



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

Verzenddatum 3 oktober 2019  
Ons kenmerk U19.07319  
Uw brief van

Onderwerp **Zienswijze gemeente Lansingerland op  
NRD plan-MER Luchtruimherziening**

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij zend ik u de zienswijze van de gemeente Lansingerland op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor het plan-MER voor de luchtruimherziening. Wij verzoeken u onze zienswijze te betrekken in de verdere besluitvorming ten aanzien van de luchtruimherziening.

Met een vriendelijke groet,  
gemeenteraad van Lansingerland

drs. Marijke Walhout  
Griffier

Ruimte & Economie  
**Ruimtelijk & Economisch beleid**

Postbus 1  
2650 AA Berkel en Rodenrijs

**Nadere informatie**  
Tanja Dronkers

**Telefoon**  
14 010

**E-mail**  
[info@lansingerland.nl](mailto:info@lansingerland.nl)

**Website**  
[www.lansingerland.nl](http://www.lansingerland.nl)

<b>Zienswijze gemeente Lansingerland op Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor de plan-MER Luchtruimherziening</b>		
	<b>Paragraaf, blz. Onderwerp</b>	<b>Opmerking</b>
1.	Blz. 5 en 4.2 blz. 34  Inleiding  en  Participatie	<p>De Notitie vermeldt dat het bevoegd gezag advies vraagt over de NRD aan betrokken overheden. Vraag is welke overheden dat zijn, nu de omliggende gemeentes van luchthavens (rondom RTHA) hier niet bij betrokken zijn. Dit betekent dat deze gemeentes slechts via een zienswijze hun inbreng kunnen geven. Dit zien wij als een gemiste kans.</p> <p>De positie van gemeenten behoeft een verbijzondering. De mate waarin gemeenten te maken krijgen met de effecten van vliegverkeer of de aanwezigheid van een luchthaven, zouden een relatie moeten hebben met hun positie in het participatieproces. Vertegenwoordiging van direct geraakte gemeenten door intermediairs als provincie of VNG is voor een effectieve participatie niet wenselijk. Wij doen de suggestie gebruik te maken van bestaande bestuurlijke samenwerkingsverbanden. Alleen VNG in de Klankbordgroep is onvoldoende om van vertegenwoordiging door gemeenten te spreken.</p>
2.	1.1 op blz. 8 en 1.2 op blz. 9  Aanleiding voor de luchtruimherziening  En  Doel van de luchtruimherziening	<p>Over de aanleiding voor de luchtruimherziening wordt op pagina 8 gezegd dat de regering de noodzaak om actief klimaatbeleid te voeren met zo min mogelijk uitstoot en hinder, als reden ziet voor de herziening van het luchtruim. Wij onderschrijven deze opvatting.</p> <p>Tegelijkertijd is de doelstelling van de herziening de civiele en militaire capaciteit te verruimen. De doelstelling van de herziening wat betreft verduurzaming is alleen het verminderen van de impact van vliegroutes op de omgeving. Dit roept het beeld op dat groei het belangrijkste uitgangspunt is voor de luchtruimherziening, en verduurzaming alleen de routes zelf betreft, ook kan dit betekenen dat de groei van het vliegverkeer via deze routes een toename van de uitstoot en hinder inhoudt. Wij kunnen ons niet vinden in deze beperking van de duurzaamheidsdoelstelling.</p>
3.	1.4 op blz. 10 en 11  Goede informatie	<p>Het doel van een plan-m.e.r. is om in de besluitvorming het milieubelang een volwaardige rol te laten spelen. In plaats van alleen milieu- en natuureffecten mee te nemen, heeft het bevoegd bezag besloten om de reikwijdte van het plan-MER voor de luchtruimherziening te verbreden door ook te kijken naar effecten op capaciteit, efficiëntie en veiligheid. Er wordt evenwel geen prioriteitstelling aangegeven. De vraag is in hoeverre het milieubelang hiermee ondergeschikt wordt gemaakt aan de effecten ten aanzien van capaciteit, efficiëntie en veiligheid?</p> <p>Wij verzoeken u kenbaar te maken welke gewicht aan welke effecten wordt toegekend.</p>
4.	1.5 op blz. 11 en blz. 22  Scope plan-m.e.r.	<p>In spoor 1 'resultaten behaald voor 2023' gaat het om het wegnemen van belemmeringen om zoveel mogelijk ongehinderd te klimmen op de aansluitroutes van Lelystad Airport. Dit valt niet in de scope van deze plan-m.e.r. In en ná 2023 kunnen de routes wel anders komen te liggen. <i>In de</i></p>

