

ZIENSWIJZE ONTWERP VOORKEURSBESLISSING LUCHTRUIMHERZIENING

SATL staat voor Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen. En verenigt 21 actiegroepen van bezorgde burgers in hun strijd tegen de schadelijke laagvliegroutes over grote delen van Nederland.

SATL-LELYSTAD

e-mail: voorzitter@satl-lelystad.nl

postadres: Westeinde 8, 7975 RK Uffelte

SATL

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
t.a.v. Directie Participatie
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Betreft: **Zienswijze Ontwerp Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening**

Uffelte, 22 februari 2021

Geachte heer, mevrouw,

De Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen (hierna: SATL) presenteren u hierbij onze zienswijze inzake bovengemelde Ontwerp Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening (hierna: OVL)

PREAMBULE

Tegenwoordig kunnen we vliegen en daarmee staat het luchtruim tot onze beschikking. Behalve veel mogelijkheden, brengt dat verantwoordelijkheid met zich mee, en wel naar alle wezens (mensen, dieren, planten) die voor hun leven en welzijn van de lucht afhankelijk zijn, respectievelijk op de grond te maken krijgen met de nadelen van alle activiteiten boven hun hoofd.

Respect voor deze medegebruikers zou dan ook centraal dienen te staan bij de vraag hoe met ons luchtruim om te gaan. Immers, wanneer deze vraag niet *hier en nu* centraal kan staan, *waar en wanneer* dan wel?

Toch treffen we dit soort afwegingen niet aan in de voorliggende teksten. Er wordt gesproken over doelen (efficiëntie, verduurzaming, militaire missie effectiviteit, vergroting capaciteit) en belangen (veiligheid, netwerkkwaliteit, duurzaamheid, leefomgeving). Doelen en belangen die deels evident strijdig zijn met elkaar.

Het sleutelwoord in dit proces, *respect*, treffen we zegge en schrijve nergens aan in de voorliggende documenten.

We noemen het maar bij de naam: degenen die, op welke manier dan ook, belang hebben bij de luchtvaart, hebben niet veel op met dit soort overwegingen. En het zijn de wensen van deze groep die ernstig doorklinken in de plannenmakerij. De consumenten van de luchtvaart gaan overigens ook niet vrijuit, maar hier hebben we te maken met een overheid die namens en in het belang van de samenleving keuzes moet maken, niet een overheid die alles en iedereen maar heeft te faciliteren of dat nu wijs is of niet.

SATL

De teksten over duurzaamheid, leefbaarheid en beperken hinder hebben in deze context het karakter van lippendienst. (Dit stellen we overigens zonder degenen die zich met man en macht inspannen om hier en daar – in de sfeer van procenten – wat winst te boeken op dat gebied tekort te willen doen.)

Wij (SATL) denken dat het wel degelijk mogelijk is om harde, ijkbare en handhaafbare randvoorwaarden te stellen aan het gebruik van het luchtruim. Die al in de huidige, van vage bewoordingen aan elkaar hangende teksten, prima benoemd hadden kunnen en moeten worden. Randvoorwaarden die ervan getuigen dat we wel degelijk bezig zijn met een respectvol proces.

Om een paar voorbeelden te noemen (zonder de pretentie een complete lijst te bieden):

- Stel aan de TMA's van vliegvelden strikte eisen qua omvang. De TMA van Schiphol is een goed voorbeeld van een véél te grote TMA, volgens internationale benchmarks.
- Bepaal dat buiten deze TMA's commercieel vliegverkeer onder een bepaalde hoogte (bijvoorbeeld FL100) niets te zoeken heeft.
- Eis dat gevlogen wordt volgens een optimaal vliegpatroon (CDO, CCO) en definieer wat hieronder verstaan wordt.
- Bepaal dat de intensiteit van vliegverkeer nooit zo groot mag zijn dat geen optimale vliegpatronen gevlogen kunnen worden.
- Definieer laagvliegen en waarborg dat dit niet kan plaatsvinden.
- Stel harde eisen aan toegestane geluidsprofielen van vliegverkeer. Zo ook aan uitstoot.
- Bepaal dat TMA's niet zo dicht bij elkaar mogen liggen dat interfererende verkeersstromen ontstaan die een optimaal vliegpatroon onmogelijk maken (resulterend in onnodige overlast op de grond). Vliegvelden als Rotterdam en Lelystad doorstaan deze toets niet, zoals duidelijk mag zijn.
- Stel keiharde limieten aan de uitstoot (NO_x, CO^2, fijnstof, enzovoort) van het totale Nederlandse vliegverkeer.
- Houd rekening met de cumulatieve effecten van overlast zoals cumulatie van geluid van vliegen, weg, spoor etc.
- Vlieg niet 's nachts en realiseer je dat de nacht voor kinderen op een ander moment begint en eindigt dan voor volwassenen (en dat wij, zijnde volwassenen, voor het welzijn van onze kinderen verantwoordelijk zijn). Voor de gezondheid van kinderen is het veel beter om na 20.00 uur niet meer te vliegen.
- Blijf uit de buurt van luchtruim waar de dichtheid van vogels zo groot is dat gevaar ontstaat voor vogels en vliegverkeer (een goed voorbeeld, maar lang niet het enige, zijn de Flevo randmeren).
- Realiseer je dat het elimineren van vogels om ons mensen veilig met vliegvakantie te kunnen laten gaan, ver verwijderd van een respectvolle omgang met de schepping.
- Verhoog het Transition Level naar bijvoorbeeld 5.000 voet (1.525 meter). Nu gaat vliegverkeer in Nederland al bij 3.000 voet (915 meter) naar drukhoogte, ten opzichte van de grond een variabel en dus onberekenbaar gegeven.
- Stel aan militair verkeer strikte eisen net als aan de overige luchtruimgebruikers. Op dit moment is de MME een 'heilig' gegeven waar wij eigenlijk niets over mogen zeggen. We kunnen ons echter niet aan de indruk onttrekken dat aan het claimen van luchtruim ten behoeve van militair gebruik een mate van territoriumdrang ten grondslag ligt. Heeft onze defensie, met TRA-10 en TRA-15 samen, daadwerkelijk maar liefst één derde (op de kilometer af) van het Nederlands vasteland nodig?

Met bovenstaande menen wij zeer concrete voorstellen te doen. Voorstellen die veel verder gaan dan de zeer vage bewoordingen waarmee we het nu moeten doen, en die recht doen aan de belangen van de mensen op de grond.

Met dergelijke duidelijke normen is het ook mogelijk om een MER op te stellen waar we daadwerkelijk iets aan hebben. Nu bevinden we ons immers in de wonderlijke situatie dat we enerzijds te horen krijgen dat concrete geografische keuzes nog niet gemaakt kunnen worden en anderzijds een MER wordt gepubliceerd op basis waarvan die keuzes er straks wel degelijk gaan komen. En dan is het te laat voor (serieuze) correcties.

Leeswijzer:
Deze zienswijze is opgebouwd uit de volgende delen en bijlage:

- Algemene beschouwing over de voorliggende OVL, waarin acht hoofdpunten aan de orde komen.
- Bijlage 1. Hierin treft u de concrete vragen en opmerkingen over de OVL aan. Deze maakt integraal deel uit van onze zienswijze.
- Bijlage 2. De ruimte voor de defensie maakt eveneens deel uit van de OVL. Gelet op deelname van Defensie aan de luchtruimherziening hebben wij onze vragen hieromtrent in een aparte bijlage opgenomen. Deze is ook onlosmakelijk verbonden met het geheel van de zienswijze.

Algemene beschouwing

1. Meer transparantie noodzakelijk

Recent is de Ontwerp Voorkeurbeslissing Luchtruimherziening (OVL) uitgebracht, bestaande uit een hoofddocument met diverse bijlagen. Al met al een indrukwekkend pakket. Op het eerste gezicht zijn het fraaie en zorgvuldig gedocumenteerde documenten, met een ogenschijnlijk afgewogen verhaal. Zo hebben wij vanuit SATL ook de OVL benaderd, vanuit de hoop dat het zal bijdragen aan een betere situatie in de lucht met minder geluidhinder voor de betrokkenen en zo weinig mogelijk schade voor de omgeving.

De ervaring heeft SATL inmiddels echter geleerd, dat bij alle documenten van I&W met betrekking tot de luchtvaart ook goed moet worden gekeken naar het verhaal achter het verhaal en naar belangrijke punten die versluierd worden weergegeven. En ook bij de OVL blijkt dit het geval. Wanneer de roze bril wordt vervangen door een heldere, blijkt dat achter de fraaie beschrijvingen ook veel vragen en onduidelijkheden verborgen zitten en andere werkelijkheden schuilgaan.

Het inramen en positioneren van de OVL gebeurt op vele plaatsen en op vele manieren. Een klein voorbeeld: in paragraaf 1.1 wordt aangegeven dat een motie in 2017 de aanleiding is om met de luchtruimherziening te starten. De realiteit is dat vanaf 2008 regelmatig, onder meer vanaf de Alders-tafel, als voorwaarde is opgenomen op herziening van het luchtruim en de verantwoordelijk bewindslieden dit ook meerdere keren hebben toegezegd maar niet hebben waargemaakt. Het zou het Ministerie sieren wanneer dit stukje geschiedenis ook in de OVL vermeld wordt.

Maar ook andere punten. Zo wordt geclaimd dat het laagvliegen voorbij zal zijn. In de pers heeft de minister zelfs geroepen dat de vliegtuigen zo hoog zullen gaan vliegen dat ze op de grond nauwelijks meer te horen zullen zijn. De realiteit is echter, dat in de luchtruimherziening tot 6.000 voet (eigenlijk FL060, dus drukhoogte en deze hoogte in de praktijk varieert tussen circa 1.680 en 1.980 meter) het woon- en leefmilieu centraal wordt gesteld. Impliciet betekent dit, dat hoger dan 6.000 voet geluidshinder niet meer bepalend is en dus niet meer als hinderlijk wordt gezien. Voor het eerst wordt daarmee in Nederland het vliegen 6.000 voet als normaal en acceptabel bestempeld, terwijl vliegtuigen op 6.000 voet als piekgeluid 65 dBA of meer kunnen produceren. En 65 dBA is meer dan goed hoorbaar. Andere voorbeelden:

- De OVL is op zichzelf genomen niet gericht op meer luchtvaart, maar op een beter ingericht luchtruim. Daarom levert de passende beoordeling geen toename van de totale en gemiddelde hinder op. Maar het heringedeelde luchtruim maakt wel een verruiming van civiele luchtverkeer mogelijk, één van de doelstellingen van de Luchtvaartnota (LVN). Het versluierde resultaat is dat de OVL weliswaar geen groei als doel formuleert, maar wel faciliteert.
- De luchtruimherziening streeft verduurzaming en minder geluidhinder na en tegelijkertijd verruiming van de capaciteit van het luchtruim. Deze doelen zijn in beginsel intrinsiek tegenstrijdig en nemen een voorschot op twijfelachtige extrapolaties. Deze tegenstelling wordt niet gemeld en niet nader onderzocht.
- Het routeverloop voor Lelystad Airport zal opnieuw worden overwogen en B+ is daarbij geen uitgangspunt, maar een opzet of aanpak daarvoor wordt niet gemeld en bij een voorlichtingssessie voor de Provinciale Staten van Gelderland wordt het tegenovergestelde uitgesproken.

