

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Participatie
t.a.v. Programma Luchtruimherziening
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Datum : 9 maart 201
Documentnr. : 2021-017631
Dossiernummer : K24619
Behandeld door : F.H.C. Dijkstra
Telefoonnr. : (050) 316 4953
Antwoord op : -
Bijlage : Bijlage aanvullende vragen
Onderwerp : Zienswijze **79252157** op Ontwerp-Voorkeursbeslissing
Luchtruimherziening

Geachte heer, mevrouw,

Met belangstelling hebben wij kennisgenomen van de Ontwerp-Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening. Het demissionair kabinet legt hiermee op hoofdlijnen zijn keuze vast voor de indeling en het gebruik van het Nederlandse luchtruim in de toekomst.

Er ligt een grote opgave om het gebruik van het Nederlandse luchtruim te verduurzamen en te zorgen voor beperking van hinder op de grond. Met de Ontwerp-Voorkeursbeslissing neemt het demissionair kabinet een richtinggevend besluit op hoofdlijnen om het luchtruim klaar te maken voor de toekomst. Voor de provincie Groningen is de uitbreiding van het militaire oefengebied in Noord-Nederland in zuidoostelijke richting het belangrijkste onderdeel.

Graag maken wij gebruik van de gelegenheid om onze zienswijze te geven op de Ontwerp Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening (hierna: Ontwerp VKB-LRH). Onze zienswijze is afgestemd met de provincies Drenthe en Fryslân, die elk een eigen zienswijze hebben ingediend, en bevat daarnaast een provincie specifiek deel.

Onze zienswijze richt zich met name op de op de gepresenteerde deelbeslissingen 2, 3, 4, 5, 6 en 7.

Voordat wij inhoudelijk reageren willen wij u eerst danken voor het feit dat ons verzoek (samen met de provincies Drenthe en Fryslân) in onze zienswijze op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor het Plan-MER Luchtruimherziening van 1 oktober 2019 ertoe heeft geleid, dat de staatssecretaris van Defensie de bestaande militaire laagvliegroute (route 10A) heeft opgeheven.

Generiek (Groningen, Drenthe en Fryslân)

Wij hechten grote waarde aan een open en transparant besluitvormingsproces en een goede informatievoorziening met tijdige, juiste en goed onderbouwde informatie. Dit geldt niet alleen voor ons maar ook voor overige betrokkenen in ons gebied, zoals luchthavens, gemeenten, natuurorganisaties en inwoners.

In antwoord op onze zienswijze op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Luchtruim-herziening (NRD) hebt u aangegeven "*De (verschillen in) lokale effecten worden in de volgende fase in beeld gebracht.*" Wij constateren dat ook het Ontwerp VKB-LRH geen inzicht geeft in de lokale effecten en de gevolgen voor onze provincie. Opnieuw wordt doorverwezen naar een volgende fase in het proces. Het lijkt alsof wij steeds meer in een fuik terecht komen. En ondertussen vindt er steeds meer besluitvorming plaats over de kaders, waarvan wij, door

het ontbreken van essentiële informatie redelijkerwijs niet kunnen inschatten welke gevolgen deze hebben voor onze leefomgeving en onze inwoners. Dit zorgt er voor dat wij (samen met onze inwoners) zeer ongerust zijn als het gaat over het woon- en leefklimaat in Noord-Nederland als gevolg van de Ontwerp VKB-LRH.

De Commissie MER heeft in haar advies over de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) aangegeven: *"..... acht de Commissie het - mede in verband met het maatschappelijk debat over de verdeling van de lusten en lasten van vliegverkeer - van belang in het MER ook de regionale verschillen in milieubelasting over Nederland in een geografische presentatie zichtbaar te maken. Regionale verschillen in gevolgen kunnen namelijk van zodanige omvang zijn dat ze een bepaalde variant minder wenselijk of zelfs onhaalbaar maken. Relateer de regionale verschillen in milieubelasting daartoe aan de ligging van stedelijke gebieden (geluid, externe veiligheid, (ultra) fijn stof en NOx), natuurgebieden (geluid en NOx) en stiltegebieden (geluid)."*

En dat is wat in deze Ontwerp VKB-LRH geheel ontbreekt: inzicht in de regionale plussen en minnen. Wat betekent het plan voor de provincie Groningen? Grote delen van de provincie Groningen zijn relatief stil, en deze stilte is een belangrijke component van de kwaliteit van de leefomgeving. Ook Groningen wil graag meer zicht op de effecten van het voorgenomen beleid op de kwaliteit van de leefomgeving en stiltegebieden. Vanwege de rust en stilte in onze provincie zijn ook vliegtuigen op een hoogte van 40.000 voet nog goed hoorbaar.

