste route). Uit onderzoek van TO70 blijkt dat een doorstijgend vliegtuig van 6000 naar 9000 voet tot hoge, storende en ongezonde geluidbelastingen op de omgeving leidt. Wij hebben in de voorkeursbeslissing geen onderbouwing kunnen vinden voor de grens van 6000 voet. Wij pleiten er daarom voor om de grens voor de prioriteit tussen geluid en emissies te verhogen van 6000 naar minimaal 10.000 voet, zodat tot die hoogte niet over of dicht langs (kleine) kernen wordt gevlogen.
Overigens wordt in de voorkeursbeslissing regelmatig geluidniveaus genoemd zonder een nadere aanduiding, waardoor niet opgemaakt kan worden of het om bijvoorbeeld piekgeluid of een gemiddelde geluidbelasting gaat. Dit maakt natuurlijk een groot verschil. Ook zien wij in de stukken niet dat er rekening wordt gehouden met cumulatie van (omgevings)geluid.
Vaste routes leiden in de desbetreffende gebieden tot meer emissies en een vermindering van het woon- en leefklimaat. Wij vinden dat duidelijk gemaakt moet worden in de voorkeursbeslissing welke maatregelen genomen worden om dat in eerste instantie te beperken en ten tweede te compenseren.

Wij zijn van mening dat in de voorkeursbeslissing duidelijke principes, grenzen, randvoorwaarden en eisen moeten worden opgesteld, waaraan de planuitwerking moet voldoen.

Militair verkeer

Wij veronderstellen dat met het vervallen van het oefenluchtruim in het zuidoosten van Nederland er meer militaire vliegtuigen naar het oefengebied in het noorden zullen vliegen. Kunt u aangeven op welke hoogte dit is beoogd?
Vliegen civiele vliegtuigen uit het noorden onder het militaire vliegverkeer door?

Bereidheid deel te nemen aan dialoog

Wij begrijpen dat in de planuitwerkingsfase de geografische bepaling van routes en naderingspunten plaatsvindt. Wij nemen graag deel aan de dialoog die u hiervoor in het vooruitzicht stelt.

Hoogachtend,

De colleges van B&W van Elburg, Heerde, Hattem, Epe en Oldebroek

Gemeente Oldebroek

gemeente Hattem

Gemeente Elburg

Gemeente Heerde

Gemeente Epe