Deze voorbeelden maken duidelijk, dat SATL de voorstellen kritisch heeft beoordeeld. Verzocht wordt de OVL over de hele linie meer transparant te maken, zodat iedereen kan doorgronden wat de voorstellen betekenen en welke gevolgen hieraan verbonden zijn.

2. Luchtruimherziening nu reeds gedateerd

De Ontwerp Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening is in sterke mate gebaseerd op de Luchtvaartnota (hierna: LVN). Daarbij mag de LVN dan een kabinetsbeslissing zijn, maar de nota is onderhevig aan een samenleving-brede kritiek, die door de systeemcrisis als gevolg van Covid-19 recentelijk alleen maar is vergroot en verdiept. Beide nota's gaan zonder nadere onderbouwing uit van groei van de luchtvaart: uitgangpunt is dat de huidige crisis in de luchtvaart na Covid-19 snel voorbij zal zijn en de ouderwetse groei weer zal plaatsvinden. Zowel de LVN als de OVL zijn erop gericht deze groei zo goed mogelijk te accommoderen, blijkbaar vanuit de gedachte dat groei van de luchtvaart per definitie goed is voor Nederland.

Dit standpunt mist echter iedere vorm van zorgvuldige onderbouwing. Dat is zeer opmerkelijk, nu de luchtvaart wereldwijd in een zeer diepe crisis is beland. Wat ontbreekt is een zorgvuldige analyse van de ontstane situatie, waardoor naar onze overtuiging onvoldoende de harde werkelijkheid van de toekomst in beeld is gebracht. Factoren die op zichzelf en in onderling verband te weinig zijn verkend, zijn onder meer:

- Wereldwijd worden we geconfronteerd met een klimaatcrisis, die de komende decennia enorme inspanningen en aanpassingen zal vragen om de drastische gevolgen te voorkomen. Hierover zijn ook internationale afspraken gemaakt en de EU heeft een ambitieus programma aanvaard, waarvoor Nederland de nodige inspanningen zal moeten verrichten. Ook de luchtvaart draagt substantieel bij aan deze crisis en zal haar bijdrage aan de oplossing moeten leveren.
- Het economisch herstel na Covid-19 zal lange tijd in beslag nemen en de pandemie heeft vergaande gevolgen door de voortdurende, wereldwijde verdieping van de crisis. Het ligt voor de hand dat dit gevolgen zal hebben voor de maatschappelijke opstelling van mensen, bijvoorbeeld ten aanzien van vliegen. In de luchtruimherziening wordt een goede analyse gemist.
- Covid-19 heeft duidelijk gemaakt, dat de volksgezondheid vraagt om voorzichtiger te zijn met internationale contacten. Er zal wereldwijd een heroverweging gaan plaatsvinden en ook noodzakelijk zijn over de toekomst van de internationale luchtvaart in relatie tot de volksgezondheid.
- Groei van de luchtvaart is gebaseerd op de gedachte, dat meer luchtvaart ook altijd goed is voor de economie. Economisch onderzoek wijst echter uit dat ongebreidelde groei van de luchtvaart economisch niet zonder meer aantrekkelijk is en zelfs kan leiden tot achterblijvende economische groei. Vooraanstaande economen en de RLI hebben dit ook onderbouwd en hiervoor gewaarschuwd. Bij luchtvaart en intercontinentale verbindingen gaat het om kwaliteit en niet om kwantiteit.
- Op de korte afstanden tot 500 km kan en zal het vliegen steeds meer worden vervangen door snelle treinverbindingen. Bovendien wordt verwacht dat het aantal zakelijke dienstreizen na Covid-19 blijvend lager zal zijn. De OVL haalt daarbij het SEO-onderzoek aan naar de gevolgen van Covid-19, met de conclusie dat de luchtvaart zich op betrekkelijk korte termijn zal herstellen. Onze conclusie is, dat dit onderzoek reeds gedateerd was bij het verschijnen, vóór de tweede golf.
- Door de impact van het vliegen (geluidhinder, stikstof, fijnstof, CO^2 en andere emissies die *global warming* veroorzaken op grote hoogte) neemt de druk internationaal toe om de kosten van het vliegen reëler te maken. Vliegreizen zullen in de toekomst aanmerkelijk duurder worden, waardoor de vraag naar vliegen zal afnemen
- De politieke en maatschappelijke druk om de intensiteit van het vliegverkeer te verminderen, neemt toe en verwacht mag worden dat dit leidt tot nieuwe visies op het vliegen waarin krimp van de luchtvaart als serieus scenario wordt meegenomen.
- De techniek om schoner en tegelijkertijd stiller te vliegen is nog niet ontwikkeld en hier is in de burgerluchtvaart ook nog geen serieus zicht op. Toch leunt zowel in de OVL als de LVN hier zwaar op, zonder overtuigende onderbouwing. Gezien de verregaande consequenties voor mens, dier en klimaat is het onverantwoord dit niet te onderzoeken. Deskundigen voorspellen dat het nog vele tientallen jaren zal kosten om wezenlijke veranderingen tot stand te brengen. Het ligt daarom niet voor de hand om uit te gaan van een groei van de luchtvaart op basis van een dergelijke omstreden aanname. *Elektrisch vliegen, bio-fuels, synthetische kerosine, waterstof*: op papier allemaal duurzame alternatieven, maar het zijn voorloping slechts druppeltjes op de gloeiende fossiele kerosine plaat.

SATL is daarom van mening dat de huidige crisis in de luchtvaart roept om een zorgvuldige heroverweging van de doelen van de luchtruimherziening, omdat een actuele en grondige analyse van de huidige situatie en de gevolgen daarvan voor de toekomst ontbreken. Het is te simpel om ervan uit te gaan dat na Covid-19 alles weer naar het oude terugkeert en de groei van de luchtvaart zonder meer moet worden gefaciliteerd. SATL is ervan overtuigd dat een goede analyse zal leiden tot een fundamentele wijziging van het programma luchtruimherziening. SATL dringt er daarmee op aan om aanleiding, opgave en doelen te heroverwegen en bovendien krimp van de luchtvaart als mogelijk toekomstig scenario in de luchtruimherziening op te nemen.

3. De OVL is onderdeel van luchtkasteel

Al jarenlang wordt in de luchtvaart gewerkt aan een luchtkasteel. Al in 2008/2009 is uit onderzoek gebleken, dat Lelystad Airport op een onmogelijke locatie is gesitueerd. Vanaf 2007 is ook helder, dat een verkeersverdelingsregeling zonder autonome groei onmogelijk is (zie ons in december 2020 verschenen boek 'Schiphol regeert'): de Tweede Kamer is hierover voortdurend niet of onjuist geïnformeerd en drie aangenomen moties in de Tweede Kamer zijn door de bewindspersonen niet uitgevoerd. En hoewel diverse noodzakelijke vergunningen en toestemmingen niet zijn geregeld, is het vliegveld toch vergroot/aangelegd en roept de minister dat Lelystad Airport binnenkort geopend kan worden. De basis voor het luchtkasteel is gelegd.

Vervolgens wordt een Luchtvaartnota in procedure gebracht, met als uitgangspunt dat Lelystad Airport geopend is en zonder daarin een krimpscenario voor Nederland als geheel en een variant zonder Lelystad Airport op te nemen. Alle factoren, die tot de huidige wereldwijde crisis in de luchtvaart hebben geleid, worden daarbij genegeerd. De LVN is inmiddels controversieel verklaard en ligt voorlopig stil tot een nieuw kabinet is gevormd. De tweede verdieping van het luchtkasteel is een feit.

Als derde verdieping op het luchtkasteel is vervolgens de OVL gebouwd, volledig gebaseerd op de Luchtvaartnota. Een Luchtvaartnota, die echter controversieel is verklaard en bovendien omstreden is omdat daarin uitsluitend *groei* als ontwikkelingsmodel is opgenomen.

SATL is van mening dat deze stapeling van onafgemaakte, controversiële luchtbellen niet op deze wijze en in deze volgorde kunnen worden gestapeld en gepresenteerd. De logische opbouw ontbreekt. Maar wat vooral dreigt, is dat een zelfstandige beoordeling van de onderdelen niet meer kan plaatsvinden, omdat het luchtkasteell dan in elkaar zakt.

4. B+ variant

Vanaf 2008 is van diverse kanten geroepen, dat een herindeling van het luchtruim dringend noodzakelijk is. Ook SATL heeft vanaf haar ontstaan aangedrongen op een herziening van het luchtruim, vóórdat opening van Lelystad Airport überhaupt overwogen mocht worden. Van essentieel belang daarbij is wel, dat de luchtruimherziening start met een schone lei: de situatie met laagvliegen boven de Veluwe, West-Overijssel, Drenthe en Zuidwest-Friesland kan alleen worden verbeterd,

als de B+ routeset verdwijnt. Op 5 november 2018 hebben hoge ambtenaren van het ministerie I&W tijdens een overleg met SATL verzekerd, dat bij de herziening van het luchtruim inderdaad met een schone lei zal worden gewerkt en B+ geen uitgangspunt zal zijn. In antwoord op Kamervragen heeft de minister dit op 30-10-2019 bevestigd:

'In het traject van de luchtruimherziening zijn bestaande routes geen uitgangspunt; dat geldt derhalve ook voor de routes van en naar Lelystad Airport. Er zal dan opnieuw gekeken worden naar de mogelijkheden en effecten van routes, welke integrale keuzes daarin te maken zijn en of dat leidt tot aanpassing van B+ en de aansluitroutes.' (Antwoord op Kamervragen. Aanhangsel Handelingen TK 2019/20, nr. 543, 30-10-2019).

Ook in de OVL en de PlanMER wordt expliciet aangegeven, dat B+ geen uitgangspunt zal zijn voor de luchtruimherziening.