	<p>en</p> <p>Hoofdstructuur 2023</p>	<p><i>luchtruimherziening zijn de lokale vertrek- en naderingsroutes en de aansluitroutes echter geen uitgangspunt.</i></p> <p>In spoor 2 ‘resultaten behaald in 2023’ gaat het om een betere benutting van het luchtruim: de herinrichting van het noordelijk deel en van het oostelijk en zuidoostelijk deel van het Nederlands luchtruim om de ontsluiting voor het handelsverkeer van en naar Nederlandse luchthavens (met name Schiphol, Lelystad, Eindhoven en Rotterdam) te verbeteren en herinrichting van het noorden van het Nederlands luchtruim i.v.m. inpassen militair oefengebied.</p> <p>In de uitleg op blz. 22 wordt alleen ingegaan op de ontsluiting voor de verkeersstromen van Schiphol en de beoogde stromen van en naar Lelystad (die meer ruimte nodig hebben).</p> <p>Betekent bovenstaande dat vliegroutes van en naar luchthaven RTHA ondergeschikt zijn voor de herindelings van het luchtruim en pas worden ingevuld nadat de routes voor de andere luchthavens (met name Schiphol en Lelystad) zijn ingevuld? Wij kunnen ons hier niet in vinden en verzoeken u in de varianten ook rekening te houden met vliegroutes van en naar RTHA en de hieraan gekoppelde de belangen van de omgeving van RTHA.</p>
5.	<p>1.5 op blz. 11</p> <p>Scope plan-m.e.r.</p>	<p>Op blz. 8 onder aanleiding voor de luchtruimherziening geeft u aan dat de vraag naar vliegverkeer blijft groeien. Ten aanzien van de voorkeursvariant beschrijft u dat de luchtruimherziening een plan is voor een doorontwikkeling van een toekomstbestendig luchtruim vanaf 2023 op weg naar 2035 en dat het luchtruim van de toekomst in ieder geval <i>‘robuust is: in staat om onder vrijwel alle omstandigheden de benodigde capaciteit, zowel civiel als militair, te faciliteren’.</i></p> <p>Dit impliceert dat alle mogelijke groei (de benodigde capaciteit) moet kunnen worden gefaciliteerd en dat er dus geen enkele rem op de groeiende vraag naar vliegverkeer wordt gelegd. Dit valt ons inziens niet te rijmen met de door u vermelde duurzaamheidsvoorwaarde van minder uitstoot en hinder. Wij verzoeken u in de varianten een grens op te nemen met betrekking tot de groei van - met name - de civiele ‘benodigde’ capaciteit.</p>
6.	<p>1.5 op blz. 11</p> <p>Scope plan-m.e.r.</p>	<p>Daarnaast vermeldt de notitie dat het luchtruim van de toekomst in ieder geval in staat is om de verschillende gebruiksfuncties mogelijk te maken met betere milieuprestaties. Niet duidelijk is wat hiermee bedoeld wordt. Ingeval met ‘betere milieuprestaties’ bedoeld wordt op ontwikkelingen per vliegbeweging zoals ‘stillere vliegtuigen’, merken wij op dat wij dit streven op zich verwelkomen. Anderzijds betekent een onbeperkte toename van vliegverkeer dat de milieuprestaties in zijn totaliteit niet zullen verbeteren maar - naar alle waarschijnlijkheid - juist zullen afnemen. Wij kunnen ons hier niet in vinden en verzoeken u ten aanzien het uitgangspunt ‘robuust’ de term ‘onder vrijwel alle omstandigheden’ aan te passen naar een uitgangspunt waarbij groei van het vliegverkeer niet ongebreideld mogelijk is, alsmede het uitgangspunt duurzaam niet ondergeschikt wordt aan het faciliteren van deze onbeperkte groei.</p>
7.	<p>1.5 op blz.11</p>	<p>Er wordt gesproken over het toewerken naar een adaptief beheerd luchtruim dat nieuwe gebruiksfuncties en luchtruimgebruikers mogelijk maakt zonder</p>