Militair oefengebied

Op pagina 37 van de ontwerp VKB-LRH staat: *"Deze paragraaf zet uiteen welke overwegingen hebben geleid tot de gekozen hoofdstructuur. Hieruit blijkt dat er geen serieuze, realistische alternatieven zijn. Daarom zijn voor de verantwoording van dit deel van het Voorkeursalternatief geen alternatieven onderzocht in het plan-MER. De effecten van de gekozen hoofdstructuur zijn wel onderzocht en opgenomen (paragraaf 3.4)."*

Op pagina 39 staat: *"Het militaire gebruik van het luchtruim is ingegeven door de grondwettelijke taak.....De F-35 en de nieuwe onbemande vliegende systemen van de Krijgsmacht stellen andere eisen aan oefenruimte.Dit heeft een andere manier van opereren tot gevolg, waardoor moet worden geoefend in een groter aaneengesloten gebied. De hoofdstructuur in het Voorkeursalternatief voorziet hierin..... Voor de uitbreiding van het oefengebied in het noorden bestaan geen realistische alternatieven."*

Als u in dit Ontwerp VKB-LRH aangeeft dat duidelijk is wat de hoofdstructuur wordt, waar het militair oefengebied moet komen en dat er geen realistische alternatieven zijn, dan is er ons inziens feitelijk geen sprake van inbreng en overleg met de provincies. Wij missen de alternatieven en hoe tot de keuze voor de nieuwe hoofdstructuur gekomen is.

Wij vinden het van belang om hier nadrukkelijk aan te geven dat er géén sprake is van overeenstemming over het uitbreiden van het militair oefengebied in het noorden en daarmee ook niet over uitbreiding van militair oefengebied in het luchtruim boven Groningen.

Wij verzoeken u - zoals ook in het MER advies is aangegeven - een regionale aanvulling op het MER te maken en daarin de regionale plussen, maar vooral ook de regionale minnen te laten zien. Voor ons is openheid en transparantie over de regionale negatieve effecten van dit plan voor Groningen van groot belang. U kunt dit doen door de overzichtstabel van effecten (15.8, pagina 222 van het MER) uit te breiden met een scoretabel per regio, zodat inzichtelijk wordt waar de lusten en waar de lasten van deze Luchtruimherziening terecht komen.

Operationeel concept

In het operationeel concept staat dat het demissionair kabinet kiest voor het zoveel mogelijk toepassen van continu klimmen en dalen over vaste routes. Dit leidt tot een beperking van de geluidshinder door civiel luchtverkeer.

Dat dit voor oefenvluchten met een F-35 lastiger te realiseren is, kunnen wij begrijpen. Toch zien wij voor dit militaire luchtverkeer ook graag een operationeel concept in de Ontwerp VKB-LRH, namelijk dat de oefenvluchten zo hoog mogelijk in het luchtruim gaan plaatsvinden. Tussen de aangegeven grenzen van 2 km. en 20 km. is 18 km. hoogte aan luchtruim beschikbaar. Door tussen de 12-20 km. hoogte te vliegen, in plaats van op een hoogte van ongeveer 4,5 km., kan de geluidsbelasting op de grond aanzienlijk worden beperkt. Daarmee kan invulling worden gegeven aan de doelstelling dat Defensie bijdraagt aan de beperking van de impact van vliegroutes op de omgeving door de geluidshinder zoveel mogelijk te beperken.

De Ontwerp VKB-LRH die nu ter inzage ligt voldoet helaas niet aan transparante besluitvorming. Er wordt geen inzicht gegeven in de gevolgen voor (leefbaarheid van) de (leef)omgeving van Groningen en/of van de drie noordelijke provincies. Er wordt wel een vergelijking van een aantal vliegreuen gegeven, maar niet wat de te verwachten geluidsbelasting van deze vliegreuen is. Ook geeft u geen inzicht in de consequenties van een toegenomen stikstofdepositie en CO2 uitstoot met de uitbreiding van het militaire oefengebied en wat daar de gevolgen daarvan zijn voor de economische en ruimtelijke ontwikkelingen op de grond. Dit maakt het geven van een inhoudelijke zienswijze op deze onderdelen niet mogelijk.