SATL vindt deze toezegging zeer waardevol. Maar uiteraard is het vervolgens cruciaal dat deze toezegging ook daadwerkelijk wordt uitgevoerd en dat het achteraf geen wassen neus blijkt te zijn. Hier zijn we helaas niet gerust op. En deze ongerustheid blijkt niet onterecht te zijn. Zo is tijdens een informatiesessie over de luchtruimherziening op 3 februari jl. voor leden van Provinciale Staten van Gelderland door dhr. Rudy Megens, plaatsvervangend directeur van het programma Herindeling Luchtruim, verklaard dat de B+ routes van Lelystad Airport 'uitgangspunt' c.q. 'startpunt' zijn. Dit is in strijd met de expliciete beloftes die zowel de ambtelijke top als minister Cora van Nieuwenhuizen hebben gedaan en ook met wat in de OVL wordt beweerd. Dit voedt de verdenking dat het om loze beloftes gaat.

SATL bepleit daarom om de opening van Lelystad Airport pas te overwegen als op basis van een objectief en onafhankelijk onderzoek, met een integrale MER en een dito MKBA, een 'integrale programbeslissing' wordt genomen. Dat ook moet de perverse prikkel wegnemen om de gewraakte B+variant gemakshalve te handhaven of hooguit marginaal bij te stellen. Het ontwikkelproces moet bovendien voor 100 procent transparant zijn en controleerbaar duidelijk maken dat B+ daadwerkelijk géén uitgangspunt is. Opening op korte termijn is sowieso illusoir en geen zinnig mens kan nog pleiten voor opening vóór 2023, op basis van een luttel aantal vliegtuigen, een tot in lengte van jaren sterk negatieve exploitatie, een sterk afnam van de vraag en met vliegroutes die ingrijpend zullen (moeten) worden aangepast.

5. Lelystad maakt Luchtruimherziening extra gecompliceerd

In de OVL staat aangegeven dat deze zich richt op drie doelen, waarbij *veiligheid* een harde randvoorwaarde is:

- *een efficiënter gebruik en beheer van het luchtruim;*
- *de verduurzaming van het luchtruim zodat de impact van vliegen op de omgeving (geluid, CO^2, stikstof, fijnstof) wordt beperkt;*
- *de verruiming van de civiele capaciteit en militaire missie effectiviteit. De civiele capaciteit is voor de toekomstige ontwikkeling van de burgerluchtvaart en om ruimte te creëren voor een duurzamere afhandeling van het luchtverkeer met meer oog voor de leefbaarheid op de grond.*

Belangrijkste kenmerk van het Nederlandse luchtruim is de geringe omvang. Het Nederlandse luchtruim is zo klein dat een arriverend verkeersvliegtuig uitsluitend dalend de grens kan passeren en vertrekkend vliegverkeer bij de grens nog aan het klimmen is. Daarom is een intensieve samenwerking en afstemming nodig met de buurlanden.
In verhouding tot dit kleine luchtruim is de omvang van de luchtvaart in Nederland zeer groot. Verduurzaming en beperken van hinder worden immense opgaves. Ze zijn in dit Nederlandse luchtruim een zodanige omvang en complexiteit, dat verruiming van de civiele capaciteit hiermee simpelweg in strijd is. Bovendien is uit onderzoek (WLT, RLI) reeds naar voren gekomen, dat een ongebreidelde groei zelfs negatief uitpakt voor de economie en dat met 350.000 vliegbewegingen de economie en de thuismarkt meer gebaat is.

Het is zonneklaar, dat de herziening van het kleine Nederlandse luchtruim extra gecompliceerd wordt als Lelystad Airport daar voor groothandelsverkeer aan wordt toegevoegd. Bepalend hiervoor zijn onder meer de ligging direct bij Schiphol, maar ook de ligging bij het noordelijke oefengebied van Defensie, bij N-2000 gebieden en bij woonkernen. Verduurzaming en beperken van hinder bieden veel meer mogelijkheden, wanneer de complicerende factor Lelystad Airport niet aan het luchtruim wordt toegevoegd. De voorkeursvariant zal ongetwijfeld op veel punten beter uitpakken zonder Lelystad Airport:

- *nog (en misschien zelfs doorslaggevend) veiliger (= primair doel);*
- *eenvoudiger operationeel beheer (idem);*
- *beter voor klimaat (idem);*
- *beter voor hinderbeperking (idem);*
- *voorrang geven aan meest relevante vliegverkeer (idem)*
- *eenvoudiger ontwerp;*
- *eenvoudiger implementatie.*

Bovendien kan Lelystad Airport zonder problemen gemist worden:
- *ook zonder Covid-19 zou Lelystad Airport tot ten minste 2035 verliesgevend zijn;*
- *door de enorme crisis in de luchtvaart is de capaciteit zeker de komende tien jaren niet nodig;*
- *de ongewenste autonome groei kan, in strijd met drie moties van de Tweede Kamer, niet worden voorkomen;*
- *macro-economisch levert Lelystad Airport geen meerwaarde op;*
- *Lelystad Airport is controversieel verklaard en diverse fundamentele kwesties zijn niet opgelost: LHB nog niet aangenomen; VVR; stikstof; natuurvergunning. De diverse procedures zullen naar verwachting nog jaren in beslag nemen;*
- *ook de LVN, waarin Lelystad Airport ten onrechte als gegeven is opgenomen, is controversieel verklaard.*

SATL pleit daarom voor een aanvullende analyse naar de effecten op de voorkeursvariant, wanneer Lelystad Airport niet geopend zal worden. Daarbij is het belangrijk om het onderzoek transparant uit te voeren. Belangrijk is uiteraard om de uitkomsten uiteindelijk te betrekken bij de keuze van de voorkeursvariant.

6. Stikstof -emissie en -depositie ook boven 3.000 voet bepalen

U stelt op pagina 12 van de Passende Beoordeling:

"Er zijn geen modellen voorhanden om de depositie van emissies boven de 3000 voet op het niveau van een hectare in een specifiek Natura 2000-gebied in beeld te brengen (Commissie m.e.r., 2020)."

Dat is niet waar. Met behulp van het rekenmodel AERIUS is de depositie van emissies boven de 3.000 voet uitstekend in beeld te brengen. Immers, in AERIUS kunnen emissiebronnen op willekeurige hoogte geplaatst worden. Ook boven de 3.000 voet. Vervolgens berekent AERIUS de resulterende depositie, desgewenst voor heel Nederland. Het is evident dat hoe hoger de bron is gelegen, hoe minder nauwkeurig de exacte depositie op een specifieke hectare bepaald kan worden. Maar waarom is dat belangrijk? Omdat de ligging van de routes en tunnels toch nog niet in detail bekend zijn, is een hoge nauwkeurigheid sowieso nog niet nodig in deze fase. Wat wél nodig is, is een inschatting van de toename van de stikstofdeken boven Nederland, en een redelijke inschatting van de depositie in de kwetsbare gebieden.

- Kunt u, zo concreet mogelijk, aangeven hoeveel stikstofemissie plaatsvindt binnen de landsgrenzen boven de 3.000 voet voor verschillende zichtjaren (2030 en 2050) en voor de referentiesituatie?
- Hoe verhouden de emissie-totalen boven de 3.000 voet zich dat tot de emissie onder de 3000 voet?
- Kunt u een indicatieve depositieberekening maken in AERIUS, waarbij u ook de emissies boven de 3000 voet meeneemt?
- Kunt u onderzoeken wat de mogelijkheden zijn van andere rekenmodellen op het gebied van berekening van depositie t.g.v. emissiebronnen boven de 3000 voet, zoals het door de EC gebruikte EMEP (https://emep.int/) of het TNO-model EUROS-LOTUS (https://lotos-euros.tno.nl/applications/emissions-and-emission-modelling/). Beide modellen worden al genoemd in het advies van de Commissie Hordijk.

7. Stikstofdepositie op natuurgebieden is onvoldoende concreet

In de Passende Beoordeling is op pagina 16 aangegeven:

"Voor het onderdeel 'Herziening oostelijk en zuidoostelijk luchtruim Nederland en herinrichting van de naderingsgebieden van Schiphol, Rotterdam en Lelystad' zijn significant negatieve effecten voor Natura 2000-waarden niet op voorhand uit te sluiten omdat nog niet duidelijk is hoe de vliegroutes en verkeerspatronen geografisch zullen wijzigen. Door bij de vaststelling van de routes en verkeerspatronen rekening te houden met Natura 2000-gebieden (mitigerende maatregel) zijn significant negatieve effecten wel uit te sluiten.

Evenmin kan op dit moment worden beoordeeld of stikstofdepositie boven stikstofgevoelige habitats zal toenemen en - als dat gebeurt - of dat leidt tot significant negatieve effecten. Voor het laatste speelt bovendien dat geen modellen voorhanden zijn om de depositie van emissies boven de 3000 voet op het niveau van een hectare in beeld te brengen."

Wij onderschrijven uw conclusie dat negatieve natuureffecten door stikstofdepositie niet zijn uit te sluiten. Sterker nog, onze berekeningen hebben juist aangetoond dat deposities van stikstof aanzienlijk boven 1 mol/ha/jaar zijn in enkele kwetsbare gebieden.

Wij bestrijden dat u dit aspect in vervolgbesluitvorming over de luchtruimherziening nader kunt bezien. Immers, dit besluit resulteert de facto tot een toename van de stikstofdepositie op tal van Natura2000-gebieden in Nederland, welke verdere uitwerking u hier ook aan geeft.

U dient dit aspect daarom in de besluitvorming over déze Verkenning te bezien. Zo niet, dan handelt u in strijd met de Wet natuurbescherming en neemt u een onrechtmatig besluit.

Wij voegen daaraan toe dat wij u hierbij nogmaals wijzen op de motie-Van Raan die de Tweede Kamer op 26 september 2019 heeft aangenomen, en waarin wordt verlangd dat ook de stikstofuitstoot boven de 3.000 voet meetelt. Het al of niet ter beschikking staan van een rekenmodel doet niets aan de inhoud van deze motie af: ook deposities die afkomstig zijn van de emissies dienen in acht te worden genomen, desnoods in de vorm van een waarde binnen een zekere bandbreedte.

Wij verzoeken u derhalve om:

- het ontwerp besluit tot nader order in te trekken;
- de huidige en toekomstige emissies op Natura2000-gebieden kwantitatief in beeld te brengen;
- hierbij ook de stikstofuitstoot boven de 3.000 voet mee te tellen, conform de Motie Van Raan;
- te benoemen in welke Natura2000-gebieden negatieve natuureffecten door stikstofdepositie niet zijn uit te sluiten;
- te bezien op welke wijze deze negatieve natuureffecten wilt mitigeren en compenseren;
- de door u voorgenomen maatregelen ecologisch te onderbouwen: op welke wijze garanderen deze maatregelen dat de door u voorgenomen negatieve natuureffecten per saldo niet leiden tot achteruitgang van betreffende Natura 2000-gebieden.

