Samenwerkende Actiegroepen
Tegen Laagvliegen

Aan Statenleden en gemeenteraadsleden

in Gelderland en Overijssel

November 2022

Geachte bestuurders van Overijssel en Gelderland,

Medio oktober is door het kabinet het voorkeurscenario voor de nieuwe indeling van het luchtruim vastgesteld. Daarin staan uitgangspunten en keuzes voor het opnieuw indelen van het luchtruim boven Nederland. De voorkeursbeslissing is een eerste stap in het proces om te komen tot een herindeling van het luchtruim.
Een grondige herindeling zal het echter niet worden, omdat belangrijke onderdelen niet bij de herindeling worden betrokken:

- De harde scheiding tussen het civiele en militaire luchtruim blijft buiten beschouwing. Verder worden LVNL, CLSK en Eurocontrol niet samengevoegd;
- Ook ontbreekt ten onrechte de relatie met het baangebruik van de luchthavens. Vooral Schiphol is hierbij van belang.

Door deze keuze zal het inefficiënt gebruik van het luchtruim voortduren, met als gevolg dat grotere gebieden en meer mensen de negatieve gevolgen van vliegen zullen ondervinden. Het in stand houden van verschillende luchtruimen typeert de verdeeldheid in Nederland en schuurt met het Europese beleid voor efficiency in het luchtruim. Deze VKB betreft daarom slechts een beperkte, ondergeschikte aanpassing van het luchtruim, ingegeven door de keuze om essentiële bouwstenen voor meer efficiëntie buiten beschouwing te laten.

Als bestuurder, raadslid of statenlid bent u uitgenodigd voor de informatiebijeenkomst over de VKB op 17 november a.s..Na een toelichting door het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat, is er voor u de mogelijkheid om vragen te stellen over de inhoud en de gevolgen, onder meer voor Gelderland en Overijssel. Graag maken wij van deze gelegenheid gebruik om een aantal vragen, die bij SATL naar voren kwamen bij het lezen van de VKB, aan u voor te leggen.

1. **Luchtvaartnota (basis van de herziening luchtruim) vraagt om actualisatie**
   In de Luchtvaartnota (LVN) zijn verschillende scenario's voor de toekomstige ontwikkeling uitgewerkt. Daarin ontbreken echter stelselmatig scenario's waarin krimp van de luchtvaart uitgangspunt is: alle scenario's voor de toekomst zijn gebaseerd op groei en een geopend Lelystad Airport. De actuele ontwikkelingen hebben echter inmiddels de LVN ingehaald: ook het kabinet kiest inmiddels voor krimp van de luchtvaart in Nederland en Lelystad Airport is nog steeds niet geopend. Deze nieuwe realiteit vraagt om een actualisatie van de LVN en om een bijstelling van de luchtruimherziening, die immers gebaseerd is op de LVN.

   Concrete vragen:
   - Ligt het niet voor de hand om de LVN en de daarop gebaseerde herziening van het luchtruim te actualiseren en meer op de werkelijkheid af te stemmen?
   - Welke gevolgen heeft de huidige krimp van de luchtvaart in Nederland op de luchtruimherziening? Op welke wijze is hier in de VKB reeds op ingespeeld?
   - Is bij een krimpscenario van de luchtvaart met 60.000 vliegbewegingen een vierde (kostbare) aanvliegroute nog wel nodig?

- De 4e route lijkt niet alleen bestemd voor een beter milieu en een grotere betrouwbaarheid. Er ontstaat immers ook een grotere capaciteit in het luchtruim. Dan wordt de milieuwinst toch opgesoupeerd door meer vliegbewegingen? En welk doel zal in de praktijk gaan prevaleren?

2. **B+ routes**
   Op dit moment zijn de B+ routes voor het aan- en uitvliegen van Lelystad Airport van kracht. Het is inmiddels duidelijk geworden dat het laagvliegen in de interim-periode voorafgaand aan een herindeling van het luchtruim niet kan worden opgelost. En het is de vraag of het laagvliegen na de interim-periode wel kan worden opgelost met een optimaal luchtruim en optimale routes.
   Dit levert de volgende vragen op:
   - Tot welke datum blijven de B+-routes van kracht?
   - Hoe en wanneer vindt de optimalisatie van de routes in Flevoland plaats?
   - Welke bureaus//deskundigen zijn of worden hierbij betrokken? Gepleit wordt voor een onderzoek door een deskundig bureau.
   - Het oplossen van de laagvliegroutes is tot op heden steeds een harde randvoorwaarde en concrete toezegging voor opening van Lelystad Airport geweest. Kan nu de toezegging worden gedaan dat Lelystad Airport in de interim-periode niet zal worden geopend?
   - Kunnen de definitieve aan- en uitvliegroutes voor Lelystad Airport worden toegezonden?

3. **Effecten van de routes voor Lelystad Airport zijn onvoldoende onderzocht**
   Ondanks veelvuldig aandringen vanuit provincies, gemeenten en bewonersorganisaties zijn de effecten van de herindeling van het luchtruim nog steeds onvoldoende onderzocht en niet duidelijk. Vooral de effecten op de woon- en leefomgeving en de natuur zijn onduidelijk. Bovendien zijn de kaders en normen waarop de VKB moet worden beoordeeld, niet benoemd. Zonder een duidelijk inzicht in de gevolgen kan van de betrokken overheden geen duidelijk en afgewogen standpunt worden verwacht. De VKB is zodanig abstract, dat niet duidelijk is wat de gevolgen zijn. Zo wordt bijvoorbeeld over de vierde aan- en uitvliegroute geen enkele duidelijkheid gegeven.
   - Bent u het er mee eens dat de VKB zodanig abstract en vaag is, dat een goede beoordeling op dit moment niet mogelijk en dat eerst een nadere concretisering noodzakelijk is?
   - Welke stappen moeten worden gezet om van de VKB een duidelijk en toetsbaar scenario te maken?
   - Is het ministerie bereid om deze noodzakelijke stappen alsnog te zetten en de VKB uit te werken tot een toetsbare beslissing?