In onze gesprekken hebt u aangegeven dat er behoefte is om vooruitlopend op 2023 "ervaring op te doen" met het uitgebreide militaire oefengebied. U zult begrijpen dat wij daar onmogelijk mee kunnen instemmen, zolang de gevolgen van de uitbreiding van het noordelijk militair oefengebied niet inzichtelijk worden gemaakt en wij de belangen van Groningen en haar inwoners niet kunnen afwegen.

Generiek samen met Drenthe

Recent hebben wij als college kennisgenomen van het nieuwsitem in de uitzending van "EenVandaag" van 2 februari 2021 over de geluidshinder van de F-35.

In deze uitzending ging het vooral over de geluidshinder die omwonenden ervaren van opstijgende en landende F-35's op de luchtmachtbasis Leeuwarden. Omwonenden gaven in deze uitzending aan dat het geluid van de F35 als veel hinderlijker wordt ervaren dan het geluid van de F-16. Een geluidsexpert verklaarde zelfs dat een landende F-35 evenveel geluid veroorzaakt als '15 (!) landende F-16's.

Als college maken wij ons grote zorgen over de uitbreiding van het militair oefengebied in Noord-Nederland boven land en in het bijzonder boven onze provincies.

In de Ontwerp VKB-LHR en in de Plan-MER Luchtruimherziening staat weinig tot geen concrete informatie over de geluidsbelasting van de F-35 voor inwoners en natuur in Noord-Nederland. In de Plan- MER staat hierover op pagina 95 het volgende:

"Het luchtverkeer in de oefengebieden gebruikt geen vaste routes; in het kader van deze notitie wordt ervan uitgegaan dat de mate van geluidsbelasting op de grond onder de oefengebieden recht evenredig is met het aantal gevlogen uren."

Wij vragen u om niet alleen ons, maar vooral ook de inwoners in Noord-Nederland adequaat en concreter te informeren over de geluidsbelasting van de F-35's.

Participatie in de Verkenningfase

In de Ontwerp VKB-LRH is te lezen dat de ontwerpbeslissing tot stand is gekomen in overleg met vele partijen, waaronder de decentrale overheden. Dat is ook de bedoeling in de volgende fase met o.a. een te starten project in het noordoosten. Wij voelen ons opnieuw genoodzaakt om dit geschetste beeld te nuanceren. Bij het tot stand komen van de ontwerpbeslissing zijn wij regelmatig en uitgebreid geïnformeerd over de voortgang van het programma Luchtruimherziening. Het contact met uw medewerkers ervaren wij als zeer positief en constructief. Tegelijkertijd beperken deze "overleggen" zich tot het verstrekken van informatie over de inhoud van het programma. Er is geen sprake van inbreng en/of aanpassing van de gemaakte keuzes en deelbeslissingen en/of van de hoofdstructuur in het programma. De participatie beperkt zich tot de onderste trede van de op pagina 53 aangegeven participatieladder: informeren.

Als op voorhand wordt aangegeven dat er *"geen serieuze, realistische alternatieven mogelijk zijn"* (pagina 37) is er in onze beleving geen sprake van overleg, advisering of afstemming.

In de Luchtvaartnota 2020-2050 is aangegeven dat de provincies nu en in de toekomst een adviserende rol in ontwikkelingen van de luchtvaart spelen. Dit is van belang omdat het bewaken van de kwaliteit van de leefomgeving onze kerntaak is. Om goed inhoudelijk te kunnen adviseren, is inzage nodig in de gevolgen en de effecten van gemaakte keuzes. Zoals eerder aangegeven, ontbreekt dit inzicht tot nu toe.

Groningen Airport Eelde (GAE)

Op pagina 34 is aangegeven:

"Afhankelijk van het type worden militaire onbemande systemen ingezet op alle vlieghoogtes. Dus ook in gecontroleerd luchtruim, waarbij interactie met militair en handelsverkeer niet is uitgesloten. Meestal zijn deze vluchten in bestaande militaire oefengebieden."

Op pagina 26 is over de uitbreiding van het noordelijke militaire oefengebied aangegeven:
"De uitbreiding ligt in het luchtruim boven de TMA Eelde (.....). De gebruiksmogelijkheden van Groningen Airport Eelde veranderen door deze luchtruimaanpassing niet."