8. Toename stikstofdepositie op N2000 door militair verkeer

Op pagina 61 van de PlanMER is aangegeven:

"Er is geen sprake van een toename van de totale stikstofemissie en evenmin van de totale stikstofdepositie door militair verkeer op Nederlands grondgebied."

Deze uitspraak is onjuist. Inderdaad kan de totale emissie grosso modo hetzelfde blijven. Wegens het grensoverschrijdende karakter van de uit deze emissies volgende depositie is het mogelijk dat uitbreiding van het noordelijk oefengebied en de opheffing van het zuidelijk oefengebied per saldo resulteert in een grote totale stikstofdepositie op Nederlands grondgebied. Immers, mogelijk komt een groter deel van de emissies straks juist binnen de landsgrenzen neer, waar deze nu nog neerslaat in de buurlanden België en Duitsland.

De stikstofdepositie boven de Noordelijke provincies neemt door de verplaatsing fors toe, terwijl de kritische depositiewaarden van alle hier gelegen stikstofgevoelige habitattypen in de huidige situatie ruimschoots worden overschreden. Uw ontwerp voorkeursbeslissing luchtruimherziening brengt de exacte gevolgen voor deze Natura2000-gebieden niet in beeld, noch beschrijft het op welke wijze deze gevolgen

worden gemitigeerd en gecompenseerd of op welke wijze invulling wordt gegeven aan het herstel van betreffende habitattypen.

Hiermee leidt uw ontwerp voorkeursbeslissing luchtruimherziening onherroepelijk tot significant negatieve effecten ten aanzien van de natuurlijke kenmerken van één of meerdere stikstofgevoelige Natura2000-gebieden in de provincies Groningen, Fryslân, Drenthe, Overijssel en Gelderland. Hieruit volgt dat uw ontwerp voorkeursbeslissing luchtruimherziening strijdig met de bepalingen uit de Wet natuurbescherming.

9. De effectbeschrijving in de PlanMER is ondermaats

In de PlanMER wordt aangegeven:

"Er is mogelijk wel een andere verdeling van de stikstofdepositie. Daar zullen sommige natuurgebieden profijt van hebben en andere niet."

Deze effectbeschrijving is ondermaats. Wij verzoeken u om in beeld te brengen voor welke Natura2000-gebieden u een verbetering verwacht, en voor welke een verslechtering, voorzien van een bandbreedte in toename en afname van depositie.

Op basis van de nu door u in beeld gebrachte informatie bent u niet op rechtmatige wijze in staat om uit de door u doorlopen Verkenning een voorkeursalternatief vast te stellen waarvan met zekerheid is vast te stellen dat deze vergunbaar is op grond van de Wet natuurbescherming.

Wij verzoeken u derhalve om:

- het ontwerp besluit tot nader order in te trekken;
- de huidige en toekomstige emissies op Natura2000-gebieden kwantitatief in beeld te brengen;
- hierbij ook de stikstofuitstoot boven de 3.000 voet mee te tellen, conform de Motie Van Raan;
- te benoemen in welke Natura2000-gebieden negatieve natuureffecten door stikstofdepositie niet zijn uit te sluiten;
- te bezien op welke wijze u deze negatieve natuureffecten wilt mitigeren en compenseren;
- de door u voorgenomen maatregelen ecologisch te onderbouwen: op welke wijze garanderen deze maatregelen dat de door u voorgenomen negatieve natuureffecten per saldo niet leiden tot achteruitgang van betreffende Natura 2000-gebieden.

Op pagina 11 van het planMER wordt gesteld:

"Om een indicatie te geven van de eventuele relatieve toe- of afname van stikstofdepositie is de hoeveelheid gebruikte brandstof als maat gebruikt. Op basis hiervan wordt geconcludeerd dat het VKA een positief effect heeft op de stikstofdepositie in Nederland."

En op pagina 215 van het planMER:

"Het VKA leidt tot een reductie van het brandstofgebruik van naar verwachting 8%; een indicatie voor de te verwachten verandering in stikstofdepositie. Het VKA scoort daarmee ++ op dat criterium."

Deze toekenning van "een positief effect" dan wel "de score ++" is op methodologisch onverantwoorde wijze tot stand gekomen en pertinent onjuist. Het aspect stikstofdepositie richt zich op stikstof dat neerslaat in Natura2000-gebieden. Het is onheus om de beoordeling van dit aspect op te hangen aan de totale stikstofemissie. Hiermee doet u geen recht aan de mogelijk verslechtering van individuele Natura 2000-gebieden. En dat moet wel.

Immers, u constateert in zowel het planMER als de Passende Beoordeling dat "significant negatieve effecten voor Natura 2000-waarden niet op voorhand zijn uit te sluiten". Oftewel, het voorkeursalternatief (VKA) van uw ontwerp voorkeursbeslissing luchtruimherziening leidt met grote waarschijnlijkheid tot een verslechtering van de Natuur op verschillende locaties in heel Nederland. Dit geldt des te meer, wanneer daarbij wordt bedacht dat bij twijfel moet worden uitgegaan van het worst-case scenario. U kunt daardoor niet anders dan dit aspect een negatieve score toe te kennen, of "de score --".

10. Voorkeursbeslissing niet dichttimmeren

De OVL waarop gereageerd kan worden, is globaal en abstract. Daardoor zijn veel zaken op dit moment nog niet helder en is het lastig om precies te beoordelen hoe de uitwerking er zal uitzien. Voorbeelden van onduidelijkheden zijn onder meer:

- Waar komen de vierde fix en de vliegbuizen te liggen? Voor mensen die hiermee geconfronteerd worden is dit belangrijk.
- Is het voorgestelde vliegen in buizen wel haalbaar? Voor zover bekend zijn er nog geen simulatievluchten uitgevoerd.
- Hoe dicht vliegen vliegtuigen op elkaar binnen zo'n buis? Alleen achter elkaar of ook (deels/schuin) naast elkaar?
- Ook is niet duidelijk hoeveel buizen noodzakelijk zullen zijn voor de landende en vertrekkende vliegtuigen. Een buis heeft een breedte van 3,5 tot 4,0 km. Bij meerdere parallelle buizen kan dit een strook met aanzienlijke oppervlakte opleveren.
- Aansluitend aan het voorgaande, is het dan ook de vraag op welke wijze en op basis van welke oppervlakten in de PlanMER en de passende beoordeling is gewerkt.
- Wat gaat het betekenen, wanneer de luchtruimen van Schiphol, Rotterdam en Lelystad worden gecombineerd (de uitgesproken voorkeur voor samen). Op dit moment is dit nog niet duidelijk.

Zoals ook in de OVL wordt aangegeven, zullen de voorstellen nader worden uitgewerkt en meer concreet worden gemaakt.

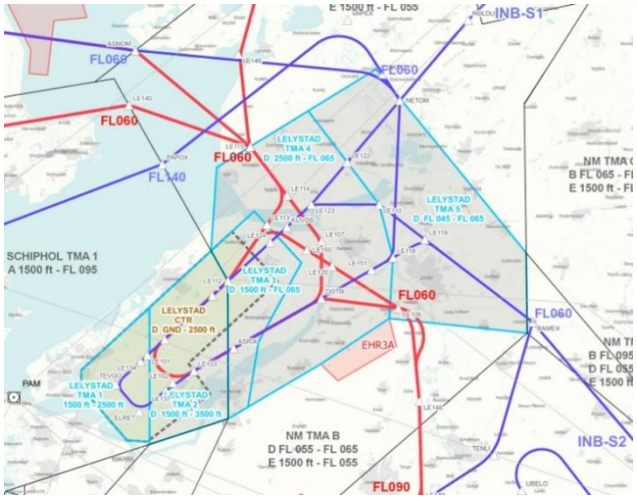
Gezien het abstracte karakter en de vele onduidelijkheden over de uitwerking van de OVL, is SATL van mening dat ook in de volgende fase wanneer de uitwerking heeft plaatsgevonden op de hoofdstructuren gereageerd moet kunnen worden. Door het abstracte karakter van de OVL zou het niet goed zijn om deze als afsluiting van de ter inzagelegging volledig dicht te timmeren. Een integrale MER en dito MKBAS met alle bijbehorende procedures zijn een *conditio sine qua non*.

SATL

11.Laagvliegen nader definiëren

In de OVL wordt de indeling tot 1.830 m bepaald door de geluidhinder, boven de 1.830 m is de hinder (CO^2, stikstof, ultra-fijnstof) bepalend voor de routering. Impliciet wordt daarmee aangegeven, dat het geluid van vliegverkeer boven de 1.830 m geen probleem is. In de praktijk leiden de piekgeluiden van vliegtuigen op 1.830 m of net daarboven tot veel ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden. Dit heeft alles te maken met het achtergrondgeluid, wat juist buiten de stedelijke gebieden veel lager is, waardoor de hinderbeleving tgv vliegtuigen juist in de landelijke gebieden veel groter is. In de luchtruimherziening dient daarom expliciet aandacht te zijn voor de definitie van laagvliegen, om te voorkomen dat Nederland ongemerkt wordt geconfronteerd met een besluit dat in Nederland overal en zogenaamd zonder geluidproblemen op 1.830 m kan worden gevlogen. Een dergelijk besluit zou Nederland onleefbaar maken.

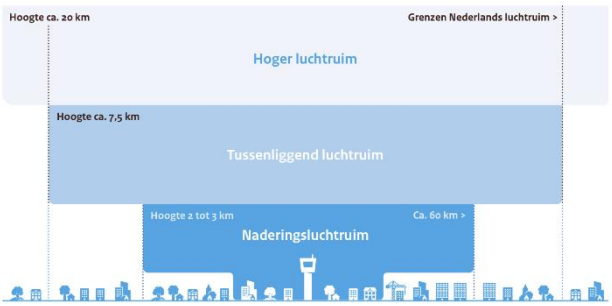
Blijkbaar wordt laagvliegen gedefinieerd als vliegen onder 1.830 m/6.000 voet. Ook bij de routes voor Lelystad Airport komt steeds de hoogte van 1.830 m in beeld. Nergens wordt echter duidelijk gemaakt of onderbouwd waar deze hoogte op is gebaseerd. Op de Kop van de Veluwe wordt volgens de plannen hoger dan 1.830 m gevlogen, terwijl dit volgens alle onderzoeken zal leiden tot relatief een hoog percentage geluidproblemen voor de mensen onder de routes. De grens lijkt ook willekeurig gekozen. In Duitsland wordt in het luchtverkeer uitgegaan van 10.000 voet/3.000 m. In Nederland, waar bij vertrekkende vliegtuigen in veel gevallen sprake zal zijn van doorstijgen, zal deze hoogte veel hoger moeten komen te liggen.