	Scope plan-m.e.r.	een complex en langdurig ontwikkeltraject (klaar voor de toekomst). Er wordt echter niet duidelijk gemaakt wat onder ‘zonder een complex en langdurig ontwikkeltraject’ wordt verstaan. Ingeval dit (ook) de besluitvormingsprocessen betreft, dan vragen wij nadrukkelijk aandacht voor het borgen van transparantie in de besluitvorming én voldoende mogelijkheden voor belanghebbenden op invloed in het besluitvormingsproces.
8.	1.5 op blz. 11 Scope plan-m.e.r.	Het detailniveau’s van de toetsingscriteria in deze plan-m.e.r. procedure zijn lager dan bijvoorbeeld in een MER voor een specifieke luchthaven of in een studie van de inrichting van een deel van het luchtruim. De lokale effecten van de varianten worden om die reden daarom ook niet meegenomen. De herindelings van het luchtruim inclusief wijzigen van vliegroutes kan echter wel degelijk aanzienlijke lokale effecten hebben. Een voorbeeld hiervan is het aantal afwijkingen bij RTHA als gevolg van het vliegverkeer van en naar Schiphol en de hieruit voortkomende overlast voor omwonenden. Wij verzoeken u derhalve ook met lokale effecten rekening te houden in de varianten.
9.	1.7 op blz. 12 en 2.1 op blz. 14 en 15  Raakvlakken  en  Afhandeling van het vliegverkeer	<p>Blz. 14 van de notitie geeft aan dat het programma Luchtruimherziening op zoek is naar de meest geschikte inrichting van het Nederlandse luchtruim. De knoppen waaraan gedraaid kan worden bij de inrichting van het luchtruim zijn de wijze van afhandeling, de ruimte (gebruik, route, hoogte) en de tijd. Het gaat hierbij om vrij technische keuzen en niet om, bijvoorbeeld, vraagstukken over de toekomst van de Nederlandse luchtvaart. Dat soort keuzen staan in de Luchtvaartnota. De Luchtvaartnota stelt vast ‘wat’ de kaders van de luchtvaart zijn en het programma luchtruimherziening is bedoeld om te bepalen ‘hoe’ het luchtruim binnen die kaders het beste ingedeeld en gebruikt kan worden.</p> <p>Blz. 15 vermeld vervolgens dat de maatschappelijke doelen een andere rol spelen in het programma. Elk doel levert een of meer criteria voor het toetsingskader waarmee de effecten van de varianten worden bepaald. De plan-m.e.r. onderzoekt hoe de varianten scoren op de verschillende maatschappelijke doelen. Zo ontstaat inzicht in de maatschappelijke gevolgen van de verschillende technische mogelijkheden om het luchtruim opnieuw in te delen. Met dat inzicht <i>kunnen de andere overheden hun besluit onderbouwen en verantwoorden over de wijze waarop het luchtruim wordt ingedeeld.</i></p> <p>Bovenstaande geeft aan dat duurzaamheid en actief klimaatbeleid geen knop is waaraan gedraaid kan worden bij de inrichting van het luchtruim. Alleen de effecten worden onderzocht bij de verschillende varianten. Vraag is nu hoe geborgd wordt dat mogelijke negatieve(re) duurzaamheidseffecten toch uitoefenen op de uiteindelijke inrichting van het luchtruim, meer dan alleen via (politieke) besluitvorming? Waarom wordt niet op voorhand bepaald dat de variant met de minste negatieve duurzaamheidseffecten de voorkeursvariant wordt? Dat andere overheden met het inzicht van de effecten hun besluiten onderbouwen en verantwoorden</p>

