

Samenvatting ontwerp-voorkeursbeslissing Luchtruimherziening

Luchtvaart is in het verleden sterk gegroeid. Het Nederlandse luchtruim is daarop steeds aangepast, maar die aanpak loopt nu tegen zijn grenzen aan. Dalende en stijgende vliegtuigen veroorzaken veel uitstoot en hinder. Nieuwe ontwikkelingen zoals drones en onbemande systemen vragen een plek. Daarom wordt het luchtruim integraal herzien in het programma Luchtruimherziening. Het kabinet neemt met conceptuele Voorkeursbeslissing een richtinggevend besluit op hoofdlijnen om het luchtruim klaar te maken voor de toekomst.

De herziening van het luchtruim heeft drie doelen:

1. Efficiënter gebruik en beheer van het luchtruim voor alle luchtruimgebruikers.
2. Verduurzaming van het luchtruim zodat de impact van vliegen op de omgeving wordt (geluidshinder en emissies van CO₂, (ultra)fijnstof en stikstof)
3. Verruiming van de civiele capaciteit en militaire missie effectiviteit, onder andere vanwege de F-35.

Nadat de definitieve voorkeursbeslissing is vastgesteld, waarin het luchtruim op hoofdlijnen is beschreven, start de volgende fase van het programma: de Planuitwerking. Hierin wordt de voorkeursbeslissing concreet uitgewerkt in de luchtruimontwerpen.

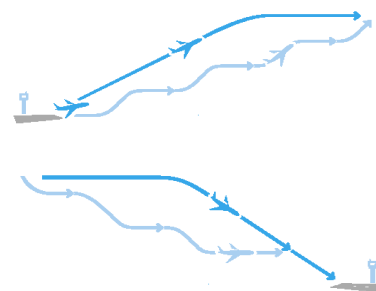
1.1

Uitgangspunten Voorkeursbeslissing

In 2017 nam de Tweede Kamer een motie aan waarin het kabinet werd opgeroepen zo snel mogelijk een luchtruimherindeling uit te voeren. Ook in het regeerakkoord is opgenomen dat het Nederlandse luchtruim per 2023 of zoveel eerder als mogelijk te herzien. In de definitieve Luchtvaartnota die inmiddels door het kabinet is vastgesteld staan een aantal uitgangspunten voor de herindeling verwoord. Eén van de uitgangspunten van de Luchtvaartnota is een aantrekkelijke en gezonde leefomgeving.

Continue dalen & continue stijgen

Het kabinet kiest ervoor om bij de luchtruimherziening uit te gaan van 'verbeterde klim- en daalprofielen'. Dit houdt in dat vliegtuigen zo laat mogelijk dalen of zo vroeg mogelijk stijgen in een continue daling/stijging. Ook wel 'glijvluchten' genoemd. Deze manier van dalen en stijgen zorgt voor minder noodzakelijk motorvermogen en daarmee vermindering van uitstoot (geluid en emissies).



Concentratie van routes

In de Luchtvaartnota kiest het kabinet ook voor bundeling van naderend vliegverkeer. Dit beperkt het gebied waarover luchtverkeer een luchthaven nadert. Deze keuze van het kabinet betekent wel dat concentratie van geluidsbelasting de voorkeur krijgt boven

spreading van geluid over een groter gebied. In het volgende hoofdstuk is dit verder uitgewerkt.

Prioritering gebieden

De definitieve Luchtvaartnota stelt dat het de voorkeur heeft om vliegverkeer zoveel mogelijk af te handelen via routes die rekening houden met geluidbelasting op de grond. Hiervoor heeft het kabinet een prioritering opgesteld van gebieden die weinig tot maximaal worden ontzien wat betreft geluidsbelasting en verstoring op de grond:

1. Grote wateroppervlakten (Noordzee, IJsselmeergebied);
2. Industriële gebieden met weinig bewoning (en geen risicovolle complexen);
3. Relatief dunbevolkte, rurale gebieden (agrarisch);
4. Natuurgebieden zonder bijzondere status (geen Natura 2000-gebieden);
5. Natura 2000-gebieden;
6. Aangewezen stiltegebieden (op grond van de Nationale Omgevingsvisie voor de inrichting van Nederland (NOVI) of provinciale omgevingsvisies);
7. Stedelijke gebieden (woonkernen).