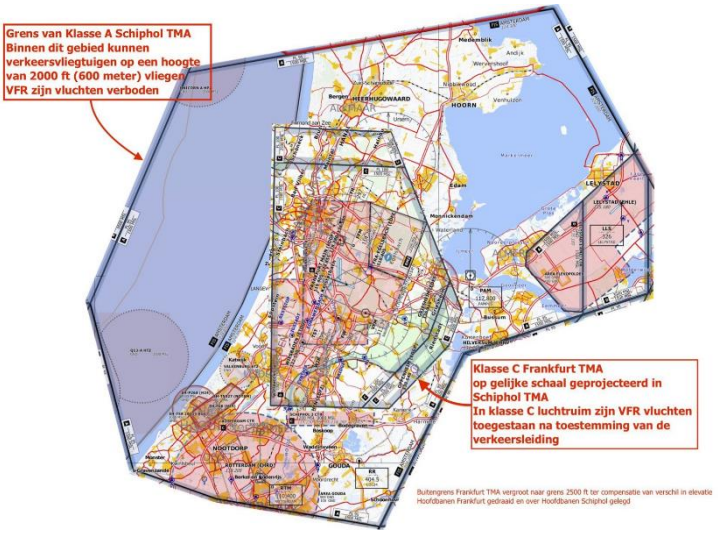
Voorts blijkt dat i.g.v. handhaving van de B+-routes rond Lelystad Airport er op veel locaties op het 'oude land' ruim onder de 1800 meter gevlogen wordt, getuige de onlangs doorgevoerde wijziging in de luchtruimindeling rond Lelystad Airport (m.n. TMA-4 (D 2500 ft – FL 045) en TMA-5 (FL 045 – FL -065). Dit gebied omvat niet alleen verschillende Natura-2000 gebieden en de driehoek Wezep – Hattem – Heerde, maar ook steden als Kampen en Zwolle. Gaarne een toelichting hoe de minister kan stellen dat de laagvliegroutes voorbij zouden zijn.

SATL

Schiphol TMA in figuur 24 van het OVL geeft een schematische schets van het luchtruim. Het naderingsluchtruim wordt hierbij als één geheel weergegeven, terwijl dit behoort te bestaan uit een Control Zone (CTR) en een Terminal Control Area (TMA). In figuur 24 wordt een TMA weergegeven met een platte ondergrens. Momenteel is dit ook het geval met Schiphol TMA 1.



Figuur 24: Het luchtruim onderverdeeld in drie lagen boven een luchthaven



In vergelijking met bijvoorbeeld Frankfurt TMA neemt klasse A Schiphol TMA1 (ondergrens 1500 voet) hiermee 5 keer zoveel ruimte in als klasse C TMA van Frankfurt (ondergrens 2500 voet). Het zou beter zijn om de ondergrens van de TMA getrapt te laten oplopen, zoals nagenoeg overal elders gebruikelijk is. Zie bijgaande illustraties. De z.g. "upside down wedding cake". Figuur 24 doet vermoeden dat dit in het OVL niet het geval is.

Wij verzoeken u de gestelde vragen in zowel de algemene beschouwing als ook in de bijlagen één voor één te beantwoorden in uw reactienota.

Hoogachtend,

Namens de aangesloten lokale en regionale actiecomités binnen SATL
(Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen)

Leon Adegeest, voorzitter
Hans Kempenaar (vicevoorzitter)
Marc Huiberts (secretaris)

e-mail: voorzitter@satl-lelystad.nl

postadres: Westeinde 8, 7975 RK Uffelte

SATL

BIJLAGE 1

Hierbij ontvangt u, als bijlage, onze (detail) vragen m.b.t. de Ontwerp-Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening.

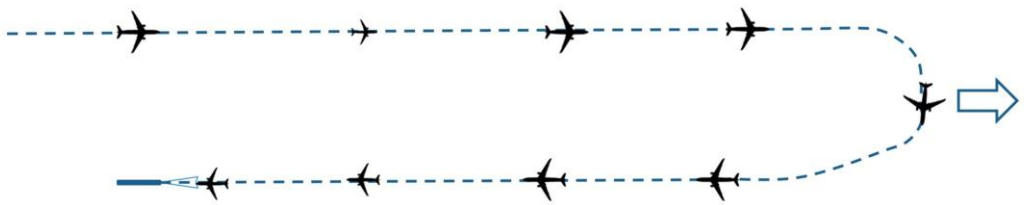
Laagvliegroutes

1) OVL blz. 18 en PlanMER blz. 78. "*In de luchtruimherziening zijn de lokale vertrek- en naderings-routes (B+) en de aansluitroutes namelijk geen uitgangspunt voor het ontwerp."* Kunt u aangeven welke toezeggingen m.b.t. de B+-variant in de regio door (namens) de minister zijn gedaan en op welke gronden u nu hebt besloten deze variant niet meer als uitgangspunt te hanteren?

2) OVL blz. 25. "*Omdat Nederland een klein land is met veel verschillende luchtruimgebruikers is luchtruim een schaars goed. Om daarmee zo goed mogelijk om te gaan is het allereerst nodig om er bij het detailontwerp voor te zorgen dat alleen luchtruim wordt gebruikt dat ook daadwerkelijk nodig is*." Is het dan ook mogelijk om de routes in het luchtruim zodanig in te perken dat bij daadwerkelijk gebruik altijd de variant met de minste omgevingshinder wordt gevolgd? (ALARA-principe)

3) OVL. blz. 27. "*Herinrichting van de naderingsgebieden voor Schiphol, Rotterdam en Lelystad, om het vliegen op vaste routes met continue klim- en daalprofielen mogelijk te maken. Het naderings-gebied Schiphol wordt voorzien van vier binnenkomende verkeersstromen met bijbehorende naderingspunten."* Dat zijn er nu drie. Welke keuze wordt wanneer gemaakt welke verkeerstroom mag worden gekozen? Is dat de optie van de minste omgevingshinder? En waar (bij wie) ligt die keuze en is het niet opvolgen van die keuze handhaafbaar?

4) *Het OVL spreekt over vaste routes onder de 6000 voet en directe routes boven de 6000 voet Er zal worden gevlogen volgens het concept Continuous Climb Operation en Continuous Descent Operation (CCO/CDO) zowel boven als onder de 6000 voet. Momenteel wordt er niet gevlogen via vaste aankomstroutes, maar wordt er vrije radar vectoring toegepast. Vooral tijdens de piektijden leidt dit tot zeer inefficiënte aankomstroutes, waarbij vliegtuigen soms tot de grens van Schiphol TMA op lage hoogte worden gevectord alvorens te worden ingedraaid naar de ILS van de in gebruik zijnde landingsbaan. Behalve een inefficiënte vluchtuitvoering levert deze*



Figuur 20: Bij veel aanbod voor een landingsbaan kiest de verkeersleiding op Schiphol typisch voor de langer wordende "trombone", zoals de pijl naar rechts aangeeft. Als het aanbod afneemt, schuift de trombone als het ware weer naar links.

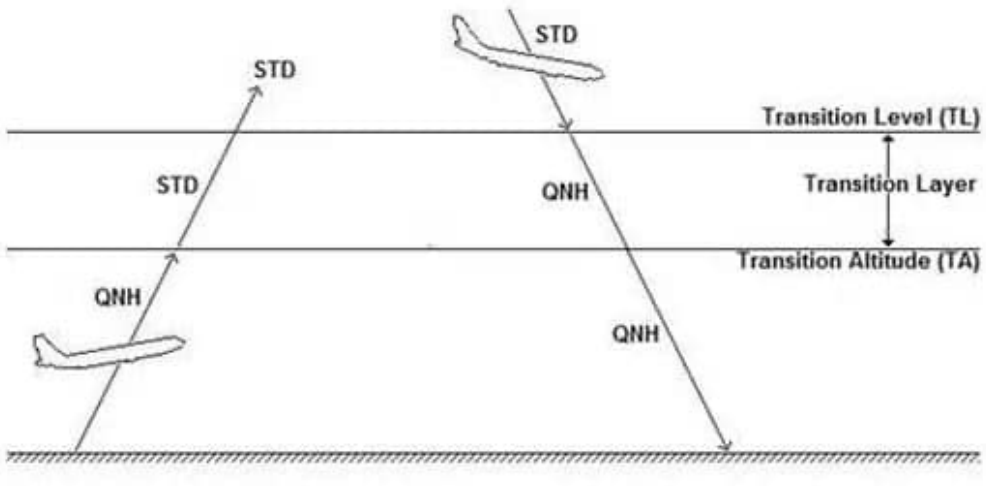
methode ook overlast op voor omwonenden. Volgens het OVL wordt de uitschuivende trombone voor de naderingen vervangen door vaste routes met een vast daalpatroon volgens CDO. Het OVL geeft geen nadere informatie over de laterale en verticale profielen van deze vaste routes. Het OVL geeft geen nadere omschrijving van de CDO. De luchtvaartgids (AIP) geeft momenteel de volgende definitie bij EHAM AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES:

A flight path is considered continuously descending when there is no level segment. A segment is considered level if the altitude loss is less than 50 ft over a distance of 2.5 NM.

Een duidelijke omschrijving van een CDO en CCO ontbreekt in het OVL en is noodzakelijk. Kunt de begripsbepaling van een Continuous Descent zoals deze in de OVL is bedoeld beantwoorden?

5) Mer blz. 11. "*Het VKA heeft vanwege naderingen via buizen (vaste routes met een vast hoogteprofiel) ook een positief effect op de voorspelbaarheid van geluid*." Kunt u aangeven of u in uw berekeningen bent uitgegaan van een verplichting deze buizen te gebruiken, of van de mogelijkheid dat deze worden gebruikt. Kunt u vervolgens aangeven of en zo ja waarom beide antwoorden verschillen? En of dat voor de verdere doorrekening gevolgen heeft. Wij kunnen ons bijv. voorstellen dat in het geval de buizen geen verplichtend karakter hebben, vliegtuigen in principe over heel Nederland verspreid in het luchtruim kunnen vliegen, i.p.v. geconcentreerd in buizen.

6) *Transitie hoogte /level. Nederland heeft een transitie hoogte van 3000 ft voor klimmend IFR verkeer. Vanaf 3000 ft wordt overgeschakeld van hoogte QNH (luchtdruk herleid naar zeeniveau) naar hoogte in flight levels welke gemeten worden vanaf een standaard druk van 1013,25 hPa. (QNE) Het eerste bruikbare flight level dan FL040 (4000 ft gemeten vanaf 1013,2 hPa) indien de transition layer in dat geval ten minste 1000 ft werkelijke hoogte bedraagt Indien de QNH lager is dan de standaard druk van 1013,2 hPa, is FL040 niet bruikbaar omdat de transition layer*



minder is dan 1000 ft. Het OVL maakt hiervan geen melding. Voor een goede

beoordeling van de voorliggende opties is dit noodzakelijk. Van welke transitiehoogte wordt nu uitgegaan en welke wijzigingen zijn in voorbereiding?