Kunt u de stelling op pagina 26 garanderen, terwijl tegelijkertijd op pagina 34 wordt aangegeven dat interactie met militaire onbemande systemen en handelsverkeer niet is uitgesloten?

En wat zijn de gevolgen van het verschuiven van de civiele routes in zuidelijke richting? Kunt u garanderen dat het naderingsgebied van GAE niet verandert, ook niet als gevolg van opening en groei van Lelystad Airport? Wij zien graag een gedegen onderbouwing van het aangegeven feit dat de gebruiksmogelijkheden van GAE niet veranderen door de luchtruimaanpassing.

De Ontwerp VKB-LHR biedt de mogelijkheid om in de luchtruimherziening de behoeften van nieuwe gebruikers intrinsiek in het ontwerp mee te nemen. De bedrijfseconomische visie op de toekomstige exploitatie van GAE is niet uitsluitend gericht op de vervoersprognoses en vliegopleidingen, maar ook op luchtvaart gerelateerde ontwikkelingen zoals RPAS (remotely operated aircraft system), hybride/elektrisch vliegen en MRO-activiteiten. Deze ontwikkelingen zijn van belang voor de luchthaven en de regio.

Drones

Er verandert veel in het lage luchtruim voor wat betreft de regelgeving rondom drones. Dit jaar zal er gekeken worden naar de zonering. Wij zijn graag actief betrokken bij de nadere invulling van de zonering. Wij zien daar kansen en mogelijkheden. Tegelijkertijd zijn er ook zorgen over met name recreatieve drones die starten, vliegen of landen in een Natura 2000-gebied. Veel van deze gebieden zijn ook stiltegebied.

Specifiek voor Groningen

Globalisering, nieuwe technologieën en de overgang naar een klimaat neutrale, circulaire economie verandert onze samenleving radicaal. Dit geldt ook voor de regionale economie. Het aanpakken van deze uitdagingen vereist dringend inzet van nieuwe oplossingen en diepgaande systeem transformaties. Wij gaan ervan uit dat de Ontwerp VKB-LRH geen beperkingen oplevert voor onze ambities om hier invulling aan te geven. Dit betreft onder meer het creëren van nieuwe (groene) bedrijvigheid (denk aan onder meer met windenergie op land en op zee). Hiermee levert Noord-Nederland bovendien een belangrijke bijdrage aan nationale doelstellingen, zoals de energietransitie.

Ook verzoeken wij u rekening te houden met het feit dat delen van de Waddenzee en de Eems-Dollard zijn aangewezen als stiltegebieden in de provinciale omgevingsverordening (kaart 3), voor zover de aard van de luchtvaartuigen en de vlieghoogte daarvan hiertoe aanleiding geven. Het streven is immers om de geluidbelasting in stiltegebieden lager te houden dan 40 decibel.

In het beleid zou beter rekening moeten worden gehouden met het grote belang van de Groningse en Friese kust voor trekvogels die in het voorjaar en het najaar over de Waddenzee trekken. We verzoeken u ons inzicht te geven in de wijze waarop deze belangen, die mede een basis hebben in de Europese natuurrichtlijnen en de aanwijzing als Werelderfgoed gebied worden meegenomen in het luchtruimherzieningsbeleid.

Tevens verzoeken wij u met de herziening van het luchtruim rekening te houden met de recent geopende helihaven in de Eemshaven. Deze helihaven vervult een belangrijke rol bij de aanleg en het onderhoud van bestaande en toekomstige windparken op zee.

Aanvullende vragen

In de bijlage bij deze brief hebben wij een aantal aanvullende vragen. De antwoorden daarop bepalen grotendeels onze zienswijze over de Ontwerp VKB-LRH. Door een gebrek aan informatie over de regionale negatieve effecten voor Groningen is het onmogelijk om de ontwerp VKB-LRH inhoudelijke te kunnen beoordelen. De hoeveelheid aan aanvullende vragen illustreert bovendien welke cruciale inhoudelijke informatie tot nu toe ontbreekt.

Wij behouden graag de mogelijkheid om onze zienswijze aan te vullen nadat al onze vragen beantwoord zijn en wij inzicht hebben in de regionale negatieve effecten voor Groningen.

Tot slot

Wij verwachten dat u in het verdere proces conform de handreiking 'Samen werken aan het luchtruim' met ons samenwerkt.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Groningen:



, voorzitter.