		over de wijze waarom het luchtruim wordt ingedeeld is voor ons een onvoldoende borging. Bovendien verzoeken wij u aan te geven welke 'andere overheden' worden bedoeld.
10.	2. op blz 15  Naar een realistische keuze	Onder 'Naar een realistische keuze' op blz. 15 staat dat de praktische, technische, financiële en politiek bestuurlijke uitvoerbaarheid mee wegen bij de beoordeling van varianten, maar geen onderdeel zijn van het maatschappelijk toetsingskader in deze plan-m.e.r. Het is ongewenst om de weging van de praktische, technische, financiële en politiek bestuurlijke uitvoerbaarheid niet inzichtelijk te hebben in de uiteindelijke besluitvorming voor een voorkeursvariant. Voor en vanwege een toekomstige zienswijze op de plan-MER verzoeken wij bij het voor te nemen besluit van de voorkeursvariant duidelijk te beschrijven hoe de weging van bovenstaande punten in het proces heeft plaatsgevonden.
11.	2.2 op blz. 17  Van twee hoofdkeuzes naar vier varianten, hoofdkeuze 1: apart versus samen	Bij zowel de Single-airport als de Multi-airport gaat het om de lagere delen van het luchtruim rond luchthavens (de TMA's). Het huidige luchtruim is deels volgens dit concept ontworpen. Wij onderschrijven het onderzoeken van deze hoofdkeuze. Met betrekking tot de beperking dat deze hoofdkeuze alleen de lagere delen van het luchtruim betreft, merken wij op dat juist het laagvliegen een van de belangrijkste oorzaken is van hinder van vliegverkeer. Zo is het verkeer naar/van Schiphol de reden waarom verkeer van / naar lokale luchthavens laag moet blijven vliegen. Wij verzoeken u in de varianten mee te nemen hoe en in welke mate de problematiek van het laagvliegen voor lokale luchthavens als RTHA kan worden verminderd. voor blijven voor lokale luchthavens). Bij deze laatste situatie is de herziening van het luchtruim wellicht juist het moment om ook hiernaar te kijken.
12.	2.2 op blz. 18 Van twee hoofdkeuzes naar vier varianten, hoofdkeuze 2: vast versus flexibel	De tweede hoofdkeuze gaat over de flexibiliteit van de routes. Aan de ene kant van de denklijn staat dat het verkeer kan worden afgehandeld volgens volledig vooraf geplande en vaste routes. Aan de andere kant van de denklijn staat dat voor elk vliegtuig op elk moment de beste route naar de bestemmingsluchthaven wordt bepaald. Nu veel van de hinder bij lokale luchthavens als RTHA veroorzaakt wordt door afwijkend verkeer als gevolg van interferentie met verkeersstromen van en naar Schiphol, verzoeken wij u dit lokale effect nadrukkelijk mee te nemen in de keuze voor vast/flexibel of een tussenvorm.
13.	2.3 op blz. 20  Beschrijving van de vier varianten met kenmerkende bouwstenen	In variant A - Single-airport met vaste routes - en variant D - Single-airport met flexibele routes, vliegt verkeer van en naar een luchthaven in een apart luchtruim. Iedere luchthaven heeft hierbij een eigen TMA (luchtruim). Delen van het luchtruim worden aan één luchthaven toegewezen en het vliegverkeer wordt op deze manier ruimtelijk gescheiden. Wij vragen ons af of dit realistische varianten zijn, aangezien RTHA zelf al in het TMA van Schiphol ligt.
14.	2.3 op blz. 20	Bij variant B - Multi-airport met vaste routes - en variant C - Multi-airport met flexibele routes - wordt als voorbeeld gegeven dat door één grote TMA