Omgevingshinder

7) OVL blz. 8. "*Overeenkomstig de publieke belangen in de Luchtvaartnota worden scherpe eisen gesteld aan toekomstig gebruik en beheer van het luchtruim wat betreft veiligheid, leefomgeving en duurzaamheid."* Kunt u aangeven welke scherpe eisen (per categorie) dat zijn, hoe smart die scherpe eisen zijn en hoe u die nu en in de toekomst vaststelt, meet, monitort en garandeert?

8) OVL blz. 9. "*Door standaard uit te gaan van het concept van continu klimmen en continu dalen over vaste routes wordt de CO^2-uitstoot nog verder beperkt en ook de geluidshinder*." Worden die routes dan verplicht voor de luchtvaart en wat is dan de geraamde daling in emissie en geluid?

9) OVL blz. 9. "*Wat betreft geluid kan het beoogde operationele concept van vaste routes met continu klimmen/continu dalen volgens het planMER bijdragen aan een substantiële beperking van de geluidsbelasting op de grond orde grootte 15-25%."* "Kan" bijdragen. Wij vragen u maatregelen te treffen opdat dit wijzigt in "zullen" en/of "moeten"? (Meetbaar en afdwingbaar)

10) OVL blz. 44. "*Onder het doel vergroting van de efficiëntie vallen de criteria vluchtefficiëntie en efficiëntie van militaire transit; onderdeel van de militaire missie effectiviteit (MME*)."
U noemt een aantal keren een percentage (9% en 7% lezen we) m.b.t. efficiëntie. M.a.w. meer vliegtuigen in het luchtruim. Dat lijkt dan weer strijdig met de vermindering van hinder. Kunt u aangeven wat het effect is op de omgevingshinder als de efficiëntie gelijktijdig leidt tot meer vliegbewegingen? (Hogere uur capaciteit versus score in tabel 2 op blz. 43).

11) Mer blz. 12. We lezen dat u continuïteit laat prevaleren boven bijv. omgevingshinder. Op basis van welke uitgangspunten (en op basis van welk vastgesteld document) hebt u bepaald dat continuïteit altijd prevaleert?

12) Mer 69. "*Ook emissies die afkomstig zijn van het luchtverkeer boven 3.000 voet (de zogenaamde cruise emissions) zijn relevant. In een vraag van ons aan de Europese Commissie werd dat bevestigd. Er zijn momenteel echter geen modellen voorhanden om de depositie van emissies boven de 3.000 voet op het niveau van een hectare in beeld te brengen*." Los van modellen willen we u vragen een uitspraak te doen wat de invloed is voor de wel bestaande maar niet mee berekende emissie heeft op maaiveldhoogte.

13) Mer blz. 102. "*Voor Schiphol wordt er -ondanks de groei van het aantal vliegtuigbeweging- een afname van het aantal geluidgehinderden verwacht ten opzichte van de huidige situatie door het stiller worden van vliegtuigen, de introductie van elektrisch vliegen (in 2050 zullen vluchten korter dan 500km elektrisch zijn, dit zorgt voor een geluidsreductie van ongeveer 30% per vlucht) en afname van het aantal vliegbewegingen gedurende de nacht*." Eerder heeft de Minister, en zeker wetenschappers, aangegeven dat deze stelling niet houdbaar is. De PlanMER is opgesteld door een gerenommeerd ingenieurs -en adviesbureau met veel

wetenschappers en hoogopgeleide technische functionarissen. Kunt u deze stelling (in 2050 zullen t/m 30% geluidsreductie per vlucht) vanuit uw eigen expertise onderbouwen? En uit welke studie blijkt dat?

14) PB. Blz. 2: "*Sinds 1 januari 2017 vormt de Wet natuurbescherming het wettelijk kader voor bescherming van Natura 2000-gebieden. Hierin is onder meer beschreven dat projecten en andere handelingen die de kwaliteit van de natuurlijke habitats of habitats van soorten van het Natura 2000-gebied kunnen verslechteren of een significant verstorend effect kunnen hebben op de soorten waarvoor het gebied is aangewezen, gelet op de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000-gebied, niet mogen plaatsvinden zonder vergunning (conform artikelen 2.7, 2.8 en 2.9 van de Wet natuurbescherming*)." Nu de Minister heeft toegegeven dat voor o.a. Lelystad Airport een LNV-vergunning nodig is, kunt u dan iets zeggen over de mogelijkheden van een significant verstorend effect van de beoogde minimale hoogte van de "buizen" boven Natura2000 gebieden? Mag dat bijv. lager zijn dan 6000 voet?

15) PB blz. 12. Conclusie: "*Op voorhand kan niet worden uitgesloten dat de wijziging van de hoofdstructuur waardoor in het zuiden extra ruimte beschikbaar komt voor het civiel verkeer negatieve effecten heeft op Natura 2000- waarden. Door bij de vaststelling van de routes en verkeerspatronen rekening te houden met Natura 2000-gebieden (mitigerende maatregel) lijken significant negatieve effecten als gevolg van geluidsverstoring wel te voorkomen. Significant negatieve effecten als gevolg van stikstofdepositie kunnen niet op voorhand worden uitgesloten, maar kennis ontbreekt om daarvoor verantwoordelijke extra stikstofdeposities op stikstof-gevoelige habitats in beeld te brengen*." Onze opmerking is dat het ontbreken van kennis op dit gebied u niet ontslaat van de verplichting de (mogelijke) effecten in beeld te brengen om aan te tonen dat zich geen significante negatieve effecten gaan voordoen en daarmee een LNV-vergunning noodzakelijk is. Bent u het eens met deze opmerking en hoe gaat u hieraan invulling geven?

Wet- en Regelgeving / rechtsbescherming van de burger

16) OVL blz. 9. "*Het derde onderdeel van de Voorkeursbeslissing heeft betrekking op de volgende fase en beschrijft welke aanpak er wordt gevolgd tijdens de planuitwerking.*" Wat als in die fase niet kan worden voldaan aan de (vastgestelde) doelen (want de exacte locatie/ de omgeving wordt immers pas dan toegevoegd) uit de eerdere Fase? De doelen hebt u geformuleerd in de Startbeslissing van april 2019. Is er dan een terugvalscenario? En hoe ziet die er dan uit? Of confronteert u ons met een besluit dat helaas niet aan alle eisen voldoet maar wel doorgaat? Bent u van plan om, een integrale MER en MKBA met alternatievenafwegingen op te stellen en in procedure te brengen in de luchtruimherziening?

17) OVL blz. 13. "*Als ontwerpprincipe bij de herziening van het luchtruim heeft het Rijk ervoor gekozen dat tot en met 6000 voet (1828 meter) hoogte het beperken van geluid prioriteit heeft en dat boven 6000 voet het beperken van CO^2-uitstoot voorop staat*." Is deze keuze in een notitie/ document verwoord. Is er bijv. wetenschappelijke onderbouwing te geven van het uitgangspunt van de grens op 6.000 voet? Mogen we dan een kopie van die notitie? En is er sprake van een handhavingsaspect om de gewenste doelen te behalen?

18) OVL blz. 48. "*Het planMER bevestigt in met name kwalitatieve bewoordingen een positief doelbereik van het Voorkeursalternatief: de plannen dragen daadwerkelijk bij aan het bereiken van de gekozen doelen: efficiëntie, verduurzaming en capaciteit, met behoud van het huidige hoge veiligheidsniveau*. Even later lezen we: *Die keuzes zullen in meer of mindere mate invulling moeten geven aan het daadwerkelijk te realiseren doelbereik*." U redeneert hierbij vanuit het voorkeursalternatief, niet vanuit de te beogen effecten. Deze redenatie houdt dus in dat het eens gekozen alternatief blijkbaar het eindantwoord is en dat dit antwoord hier en daar beter of slechter voldoet aan de beoogde effecten. Kunt dit omdraaien? De varianten af te wegen tegen de beoogde effecten. M.a.w. de effecten voor de doelen van de luchtruimherziening als bij de voorkeursvariant Lelystad Airport worden weggelaten?.

19) Mer, blz. 4: "*Dit planMER geeft informatie over de milieugevolgen van de luchtruimherziening. Die herziening bestaat uit een nieuwe indeling van het Nederlandse luchtruim en de manier waarop in de toekomst het dagelijks luchtverkeer wordt afgehandeld*. In het Ontwerp Voorkeurs-beslissing, staat letterlijk (blz. 55) "*Het gaat hier om een begrijpelijke wens om de mogelijke effecten te kunnen plaatsen in een specifieke geografische context. In deze fase van het programma is dat nog niet mogelijk*". Kunt u aangeven hoe u toch in staat bent geweest een Plan MER op te stellen, zonder dat u weet over welke specifieke geografische context locatie het gaat? Dit impliceert dat u in de volgende fase de geografische context van elke mogelijke locatie beschrijft en onderzoekt op de mogelijke gevolgen van de Voorkeurs-beslissing. Dit, zonder dat u nu al weet of de Voorkeursvariant overal gaat passen. Klopt deze aanname?

20) Mer, blz. 5. "*De beperkte omvang van het Nederlandse luchtruim en de totale luchtruimbehoefte van de gebruikers hebben ertoe geleid dat maar één haalbare mogelijkheid voorhanden bleek te zijn*." Kunt u aangeven uit welke (vastgestelde) studie dat is gebleken. En mogen wij daar een exemplaar van?

21) Mer blz. 13. "*Hierbij is gebruikt gemaakt van diverse onderzoeksrapporten, beleidsdocumenten en bestaande MER's. Onzekerheden bij het in beeld brengen van de effecten komen vooral voort uit leemten in kennis, uit onzekerheden over autonome ontwikkelingen in en buiten de luchtvaart en onzekerheden over de nadere uitwerking van het programma en doorwerking van het beleid."* Kunt u expliciet aangeven waar de leemte in kennis en de onzekerheden over autonome ontwikkelingen een relevante rol hebben gespeeld in uw afweging m.b.t. de mogelijke gevolgen van de plannen. Kunt u vervolgens aangeven (bijv. in percentages) welke deel van uw aannames een rol hebben gespeeld bij het vaststellen van het ontwerp Voorkeursbeslissing. En kunt u tevens aangeven in welke bandbreedte de (on)nauwkeurigheid van uw aannames moet worden bezien. In het geval u over deze onzekerheden een peer-review of risicoanalyse hebt laten uitvoeren, dan vragen we hierbij naar deze (onderliggende) documenten. We kunnen ons uiteraard voorstellen dat deze onzekerheidspercentages afnemen gedurende het proces (lees in de vervolgfase). Wellicht dat u dat kunt bevestigen. De opsomming op blz. 68 geeft wel in inzicht in de thema's maar niet in de gevolgen voor de onzekerheid.