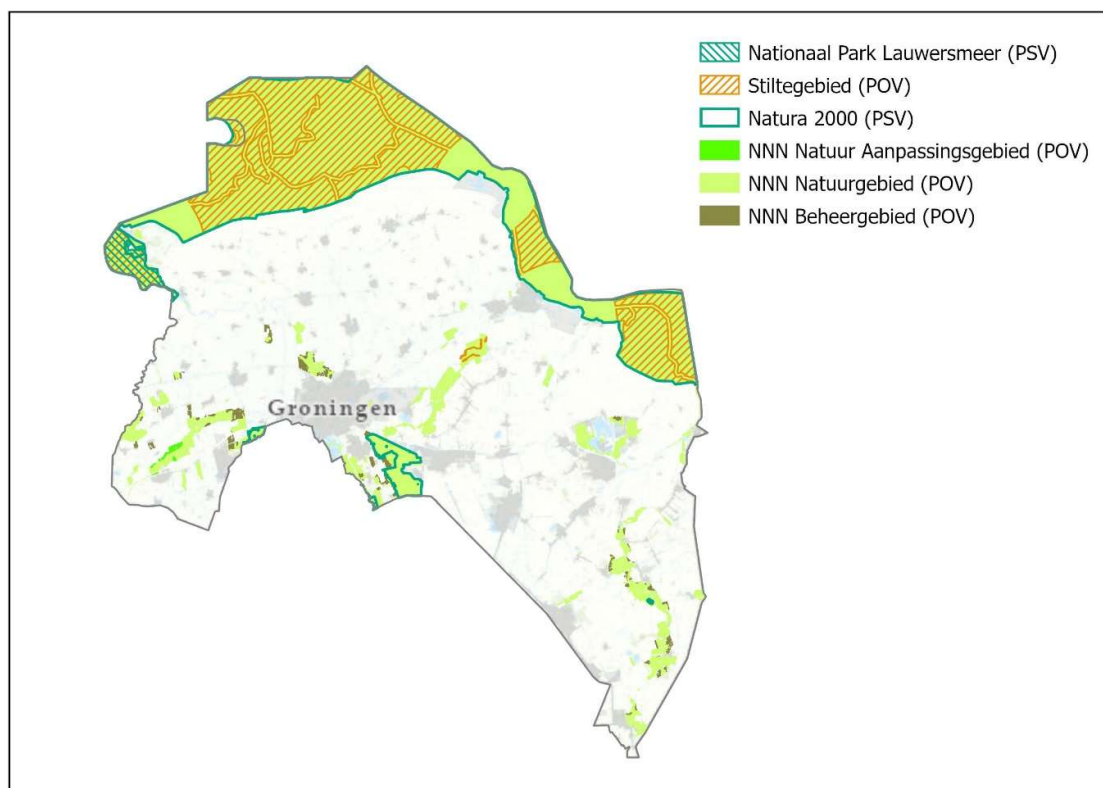
, secretaris.

BIJLAGE MET AANVULLENDE VRAGEN - bijlage bij zienswijze Ontwerp VKB-LRH van 9 maart 2021

Om de Ontwerp VKB-LRH inhoudelijke te kunnen beoordelen en antwoord te krijgen op de regionale effecten van de Luchtruimherziening hebben wij in ieder geval de volgende 18 aanvullende vragen.