	Beschrijving van de vier varianten met kenmerkende bouwstenen	voor drie of vier luchthavens (Schiphol, Rotterdam, Lelystad en eventueel Eindhoven) te creëren, er minder beperkingen zijn bij het ontwerpen van de routes. Wij wijzen hierbij nadrukkelijk naar uw stelling op blz. 16 dat het hier alleen de afhandeling van vliegverkeer door de verkeersleiding mag betreffen en niet om een andere verdeling van het verkeer over luchthavens.
15.	2.5 op blz. 23  Uitgangspunten en kaders ontwerpproces	U stelt dat bestaande afspraken rond luchthavens en over baancombinaties Schiphol (dit betreft het gebruik van start- en landingsbanen) niet leidend zijn, waar betere resultaten mogelijk zijn worden deze onderzocht in de varianten. Wij onderschrijven dit uitgangspunt, aangezien de interferentie tussen Schiphol en RTHA en de daaruit voortvloeiende afwijkingen van de standaardvliegroutes tot veel hinder leiden.
16.	2.5 op blz. 24	Voor een effectief luchtruimontwerp is het belangrijk dat er een scheidslijn wordt getrokken die aangeeft vanaf welke hoogte CO2 en tot welke hoogte de geluidsbelasting leidend is. Bij het ontwerp zal als werkhypothese worden gewerkt met een scheidslijn van 6000 voet. Wij verzoeken u de keuze voor deze scheidslijn nader te onderbouwen.
17.	2.6 op blz. 26  Objectieve informatie en bestuurlijke keuze	Welke variant het 'beste' tegemoetkomt aan de doelen is afhankelijk van de weging van de effecten en is daarmee <i>een bestuurlijke beoordeling en keuze</i> . Daarmee is de weging en de keuze een verantwoordelijkheid van bestuurders. Zij zullen hun keuze verantwoorden in de Voorkeursbeslissing. Zoals in zienswijze 9 als is aangegeven, verzoeken wij u op voorhand te bepalen dat de variant met de minste negatieve geluid- en emissies de voorkeursvariant wordt. Dat andere overheden met het inzicht van de effecten hun besluiten onderbouwen en verantwoorden over de wijze waarom het luchtruim wordt ingedeeld is voor ons een onvoldoende borging.
18.	3. op blz. 28, 3.1 op blz. 29 en 3.2 op blz. 30  Toetsingskader  en  Referentie-situatie	Blz. 28 van de notitie geeft aan dat voor de effecten van elke variant het verschil wordt bepaald door vergelijking met de referentiesituatie. De referentiesituatie beschrijft de situatie met daarin alle autonome ontwikkelingen, dat wil zeggen: de toekomstige ontwikkelingen met uitzondering van de luchtruimherziening. Voor de referentiesituatie en de varianten gelden dezelfde kaders en uitgangspunten. De exacte autonome ontwikkelingen zijn moeilijk te voorspellen en daarom worden daar aannames voor gedaan. Voor de referentiesituatie en de varianten worden dezelfde aannames gedaan. De notitie vermeldt hierbij dat ten aanzien van het verkeersaanbod hiervoor bij alle luchtruimgebruikers de luchtruimbehoefte opgehaald. Dit betekent dat bij de referentiesituatie al uitgegaan wordt van de in de notitie voorgestelde onbeperkte groei van civiel en militair verkeer (blz. 8 en zienswijze 5.) eveneens als bij de te onderzoeken varianten en toetsingscriteria. Ook de milieueffecten uit het toetsingskader worden ten opzichte van de referentiesituatie bekeken, waardoor - uitgaande van de onbegrensde luchtruimbehoefte in de referentiesituatie -niet inzichtelijk wordt gemaakt in hoeverre de uitstoot en hinder verbeterd kan worden ten aanzien van de

		<p>huidige situatie.</p> <p>Wij verzoeken u derhalve tevens als variant te onderzoeken de huidige situatie, inclusief de begrenzing voortkomend uit de huidige indeling van het luchtruim en zonder groei van het verkeersaanbod. Pas bij een vergelijking met deze huidige situatie kunnen de milieueffecten in de varianten - inclusief de onbeperkte groei van civiel en militair verkeer - inzichtelijk worden gemaakt.</p>
19.	<p>3.2 op blz. 30</p> <p>Referentie-situatie</p>	<p>De notitie geeft aan dat voor de uurcapaciteiten van de luchthavens, in de referentiesituatie wordt uitgegaan van een verruiming in de toekomst, doordat er nieuwe technologieën ontwikkeld worden die deze toename mogelijk maken.</p> <p>Dit uitgangspunt betekent dat wordt uitgegaan van een toename van het aantal passagiers. Tezamen met een toename van het aantal passagiers per vliegtuig (grotere vliegtuigen), is in de omgeving van RTHA de ervaring dat deze toename van het aantal passagiers/ belading, de hinderbeleving sterk doet toenemen.</p> <p>Wij verzoeken u in de varianten dit effect mee te nemen en nader te onderzoeken.</p>