Dilemma verminderen geluidsoverlast en beperken CO₂-uitstoot

Om de duurzaamheid te verbeteren gaat het kabinet ervan uit dat bij de herziening woonkernen zo min mogelijk op hinderlijke wijze worden overvlogen én dat zo min mogelijk CO₂ wordt uitgestoten. Dit levert wel een dilemma op bij het ontwerpproces: het midden van woonkernen door omvliegen en het maken van bochten staat op gespannen voet met het vliegen van de kortste route om de CO₂-uitstoot te beperken. Om duidelijkheid te geven over dat dilemma kiest het kabinet ervoor om tot en met 6.000 voet (1828 meter) hoogte het beperken van geluid prioriteit te geven dat boven 6.000 voet het beperken van CO₂-uitstoot voorop staat.

Lelystad Airport

Voor de ontwikkeling van Lelystad Airport tot 45.000 vliegtuigbewegingen binnen een herzien luchtruim geldt dat de routes anders kunnen komen te liggen. In de luchtruimherziening zijn de lokale vertrek- en naderingsroutes (B+) en de aansluitroutes namelijk geen uitgangspunt voor het ontwerp. Als wijzigingen aan de orde zijn, moet er wel sprake zijn van netto verbeterde omgevingseffecten. Daarnaast gelden er bij doorgroei boven 10.000 vliegtuigbewegingen specifieke toezeggingen rond Stadshagen, het Vechtdal en Wezep.

Deelbeslissingen Voorkeursbeslissing

De Voorkeursbeslissing bestaat uit drie onderdelen met ieder een aantal deelbeslissingen. De drie onderdelen zijn: een nieuwe hoofdstructuur, een nieuw operationeel concept en de aanpak tijdens de planuitwerking.

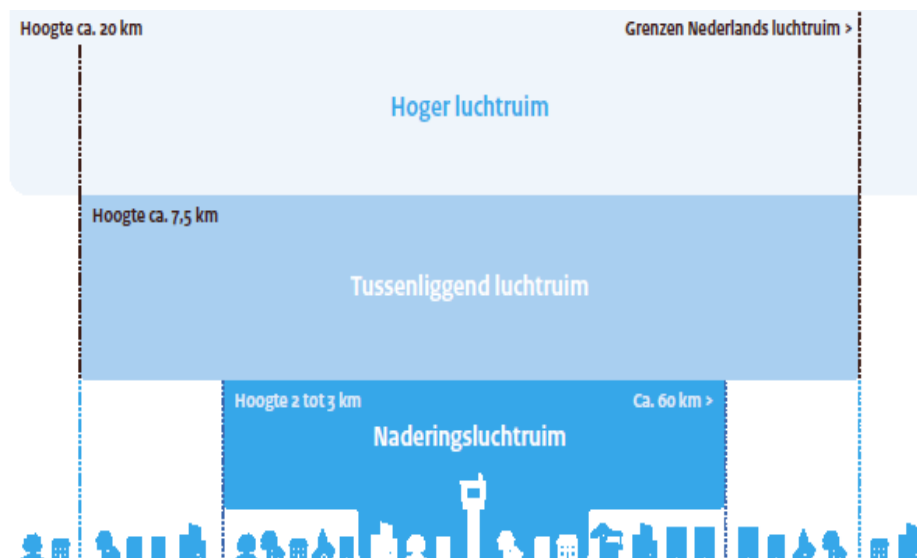
Nieuwe hoofdstructuur

Het luchtruim

De Voorkeursbeslissing gaat voor de nieuwe hoofdstructuur uit van drie verschillende lagen in het luchtruim (zie figuur hieronder):

- naderingsluchtruim (tot 3 km hoogte en tot ca. 60 km vanaf de luchthaven)
- tussenliggend luchtruim (tot 7,5 km hoogte)
- hoger luchtruim (tot 20 km hoogte)

Waar voorheen verschillende luchtruimgebruikers en luchthavens niet in elkaars luchtruim kwamen, gaat de nieuwe structuur uit van een flexibel gebruik van het luchtruim.