1. Op pagina 14 van de Passende Beoordeling staat bij het onderdeel stikstofdepositie aangegeven "*De aanpassing van het noordelijke oefengebied leidt niet tot een toename van het aantal vliegbewegingen.*" Kunt u deze aanname garanderen? Tot welk jaar is deze garantie houdbaar? Is deze garantie controleerbaar voor de noordelijke provincies? Hoe verhoudt zich dit tot het grensoverschrijdende oefengebied, zijn de Duitse vluchten daarin meegeteld?
2. Wat is het verschil in stikstofdepositie tussen de huidige F-16 gevechtsvliegtuigen en de nieuwe F-35 gevechtsvliegtuigen? En wat zijn de gevolgen van de stikstofdepositie van de F-35 gevechtsvliegtuigen voor onze provincie?
3. De nieuwe F-35 gevechtsvliegtuigen hebben in de praktijk een aanzienlijk hogere geluidsproductie (16 x zo veel!) dan verwacht. Kunt u dit bevestigen?
4. Het oefengebied in het noorden wordt uitgebreid en heeft een ondergrens van 6.500 voet (circa 2 km.). Op een dergelijke hoogte is geluid van jachtvliegtuigen waarneembaar op de grond. Hoe hoog de geluidsbelastingwaarden op de grond daadwerkelijk zijn, hangt af van de hoeveelheid en type oefeningen. Het NLR is bij de plan-MER betrokken en heeft kennis en informatie over het geluid van de F-35. Het moet dan ook mogelijk zijn, om indicatief aan te geven wat de geluidsbelasting op de grond is van een fly-over van een F-35 op 2 km. hoogte. Wat is die geluidsbelasting, als een F-35 op 2 km. hoogte overvliegt?
5. Wat vliegt er aan militair vliegverkeer per maand en per jaar boven Noord-Nederland in de huidige situatie?
6. Hoeveel militaire vluchten worden voorzien per maand en per jaar in het uit te breiden oefengebied?
7. Hoeveel militaire vluchten worden voorzien per maand en per jaar in het uit te breiden en het grensoverschrijdende oefengebied tezamen?
8. Hoeveel vluchten vinden er per maand en per jaar plaats in het militair oefengebied van Zuidoost Nederland? Worden al deze vluchten verplaatst naar het uit te breiden oefengebied in het noorden?
9. In de MER rapportage wordt gesproken over effecten bij vliegen op 2 km. of hoger. Uitbreiding van het oefengebied gaat volgens de plan-MER alleen om vliegbewegingen boven de 2 km. In de Regeling VFR-nachtvluchten en minimum vlieghoogten voor militaire luchtvaartuigen staat een minimum vlieghoogte van 360 m. voor jachtvliegtuigen en 45 m. voor helikopters (buiten laagvliegzones). Waar is de onderbouwing van effecten tussen 360 (45) m. en 2 km.? Wat is het effect op dieren (zowel wilde dieren zoals vogels, als landbouwhuisdieren zoals (melk)vee in de wei)?
10. De Passende Beoordeling geeft op pagina 16 aan dat door rekening te houden met Natura 2000- gebieden (mitigerende maatregelen) bij de vaststelling van de routes en verkeerspatronen significante negatieve effecten wel zijn uit te sluiten. Wij plaatsen onze vraagtekens bij deze bewering. Geldt dit ook voor de militaire vluchten door het militair oefengebied boven Groningen? Gaan deze ook rekening houden met de Natura 2000-gebieden?

11. Kunt u een technische toelichting geven hoe zowel het civiele als het militaire vliegverkeer over Groningen kan vliegen op een zodanig manier dat daarmee rekening wordt gehouden met alle Groningse Natura 2000- en stiltegebieden en met het Nationaal Park Lauwersmeer (zie onderstaande kaart)?



12. Wordt er voor de nog nader te bepalen locatie voor het oefengebied van ca. 55 x 55 km. óók gekeken naar het uit te breiden militaire oefengebied in Noord Nederland?
13. Wat zijn de gevolgen als Duitsland niet meewerkt aan een grensoverschrijdend oefengebied?
14. *"De invulling van dit beslispoint vindt plaats in afstemming en goed overleg met de belangrijkste militaire en civiele gebruikers (luchtvaartmaatschappijen), en met de provinciale overheden."* (deelbeslissing 2, pagina 27, Ontwerp VKB-LRH)
Maakt weerstand en/of geen medewerking vanuit het noorden en/of vanuit Groningen tegen de uitbreiding van het noordelijk militair oefengebied nog verschil? Zo ja, welke mogelijkheden zijn er om het gebied aan te passen? Zo nee, waaruit bestaat dan het "overleg" met de provinciale overheden?
15. *"Het Voorkeursalternatief geeft dankzij de gekromde naderingen mogelijkheden om het overvliegen van woonkernen en natuur te vermijden"* (pagina 44 Ontwerp VKB-LRH).
Gelden gekromde naderingsmogelijkheden ook voor Groningen Airport Eelde en/of voor andere vliegvelden in Groningen?
16. Bent u bereid aan te geven waar de locaties van de vaste routepunten en van de vaste entriepunten liggen, voor zowel het civiele als het militaire transit verkeer?
17. Bent u bereid aan te geven waar de naderingsbuizen per luchthaven in Noord-Nederland liggen?
18. Bent u van plan om de effecten van de LRH te monitoren? Zo ja, op welke wijze?

Wij behouden graag de mogelijkheid om onze zienswijze aan te vullen nadat al onze vragen beantwoord zijn en wij enig inzicht hebben gekregen in de regionale negatieve effecten voor Groningen.