

Kapellerpoort 1
6041 HZ Roermond
T (0475) 386 410
E info@nmflimburg.nl
I www.nmflimburg.nl

Triodos bank
IBAN NL 88 TRIO 0212336207
BIC TRIONL2U
KvK 41076356
BTW 0030.42.753.B01



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Participatie
Luchtruimherziening

Roermond: 24 februari 2021

Betreft: Zienswijze ontwerp-Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening

Van: Dhr. B. Cobben

Kenmerk: 21.12/ BC / 293.3.13

Bijlage(n):

Geachte heer/mevrouw,

De Natuur en Milieufederatie Limburg heeft kennis genomen van de ontwerp-Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening. Hieronder treft u onze opmerkingen aan.

Algemeen

Vele burgers en maatschappelijke organisaties maken zich grote zorgen over de effecten van de luchtvaart op gezondheid, milieu, leefkwaliteit, klimaat, natuur, stilte- en recreatiegebieden. Het huidige luchtvaartbeleid biedt burgers en milieu naar onze mening onvoldoende bescherming. Het faciliteren van meer vluchten in het Nederlandse luchtruim, dat onder meer mogelijk gemaakt wordt door de Luchtvaartnota 2020-2050 en de Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening, is niet de juiste weg. Beperken van de (milieu)overlast is naar onze mening alleen mogelijk door minder te vliegen. Dat kan ook prima, omdat er voor met name de kortere afstanden goede alternatieven zijn voor het vliegtuig (bijv. de hoge snelheidstrein). Gezien de huidige overlast van de luchtvaartsector moet de ambitie en het doel zijn om voor heel Nederland tot een verbetering te komen wat betreft geluid, milieu, klimaat, natuur en gezondheid. Dat zou het uitgangspunt van de Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening moeten zijn.

Doelen

De Voorkeursbeslissing richt zich op de volgende drie samenhangende en gelijkwaardige doelen, waarbij veiligheid randvoorwaardelijk is:

- Een efficiënter gebruik en beheer van het luchtruim.
- De verduurzaming van het luchtruim zodat de impact van vliegen op de omgeving wordt beperkt. Het betreft m.n. de geluidshinder en de emissies op gebied van CO₂, (ultra)fijnstof en stikstof.
- De verruiming van de civiele capaciteit en militaire missie effectiviteit.

Onze zienswijze heeft vooral betrekking op het tweede doel.

Herinrichting zuidoostelijk luchtruim

De Voorkeursbeslissing bevat een aantal beslissingen voor een nieuwe hoofdstructuur van het Nederlandse luchtruim. Het Kabinet kiest ervoor om het oostelijk en zuidoostelijk deel van het Nederlandse luchtruim opnieuw in te richten. Hiermee wordt o.a. de ontsluiting van de luchthavens

van Schiphol, Lelystad, Rotterdam en Eindhoven verbeterd. Tevens wordt het naderingsgebied van de luchthaven Schiphol opnieuw ingericht, waarbij wordt gekozen voor een vierde naderingspunt (in plaats van de huidige drie). Dat betekent dat de vertrek- en naderingsroutes in de toekomst ook over zuidoost-Nederland gaan lopen, volgens het kaartje op blz. 28 van de ontwerp-Voorkeursbeslissing deels over Noord-Limburg.

Milieueffecten

Volgens de Voorkeursbeslissing heeft een andere afwikkeling van het luchtverkeer een groot positief effect op de geluidsbelasting in de buurt van luchthavens. Doordat het naderingsverkeer wordt gebundeld, wordt de geluidsbelasting meer geconcentreerd. Dit leidt tot vermindering van geluidsoverlast en van CO₂- en stikstofemissies.

Dat geldt misschien in zijn algemeenheid voor heel Nederland, maar specifieke geografische effecten (wat betreft geluid en de overige milieuthema's) zijn niet in het Plan-MER onderzocht. Dat komt omdat de Voorkeursbeslissing geen specifieke vliegroutes bevat, maar slechts conceptuele keuzes. De nieuwe hoofdstructuur is nog niet in detail uitgewerkt waardoor er geen gedetailleerde effectbepaling mogelijk is. De effecten van de gewijzigde hoofdstructuur zijn pas te bepalen als de uitwerking van de vliegroutes heeft plaatsgevonden. Dat gebeurt pas in de fase van de Planuitwerking. Pas dan kunnen (milieu)effecten gekoppeld worden aan locaties op de grond.