22) Mer blz. 96. "*Tegelijkertijd moet worden vermeld dat de Luchtruimherziening in relatief grote mate bijdraagt aan het realiseren van capaciteit voor de groei van de luchtvaart, maar in mindere mate aan de in de Luchtvaartnota beoogde duurzaamheid en leefbaarheid*." U zegt hierbij eigenlijk dat groei boven duurzaamheid

en leefbaarheid gaat. Een PlanMER heeft echter als doel de grenzen van die ambities te verkennen en in beeld te brengen, of grenzen te stellen aan de groei omdat dan duurzaamheidseisen of leefbaarheidseisen niet (kunnen) worden gehaald. In die zin zouden er grenzen aan groei moeten zitten! Kun u aangeven wanneer (in tijd en v.w.b. aspecten) die grenzen worden bereikt. Kunt u tevens aangeven welke voorstellen enkel met handhaving bereikt zouden kunnen worden?
(Ongesanctioneerde groei houdt volgens de Plan MER in dat duurzaamheids- en leefbaarheidsdoelen helemaal niet worden gehaald)

23) Luchtvaart is infrastructuur wordt vaak gezegd. In dat opzicht kan je de indeling van het luchtruim als een infrastructureel project beschouwen. Op juridisch vlak bestaan er echter grote verschillen tussen infrastructurele projecten op de grond en in de lucht. Wijzigingen van procedures en indeling luchtruim wordt geregeld bij Algemene Maatregel van Bestuur volgens **artikel 5.11 Wet luchtvaart**.

24) *"Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur:*
a. worden, met inachtneming van het type en de dichtheid van het luchtverkeer, delen van het vluchtinformatiegebied Amsterdam alsmede luchthavens aangewezen waar de daarbij bepaalde vormen van luchtverkeersdiensten worden verleend;
b. worden in het vluchtinformatiegebied Amsterdam luchtverkeersroutes en -procedures vastgesteld, waaronder mede zijn begrepen naderings-, vertrek- en wachtprocedures, alsmede luchtverkeerspatronen;
c. kunnen delen van het vluchtinformatiegebied Amsterdam worden aangewezen als bijzondere luchtverkeersgebieden, waar daarbij gegeven voorschriften gelden.
Burgers en organisaties hebben de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen, waarna het kabinet komt met een nota van antwoord. Daarna houdt het zo'n beetje op. De wijziging wordt gepubliceerd in de Staatscourant en Luchtvaartgids, waarmee het de status krijgt van een Algemeen Verbindend Voorschrift. Voor burgers en organisaties bestaat er daarna geen beroepsmogelijkheid."
Op welke wijze zullen burgers en burgerorganisaties SATL betrokken worden bij besluitvorming, waarbij daadwerkelijk invloed en (mede)zeggenschap ontstaat?

25) De Commissie m.e.r. heeft in haar advies (no. 3421 van 29-10-2019) o.a. aangegeven de "*impact van vliegroutes op de omgeving (geluid, CO^2, NOx, (ultra) fijnstof te verminderen*". Vervolgens formuleert ze een viertal punten die ze noodzakelijk vindt om op te nemen in de MER:
- *Inzicht in de vanuit milieuoogpunt optimale vluchtprofielen en -routes en hoe mogelijke varianten voor een nieuw luchtruimontwerp deze maximaal kunnen faciliteren;*
- *De milieueffecten van de varianten en de voorkeursvariant, uitgaande van de volume en verdelingskeuzes die gemaakt zijn/worden in de Luchtvaartnota en de maximale benutting van de piekcapaciteit gecreëerd door de luchtruimherziening. Definieer toetsingscriteria die inzicht geven in de daadwekelijke milieueffecten;*
- *De geografische vertaling van de milieueffecten in relatie tot de ligging van stedelijke gebieden, natuurgebieden en stiltegebieden;*
- *De wijze waarop invulling wordt gegeven aan monitoring en evaluatie van doelbereik en daadwerkelijk optredende milieueffecten.*



SATL

Wij constateren dat u tot op heden hoegenaamd niets van deze voorstellen hebt overgenomen, laat staan hebt uitgewerkt. Ook treffen we geen documenten (bijvoorbeeld de Voortoets in het kader van de Wet natuurbescherming) aan die ons inzicht moet geven in de mogelijke significante gevolgen voor de instandhoudingsdoelen voor de Natura 2000-gebieden. Een onderwerp waar de commissie m.e.r. ook de vinger op legt. Daarmee gaat u, naar onze mening, volledig voorbij aan ook voor de burger belangrijke onderwerpen. Wij vragen u expliciet (en in welk besluit dat is verwoord) aan te geven waarom u deze adviezen van de Commissie m.e.r. niet hebt opgevolgd, dan wel de documenten alsnog toe te voegen aan het dossier en vrij te geven aan de openbaarheid.

SATL

BIJLAGE 2

Defensie oefengebied

Geografische ligging van het oefengebied

In de nota van antwoord van de notitie reikwijdte en detailniveau wordt het volgende opgemerkt over de ligging van de verruiming van het oefengebied: *"In de concept Voorkeursbeslissing en bijbehorende planMER zal de totstandkoming van de hoofdstructuur nader en navolgbaar worden onderbouwd. Op de concept-Voorkeursbeslissing, die de voorkeursvariant inclusief de uitbreiding van het militaire oefengebied bevat en ook de referentiesituatie inzichtelijk maakt, kan een ieder een zienswijze indienen." "De precieze grenzen van het oefengebied worden opgenomen in de concept Voorkeursbeslissing, die in de zomer van 2020 wordt gepubliceerd. Bij het gebruik van het oefengebied neemt Defensie de minimale vlieghoogtes in acht die zijn vastgelegd in de betreffende regelgeving. Dat gebeurt nu ook al."*

1) Geconstateerd is dat de geografische aanduiding van het te verruimen oefengebied in het Noorden zeer globaal is, een soort vlekkenplan, en niet in overeenstemming is met bovengenoemde. De vraag is dan ook wat is de geografische afgrenzing?
2) De civiele verkeerstromen boven het naderingsgebied van de luchthaven Groningen/Airport Eelde worden verplaatst in zuidelijke richting. Hoe zien deze routes eruit, wat zijn de te verwachten vlieghoogtes en wat zijn hiervan de gevolgen, bijvoorbeeld qua geluidsniveau?
3) Volgens de Luchtvaartnota vindt een eerste tijdelijke verruiming van de militaire oefenmogelijkheden in Noord-Nederland plaats in 2023. Hoe wordt deze tijdelijke verruiming gedefinieerd?

Vlieghoogte en vliegbewegingen

Defensie maakt een onderscheid tussen laagvlieggebieden en laagvliegroutes. De laagvlieggebieden worden gebruikt door helikopters. Deze gebieden kennen een hoogte van 50 meter boven de grond. De laagvliegroutes worden gebruikt door jacht- en transportvliegtuigen (op 75 meter boven de grond)

4) Op welke hoogten wordt gevlogen in de verruiming van het oefengebied?
5) Is er sprake van laagvlieggebieden in het verruimde oefengebied? Zo ja, waar liggen deze gebieden en op welke hoogten wordt gevlogen?
6) Wat is het aantal vliegbewegingen per jaar, inclusief aanvoer van transportvliegtuigen en vliegtuigen vanaf Volkel richting de vliegbasis Leeuwarden?
7) Wordt de laagvliegroute 10A geactiveerd? Of definitief geschrapt?
8) Leidt verruiming van het oefengebied tot meer oefeningen in NAVO-verband?

Geluidsruimte vliegbasis Leeuwarden

In het aanwijzingsbesluit van de vliegbasis Leeuwarden als militair luchtvaartterrein uit 1960 waren geen beperkingen aan het gebruik gesteld. In 1986 is in het Structuurschema Militaire Terreinen (SMT-1) een indicatieve Ke-geluidscontour vastgelegd. Op grond van de Luchtvaartwet is op 22 maart 1993 een geluidszone ingesteld. Voor de vliegbasis Leeuwarden gold per die datum ook van rechtswege een geluidszone ingevolge de Wet geluidhinder. Op de Europese referentiedatum was voor de vliegbasis ook een vergunning op grond van de Hinderwet van kracht.
In de nota De toekomstige geluidsbelasting van de F-35 (update 2014) Berekeningen voor de omgeving van de vliegbases Leeuwarden en Volkel wordt het volgende opgemerkt m.b.t. geluid. In het rapport wordt gesproken over de verwachte geluidbelasting. De werkelijke geluidbelasting kan alleen jaarlijks achteraf worden

vastgesteld met analyses van het feitelijke vliegverkeer en wordt vastgelegd in jaarrapportages. Analoog aan de jaarberekeningen worden in dit rapport ook de 40 Ke en 65 Ke contouren bepaald. De verwachte geluidsbelasting van 20 F-35 jachtvliegtuigen per vliegbasis, uitgedrukt in een 35 Ke contour, past binnen de wettelijke vastgestelde 35 Ke geluidszones. Uit de meetgegevens van nieuwe geluidsmetingen die in 2013 op Edwards Air Force Base zijn uitgevoerd zijn LAmax waarden voor deze overvliegscenario's opnieuw berekend, met de volgende uitkomst:

- *Fly-over op 1000 voet bij MIL power zonder naverbrander : 110 dB*
- *Fly-over op 1000 voet bij MIL power met naverbrander : 115 dB*

In de uitzending van Eenvandaag van 2-2-2021 is aangetoond aan de hand van gegevens van de 15 meetstations in de omgeving van de vliegbasis Leeuwarden dat de F-35 veel meer lawaai maakt dan de F-16 en ook dat de gemeten waarden significant hoger liggen dan de berekende waarden. Over alle geluidsmetingen van2020 wordt de conclusie getrokken dat de F-35 gemiddeld ruim 5 decibel meer lawaai maakt dan de F-16, bij de landing maar liefst een kleine 12 decibel. Dit impliceert dat de start van de F-35 in de geluidscontouren meetelt voor drie F-16's. En bij de landing staat de F-35 zelfs gelijk aan vijftien F-16's.