4. **Blokkade woningbouw door Lelystad Airport**
   Uit berekeningen van Lelystad Airport zelf blijkt dat de stikstofuitstoot van LA op termijn elk jaar opnieuw ca 524.000 kilo NO_x bedraagt. Dit blijkt uit de PAS-melding 2019, waarbij nota bene emissies alleen zijn berekend tot ruim 900 m hoogte en het netwerkeffect van wegverkeer te beperkt was. In plaats van Lelystad Airport kunnen dus 70.000 woningen gebouwd worden. Elk jaar opnieuw! En uit een EASA-rapport uit 2022 blijkt, dat juist bij vernieuwing van de vliegtuigen de stikstof-emissies naar verwachting onevenredig sterk toenemen.

   De conclusie is dan ook dat een opening van LA voor groot handelsverkeer verregaand negatieve gevolgen heeft voor de ontwikkelruimte en de woningbouw van Nederland.

   Alleen al door deze toename van de N-uitstoot zou LA zich hiermee in de Top 20 van grootste stikstof-uitstoters nestelen. Terwijl het kabinet op basis van het N-rapport van Remkes praat over de uitkoop van de Top 100 N-uitstoters in ons land.
   Wanneer daarbij wordt bedacht dat de emissies > 900 m niet worden meegerekend en deze emissies een veelvoud zullen bedragen van de emissies <900 m, zal de realiteit nog veel minder rooskleurig uitpakken

- Ligt het gezien de stikstofproblemen en de grote woningbouwopgave in Nederland niet voor de hand om definitief af te zien van de opening van Lelystad Airport?
- De stikstofemissies boven de 900 m moeten worden opgenomen in rapportages aan de EU. Ook de Tweede Kamer heeft gevraagd om onderzoek naar een methode om deze emissies te berekenen. De uitkomsten kunnen effect hebben op de herindeling van het luchtruim. Wordt hier inmiddels onderzoek naar gedaan?

5. Groei loopt tegen grenzen aan

Het VKB laat ruimte voor een groei van 1- 1,5 % voor de burgerluchtvaart. Genoemd wordt een streefgetal van 800.000 vluchten per jaar in de verre toekomst. De Staatsagent van het Ministerie van Financiën was echter enige tijd geleden van oordeel, dat 350.000 vtb voldoende is om Nederland te faciliteren.
Daarbij blijft de opening van Lelystad Airport zeer twijfelachtig door het ontbreken van een natuurvergunning, geen N-rechten, afgewezen als PAS-melder, geen oplossing voor de laagvliegroutes, onveilige landingsbaan, etc.

- Welke argumenten kunt u aanvoeren om deze groeiwens te rechtvaardigen in een samenleving, die op allerlei gebieden tegen de groeigrenzen aanloopt?
- Hoe kan de opening van Lelystad Airport worden gerijmd met een krimp van de luchtvaart op Schiphol?

6. Nachtvluchten

De LVN is gericht op het terugdringen van de nachtvluchten en vliegen in de randen van de nacht. De nacht wordt daarbij gedefinieerd als de periode van 23.00 – 7.00 uur. De beoogde openingstijden voor Lelystad Airport zijn van 23.00 – 6.00 uur, waarmee dus afgeweken wordt van de norm van acht uur ongestoorde nachtrust. Wanneer gebruik wordt gemaakt van de extensieruimte tot 24.00 uur, blijft slechts 6 uur nacht over. Europa schrijft echter een nachtrust van 8 uur voor.

- Kan het ministerie bevestigen dat de openingstijden van Lelystad Airport worden aangepast aan de definitie volgens de LVN en dat er vanaf Lelystad Airport niet in de nacht en de randen van de nacht gevlogen gaat worden?

7. Tegenstelling

De luchtruimherziening stelt dat tot 6.000 voet (ruim 1.800 m) rekening wordt gehouden met de gevolgen voor de woon- en leefomgeving. Daarboven zijn de gevolgen voor het milieu bepalend voor de routekeuzes. Vliegen op hoogtes >6.000 voet is echter relatief laag, uit onderzoeken is gebleken dat de hinder door vliegtuigen op deze hoogte door bewoners als hinderlijk wordt ervaren. Bovendien is onduidelijk hoe de gevolgen voor het milieu op een goede wijze in de afwegingen kunnen worden betrokken. De stikstofberekeningen onder meer voor Lelystad Airport worden immers slechts tot 3.000 voet (900 m) berekend.

- Tot 6.000 voet wordt het vliegen afgestemd op de vlieghinder. Is deze hoogte tot 6.000 voet niet te laag, nu bekend is dat ook boven 6.000 voet sprake is van ernstige verstoring van inwoners?
- Is voor een zorgvuldige afweging van de milieugevolgen van vliegen > 6.000 voet inzicht in de N-emissies >3.000 voet niet een vereiste?

Dit document is opgesteld door SATL. SATL bundelt de krachten van 25 burgergroepen uit 5 provincies. Zij maken zich grote zorgen over de kwalijke gevolgen van een opening van LA voor (recreatie-) economie, woon- en leefomgeving, natuur en klimaat én over de vertrouwenscrisis die zich al jaren aftekent ten opzichte van ‘Den Haag’. Door middel van onderzoek, dialoog en -als het niet anders kan- juridische procedures tracht SATL deze kwalijke gevolgen te keren. Met provinciale en gemeentelijke overheden onderhoudt SATL goede contacten.