Geluid

Volgens het Plan-MER is nader milieuonderzoek nodig om een concreter beeld te vormen van de effecten voor de fysieke leefomgeving. De keuze voor een vierde naderingsroute voor Schiphol vanuit het zuidoosten kan negatieve effecten hebben wat betreft geluid, uitstoot van (ultra)fijnstof en stikstof ter plekke. In het Plan-MER wordt dit ook aangegeven:

- *“De keuze voor een uitbreiding van het noordelijk oefengebied betekent dat er nadelige effecten zullen kunnen zijn, bijvoorbeeld voor de inwoners van Noordoost-Nederland. Deze effecten zijn in dit Plan-MER niet meegenomen omdat dat in dit stadium nog niet kon. Eenzelfde opmerking is te maken voor de keuze om uit te gaan van een vierde naderingspunt in combinatie met het verder invoeren van vaste naderingsroutes”.*
- *“De hoofdstructuur leidt tot het herinrichten van de naderingsgebieden voor Schiphol, Lelystad en Rotterdam. De wijziging van de hoofdstructuur zal bij de planuitwerking leiden tot wijziging van vliegroutes. Verplaatsing van vliegroutes leidt in verder gelijkblijvende omstandigheden tot verplaatsing van geluid: sommige gebieden hebben daar profijt van, andere niet”.*

Stikstof

Wat voor geluid geldt, geldt ook voor stikstof. Het vliegverkeer draagt, zij het beperkt, bij aan het stikstofprobleem in Nederland. Stikstofdepositie door luchtvaart vindt plaats in de wijde omgeving van de luchthavens en kan met name negatieve effecten hebben voor stikstofgevoelige habitats en leefgebieden. In de Passende Beoordeling op Hoofdpijnen Luchtruimherziening wordt hierover het volgende gemeld:

- *“.....kan niet volledig worden uitgesloten dat wijziging van de vliegbewegingen als gevolg van de herinrichting van het oostelijk en zuidoostelijk Nederlandse luchtruim ervoor zorgt dat stikstofgevoelige habitats meer negatieve effecten ondervinden dan in de huidige situatie”.*

- *“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 N2000-waarden”.*
- *“Ook wordt ruimte voor een vierde naderingsroute naar Schiphol gecreëerd. Emissies van vliegtuigen die gebruik maken van deze route leiden mogelijk tot een andere verdeling van de stikstofdepositie over Nederland. Indien daardoor stikstofgevoelige habitats in N2000-gebieden meer stikstofdepositie ondervinden dan in de huidige situatie zijn significant negatieve effecten op deze habitats niet uitgesloten”.*

Dit is voor Limburg zeker relevant, omdat in een groot deel van de stikstofgevoelige habitats in de N2000-gebieden reeds sprake is van (forse) overschrijding van de kritische depositie waarde. Dit is de grens waarboven het risico bestaat dat de kwaliteit van het habitat significant wordt aangetast door de stikstofdepositie.

Milieuonderzoek

Vanwege bovenstaande overwegingen zijn wij dan ook van mening dat er nader milieuonderzoek nodig is om de exacte effecten, die de herinrichting van het zuidoostelijk luchtruim en van de vierde naderingsroute voor de luchthaven Schiphol voor de provincie Limburg kunnen hebben, in beeld te brengen. Daarbij dienen de effecten van buitenlandse luchthavens op grensprovincies zoals Limburg uitdrukkelijk meegenomen te worden. Indien uit dit nader onderzoek – dat pas zal plaatsvinden in de fase van Planuitwerking – zal blijken dat de Voorkeursbeslissing negatieve milieugevolgen zal hebben voor Limburg, dan dient deze beslissing naar onze mening teruggedraaid te worden.

Zuid-Limburg

Tot slot vragen wij nog aandacht voor het volgende. De regio Zuid-Limburg heeft nadrukkelijk last van vluchten vanaf en naar net over de grens gelegen luchthavens. Concreet gaat het om (nacht)vluchten van en naar luchthaven Luik-Bierset (B) en vluchten met AWACS-vliegtuigen van en naar de luchthaven Geilenkirchen (D). Deze vluchten leiden tot grote geluids- en milieuoverlast en aantasting van de gezondheid en leefomgeving in Zuid-Limburg. Het doel van de Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening is o.a. structurele vermindering van geluidsoverlast en verstoring van het leefklimaat. In dat kader dienen er via overleg met onze buurlanden en de luchtverkeersleiding afspraken gemaakt te worden over een snel terugdringen van deze grote overlast in Zuid-Limburg.

Tot zover onze opmerkingen. Wij verzoeken u deze mee te nemen bij de verdere voortgang.

Hoogachtend,
Stichting Natuur en Milieufederatie Limburg,



Ton Hermanussen
Directeur