Militair oefengebied (1)

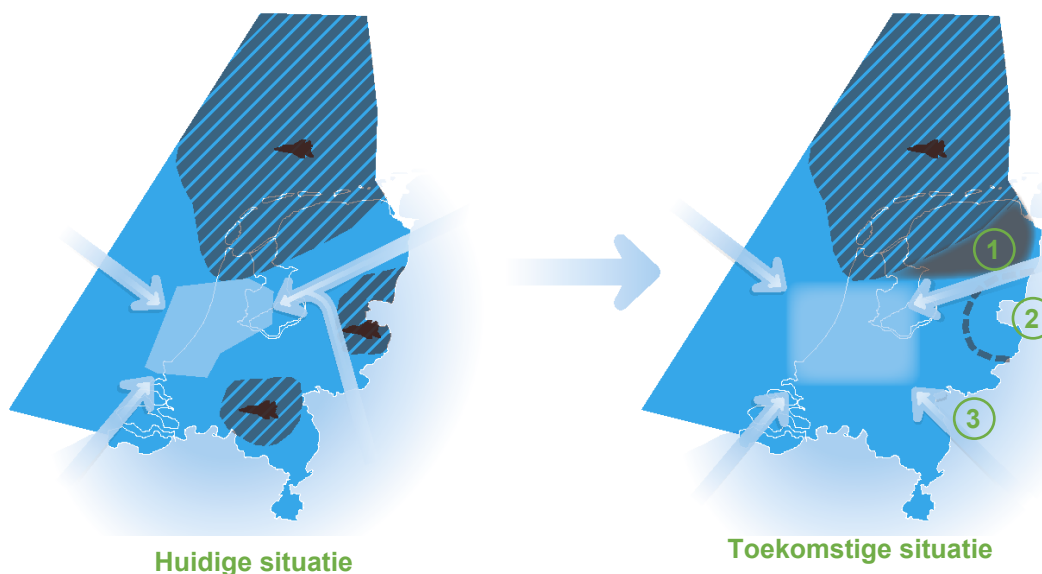
In de nieuwe hoofdstructuur vervalt het zuidelijk militair oefengebied boven Brabant/Limburg. Het oefengebied in Noord-Nederland wordt naar het zuiden uitgebreid (Drenthe / Friesland). Onduidelijk is in hoeverre ook NW-Overijssel te maken krijgt met dit oefengebied.

Militair oefengebied Twente (2)

In het oosten ligt momenteel een militair oefengebied (noord-Twente / zuid-Drenthe). De Voorkeursbeslissing geeft aan dat dit gebied wordt omgevormd op een nog te bepalen locatie. Onduidelijk is wat die omvorming betekent en wat wordt bedoeld met de nader te bepalen locatie.

Vierde naderingsroute (3)

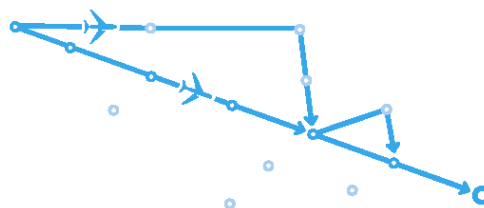
De derde verandering van de hoofdstructuur betreft de naderingsroutes voor Schiphol. Momenteel wordt Schiphol benadert via drie stromen: vanuit het westen, vanuit het zuidwesten en het noordoosten (over Overijssel). In de nieuwe hoofdstructuur komt er een vierde naderingsstroom vanuit het zuidoosten (Gelderland / Limburg). Dit leidt tot kortere routes voor vliegtuigen vanuit Centraal-Europa en het Midden-Oosten. De noordoostelijk route zal hierdoor minder worden belast.



Operationeel concept

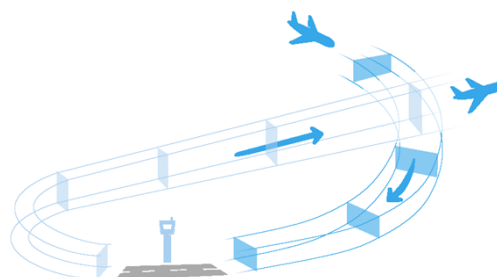
Vaste rotepunten

Zoals in de Luchtvaartnota is opgenomen gaat de Voorkeursbeslissing uit van het toepassen van zoveel mogelijk continue klim- en daalprofielen over vast routes. Daarbij gebruiken de vliegtuigen vaste rotepunten. Afwijkingen in de planning worden opgevangen door vliegtuigen langs andere rotepunten te sturen.



Naderings- en vertrekbuizen

In het naderingsluchtruim (laagste luchtruim tot 3 km) wordt in het operationeel concept zoveel mogelijk gebruikgemaakt van naderingsbuizen. Deze buizen zorgen voor vaste routes met een continue dalend hoogteprofiel. Voor vertekroutes geldt hetzelfde principe en is er sprake van vertekbuizen. Onduidelijk is hoe groot deze (virtuele) buizen zijn en hoe deze verschillen met de vaste routes.



