

Zienswijze op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor het plan-MER voor de luchtruimherziening



Zwolle, 1 oktober 2019

Geachte heer, mevrouw,

De toekomst van de luchtvaart in Nederland staat voor een aantal grote keuzes. De opening van Lelystad en de groei van Schiphol springen het meest in het oog. Maar daaronder zitten een groot aantal andere trajecten die van grote invloed zijn op hoe de luchtvaart zich ontwikkelt. Eén daarvan is de herindeling van het Luchtruim.

Met veel belangstelling hebben wij de Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor het plan-MER voor de luchtruimherziening gelezen. Via deze brief willen wij onze zienswijze aan u kenbaar maken.

Voor GroenLinks zijn de volgende uitgangspunten belangrijk:

- De grenzen van veiligheid, milieu en overlast bepalen de ruimte voor de luchtvaart. Alle luchtvaart moet daarbinnen passen. Meer kan niet. Wat we denken nodig te hebben, moeten we zo organiseren dat het past. Als dit (lokaal) tot de keuze leidt tussen veiligheid overlast en volume, dan gaan veiligheid en overlastbeperking voor.
- De gekozen indeling moet zoveel mogelijk *foolproof* zijn op het gebied van veiligheid en zo handhaafbaar mogelijk op het gebied van veiligheid, overlast en milieu. Een simpele voorspelbare indeling die relatief weinig actieve sturing van de luchtverkeersleiding vraagt, geniet de voorkeur boven een systeem van maximale flexibiliteit waarbij vliegtuigen ook maximaal begeleid moeten worden volgens onvoorspelbare paden. Handhaafbaarheid is ook belangrijk wat betreft minimale vlieghoogtes.
- De NRD gaat primair over de regels voor commercieel verkeer, dus grote verkeersvliegtuigen voor de grote luchthavens. Maar er is veel meer onderweg in de lucht. De Luchtmacht bijvoorbeeld, maar ook private jets en sportvliegtuigen. Die krijgen ruimte, maar de huidige nota gaat amper in op hoe dit wordt bepaald. Het is voor het bepalen van overlast nodig dat de cumulatieve effecten worden meegenomen, dus inclusief de kleine en militaire luchtvaart.
- Natuurlijk luchtverkeer zoals dat van trekvogels of vleermuizen wordt niet eens genoemd. Het is van belang voor zowel de natuur als de veiligheid dat bij de herindeling rekening wordt gehouden met de migratieroutes van grote trekvogels. De luchtvaart heeft zich in dat geval te schikken naar de grenzen van de natuur. Een toetsing aan de Natura-2000 en hogelhabitat richtlijn is hiervoor noodzakelijk.
- De milieueffecten van de luchtvaart worden nu berekend tot een hoogte van 3000 voet (ca. 900 meter). Maar ook daarboven zijn CO₂ en NO₂ schadelijk. Er is geen natuurkundige reden om de effecten te beperken tot die hoogte. Een goed onderzoek naar de depositie van NO₂ uit hogere luchtlagen is noodzakelijk.
- Voor geluid wordt nu rekening gehouden met effecten die een veel hogere drempelwaarde hebben dan de adviezen van de Wereld GezondheidsOrganisatie.

Het zou voor de volksgezondheid goed zijn als ook voor lagere geluidswaarden wordt berekend wie daar last van heeft. Zo kunnen meer mensen worden ontzien.

- De efficiëntie van routes van en naar luchthavens en door en over Nederland hebben invloed op de CO₂-emissies van de luchtvaart. Korte, efficiënte routes kunnen tot minder brandstofverbruik (per vliegtuig) leiden en daarmee ook tot lagere kosten. Deze factor moet wel goed worden afgewogen tegen factoren als veiligheid en overlast. Een andere route-indeling is uit zichzelf niet de oplossing van het klimaatprobleem, maar kan wel de oplossing zijn voor veel overlast of veiligheidsproblemen.
- De plan-MER voor de herindeling van het luchtruim gaat niet over de mogelijke groei van de luchtvaart. Maar zonder herindeling is (veilige) groei eigenlijk niet mogelijk. Een andere indeling is dus mede noodzakelijk om de luchtvaart te kunnen laten groeien. Een herindeling met milieu en overlast als prioriteit leidt tot andere uitkomsten dan een herindeling met volume en route-efficiëntie als prioriteit.

Voor een verantwoord en duurzaam gebruik van het luchtruim zal het ministerie voorbij economische belangen moeten kijken. Wij zien de huidige ontwikkelingen, ook rondom Lelystad Airport, als schadelijk voor mens, dier en natuur, en roepen het ministerie op om verantwoord om te gaan met onze lucht en ons luchtruim.

Hoogachtend,

Gemeenteraadsfractie GroenLinks Zwolle