9) Hoeveel geluidruimte is opgenomen in de aanvraag voor de natuurvergunning voor de vliegbasis Leeuwarden en hoe verhoudt dit zich tot het aantal te verwachten vliegbewegingen in het militair oefengebied en met name in het verruimde gedeelte? Het gaat hierbij om militaire transporten, F-35 en F-16 en overig vliegverkeer.
10) De huidige geluidruimte en de geluidmetingen van 2020 staan op gespannen voet met elkaar. Betekent dit minder vliegbewegingen en/of aanpassing van de geluidsruimte?
11) Wat zijn de geluidmetingen van de F-35 op 2000 en 3000 voet; dit met het oog op de stiltegebieden en Natura 2000-gebieden in het zuidelijk deel van het oefengebied in Friesland?
12) Vindt op termijn uitbreiding plaats van het aantal F-35 toestellen en hoe verhoudt zich dit tot de vastgestelde geluidsruimte? Leidt toename van het aantal toestellen tot aanpassing van de geluidsruimte of wordt e.a. gecompenseerd door de vliegbasis Volkel en de openstelling van vliegbasis de Peel?
13) Geluidsoverlast dient gemeten te worden en vraagt om een uitbreiding van het aantal meetpunten in het militair oefengebied, conform de situatie in het Noorden van Friesland, zeker als er sprake is van laagvliegen.

Geluidsoverlast en gezondheidsrisico's

Met de geluidsoverlast van de F-35 lopen de bewoners van de dorpen rondom de vliegbasis reële gezondheidsgevaren op. De WHO houdt aan bij vlieggeluid Lden 45 dB en Lnight 40dB. Dit zijn gemiddelden, maar bij L max (bij de F-35 dus tussen 100 en 115 dB) zijn de repercussies aanzienlijk. In geval van een woonsituatie levert boven 42 dB in de kamer slaapverstoring en hinder op, boven 50 dB Lden is er meer kans op hypertensie en hart-en vaatziekten, leesachterstand toename van 1 maand bij elke 5 dB toename aan geluid. Langere tijd geluidsterkte boven de 75 dB gehoorstoornissen en tinnitus (oorsuizen). Bovenstaand wordt onderbouwd door het RIVM. Hierbij een uittreksel uit een RIVM rapport van 2019 met een link naar https://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/2019-0177.pdf. In 2018 heeft de WHO nieuwe gezondheidskundige richtlijnen voor geluid gepubliceerd: Environmental Noise Guidelines for the European Region (2018). De richtlijn geeft aanbevelingen voor weg- rail- en vliegverkeer, windturbines en recreatiegeluid en is gebaseerd op de nieuwste wetenschappelijke inzichten (tot en met 2014). De WHO heeft de advieswaarden

gebaseerd op 'evidence reviews' voor verschillende gezondheidseffecten. Hierbij werd steeds hetzelfde protocol gevolgd. In deze 'evidence reviews' zijn niet alleen de resultaten van verschillende studies onderzocht, maar is ook de kwaliteit van de bewijskracht beoordeeld. Voor de volgende gezondheidseffecten zijn reviews geschreven: • hinder • effecten op slaap • effecten op hart- en vaatstelsel en metabole systeem • effecten op leerprestaties • effecten op mentale gezondheid • effecten op het ongeboren kind • effecten op gehoor • interventies. Omdat windturbines en recreatiegeluid buiten de scope van deze GGD richtlijn vallen, worden de aanbevelingen van de WHO voor deze bronnen hier niet besproken. De WHO volgt in de nieuwe richtlijnen een andere aanpak voor de onderbouwing van de advieswaarden dan voorheen. In plaats van een waarde waaronder geen gezondheidseffecten zijn te verwachten, geeft de WHO nu een advieswaarde gebaseerd op een bepaald percentage ernstige hinder en ernstige slaapverstoring, namelijk: 10% ernstige hinder en 3% ernstige slaapverstoring. De WHO maakt hierbij gebruik van de nieuwe blootstelling-effect relaties voor de verschillende bronnen, gepresenteerd in de reviews van Guski et al. (hinder) en Basner & McGuire (slaapverstoring). Zie Tabel 3.1 voor de advieswaarden. Voor de nachtelijke blootstelling aan vliegverkeer gaat de WHO uit van 11% ernstige slaapverstoring. De WHO geeft aan dat de betrouwbaarheid van het voorspellen van ernstige slaapverstoring bij geluidsniveaus onder de 40 dB Lnight te laag is om een betrouwbare advieswaarde af te leiden. Bovendien stelt de WHO het volgende: 'lower levels would probably require a ban on night or early morning flights altogether, which is not feasible in many situations, given that the general population tends to value the convenience of air travel'.

14) Gelet op de conclusies van het RIVM is nader onderzoek onder de bewoners rondom de vliegbasis noodzakelijk alvorens een vergunning af te geven voor de vliegbasis Leeuwarden. Kunt u de status van dit onderzoek melden en wilt u het verstrekken zodra het is afgerond?
15) Deelt u de opvatting dat de conclusies ook van toepassing zijn voor de bewoners in oefengebieden, waar militair vliegverkeer op lage hoogten plaatsvindt?

Natura 2000-gebieden

Uit de nota van antwoord notitie reikwijdte en detailniveau:
"Militaire oefeningen volgen geen vaste routes, waardoor een analyse van de effecten niet op dezelfde wijze representatief is als een analyse van de effecten van de civiele luchtvaart en de effecten van militaire transit. Militaire oefeningen moeten echter wel aan verschillende regels voldoen vanwege de maatschappelijke effecten die deze oefeningen hebben. Dit is vastgelegd in bijvoorbeeld minimale vlieghoogten en vergunningen. De weging van de verschillende effecten gebeurt door te bekijken welke variant het beste tegemoetkomt aan de doelen van de luchtruimherziening. Deze doelen betreffen het verruimen van de civiele en militaire capaciteit, met inachtneming van de grondwettelijke taken van Defensie, een efficiënter gebruik en beheer van het luchtruim en verduurzaming door een beperking van geluidshinder en uitstoot. De afweging wordt uiteindelijk gemaakt door is een bestuurlijke beoordeling en daarmee een keuze van de bewindslieden van I en W en Defensie"

Verruiming van het oefengebied heeft gevolgen voor de Natura-2000 gebieden, die in dit gebied liggen. Temeer gelet op de motivering in de uitspraak van het handhavingsverzoek: "De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State hanteert als uitgangspunt dat een project dat kan leiden tot een toename van

stikstofdepositie op overbelaste stikstofgevoelige natuurwaarden in een Natura 2000-gebied, significante gevolgen kan hebben voor de instandhoudingsdoelstellingen van dat gebied, zodat daarvoor in beginsel een passende beoordeling moet worden gemaakt.
Het is op voorhand niet uitgesloten dat deze activiteiten kunnen bijdragen aan een toename van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden die in het voormalige Programma Aanpak Stikstof (hierna: PAS) waren opgenomen".

In de uitspraak over het handhavingsverzoek wordt tevens het volgende opgemerkt: "Deze vraag beoordeel ik, gezien denkbare negatieve effecten op Natura 2000-gebieden op, naar en vanaf de vliegbasis Leeuwarden voor de effecten stikstofdepositie en geluidsverstoring. Het is op voorhand niet uitgesloten dat het lucht gebonden gebruik, in het bijzonder het gebruik in de overgangsfase op de vliegbasis Leeuwarden van het type gevechtsvliegtuig F-16 naar het gevechtsvliegtuig F-35, kan leiden tot meer (geluid)verstoring op voor een geluidstoename gevoelige diersoorten in een Natura 2000-gebied en daarmee significante gevolgen kan hebben voor de instandhoudingsdoelstellingen van dat gebied"

16) Welke Natura 2000-gebieden liggen binnen de invloedssfeer van het plan militair oefengebied?
17) Wat zijn de IHD's (instandhoudingsdoelen) van deze natuurgebieden en hoe verhouden zij zich tot de geluidsoverlast, stikstofdepositie en de effecten op flora en fauna? Is daar onderzoek naar verricht?
18) Momenteel - zonder verruiming van het oefengebied - vliegen met de regelmaat van de klok militaire vliegtuigen laag over Natura-2000 gebieden in ZO Friesland en de kop van Overijssel. Het betreft hier: F-16 en F-35 straaljagers, Hercules transportvliegtuigen, Chinook transport helikopters en een enkele keer een Apache gevechtshelikopter. Dit leidt tot verstoring van vele duizenden foeragerende vogels zoals ganzen, eenden, reigers. Wat is de meerwaarde van dit met name zeer verstorende laagvliegen over land ten opzichte oefeningen boven zee?

    De vliegbewegingen van militaire vliegtuigen in Friesland, Drenthe, Groningen gaan dwars door de trekroutes van vele miljoenen trekvogels die het hele jaar door van zuid naar noord en andersom vliegen. Deze vogels vliegen tot een hoogte van 3 kilometer!

19) Is er onderzoek gedaan naar de kans op een birdstrike in deze gebieden. Zo ja, zijn deze rapporten beschikbaar?
20) Hoe groot acht u de kans dat dit laagvliegen leidt tot birdstrikes, zoals de ramp met de Hercules op Eindhoven Airport ons geleerd heeft (aanvaring met een zwerm spreeuwen)?
21) Bestaat er een risico-inventarisatie, rampen- en/of reddingsplan voor de verruiming van het oefengebied ? Zo ja zijn deze documenten beschikbaar?
22) Wat zijn de aard en omvang van de effecten die op kunnen treden: geluidsoverlast, stikstofdepositie in relatie van de Habitat-richtlijnen van de Natura-2000 gebieden?
23) Stikstofberekeningen op basis van verschilberekeningen zijn relevant. Temeer daar stikstofberekeningen gemaakt moeten worden voor alle Natura-2000 gebieden binnen het oefengebied. Welke uitkomsten heeft dit opgeleverd?
24) Zijn er in samenhang met andere activiteiten en plannen effecten op Natura 2000-gebieden en in hoeverre is er sprake van een cumulatief effect in combinatie met de burgerluchtvaart?

Groningen Airport Eelde
Groningen Airport Eelde heeft de minister van IenW gevraagd om de mogelijkheid te geven om meer militair verkeer af te handelen. Thans zijn 400 vluchten toegestaan. Ook is geopteerd voor lesvluchten met straalvliegtuigen en grote commerciële vliegtuigen. De airport heeft dit verzoek ingediend om het exploitatietekort gedeeltelijk weg te kunnen werken.

25) Wat is het standpunt van de landelijke overheid in deze?
26) Welk standpunt neemt het ministerie van I en W en Defensie in m.b.t. mogelijkheid van een uitwijkhaven voor de vliegbasis Leeuwarden, zoals geopperd door de directie en aandeelhouders van Airport Groningen-Eelde?