Onderbouwing keuze Voorkeursalternatief

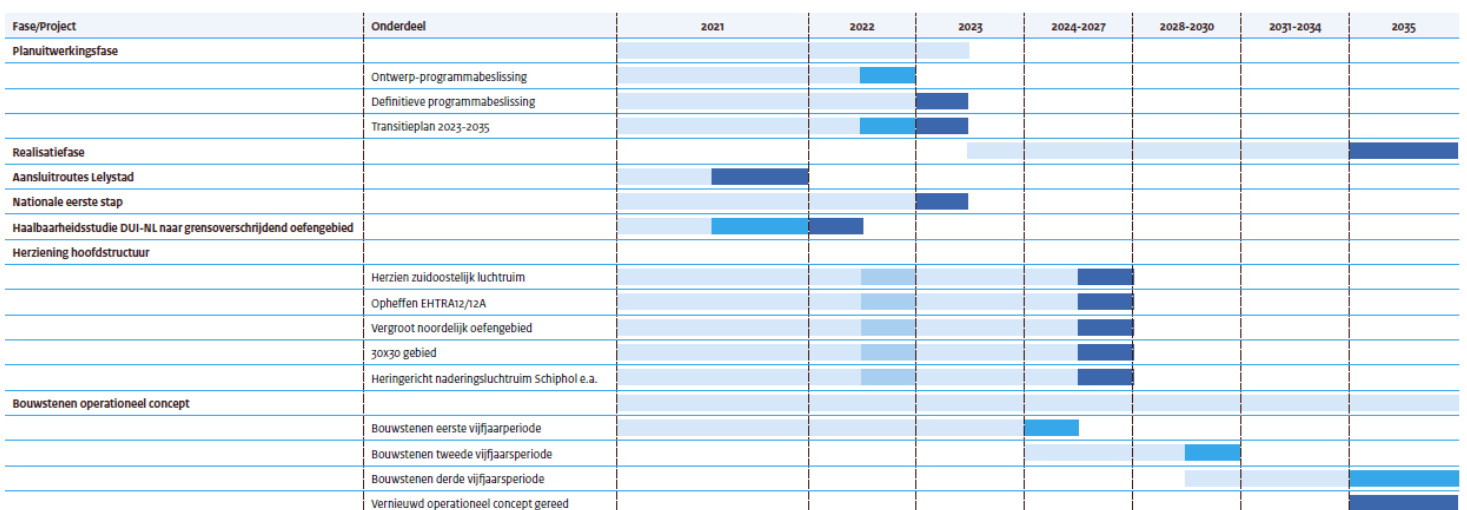
In de Voorkeursbeslissing legt het kabinet uit waarom is gekozen voor dit alternatief. Het alternatief:

- perkt de belasting van de leefomgeving (geluid, fijnstof, stikstofoxiden) het meest in en beperkt de bijdrage aan de klimaatverandering door de uitstoot van CO₂ te verminderen.
- geeft invulling aan de keuze van de Luchtvaartnota om het luchtverkeer en daarmee het geluid van dat verkeer te bundelen. Dat geeft planologische duidelijkheid en beperkt het aantal mensen dat hinder ondervindt.
- is adaptief en efficiënt. De indeling met vaste routes en een planmatig gebruik geeft mogelijkheden om in het luchtruim ruimte te bieden aan bestaande en nieuwe gebruikers en het luchtruim zo goed mogelijk te benutten.
- creëert een systeem dat robuust en duurzaam functioneert bij uiteenlopende volumes van het luchtverkeer.
- benut (technische) ontwikkelingen, internationale verplichtingen en trends maximaal om de doelen van het programma te behalen.

Planuitwerkingsfase

In het Voorkeursbesluit besluit het kabinet ook over het vervolg van de herziening van het luchtruim. Dit houdt in dat het kabinet uiterlijk in 2023 de definitieve integrale Programmabeslissing neemt. De Programmabeslissing wordt genomen op basis van de resultaten uit de Planuitwerkingsfase, de concretisering van onder andere de routes. Het geeft inzicht in de geografische effecten van de besluiten uit het Voorkeursalternatief en een uitwerking van de hoofdstructuur en het operationeel concept. Het kabinet verwacht eind 2022 een ontwerp-Programmabeslissing te presenteren, waarop iedereen een zienswijze kan indienen.

In onderstaand overzicht is de planning weergegeven.



Figuur 22 - Overzicht projectportfolio

