Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
t.a.v. Directie Participatie
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Plaats, xx februari 2021

Betreft: **Zienswijze Ontwerp Voorkeurbeslissing Luchtruimherziening**

Geachte mevrouw Van Nieuwenhuizen,

Luchtvaart brengt veel mogelijkheden met zich mee en is zonder meer belangrijk geweest voor onze economie. Maar de intensiteit waarmee tegenwoordig gevlogen wordt, brengt ook verantwoordelijkheden mee richting alle wezens (mensen, dieren, planten) die voor hun welzijn afhankelijk zijn van schone lucht, een gezonde leefomgeving en een afwisselende natuur. Daarom zou *respect voor deze medegebruikers* voorop moeten staan bij de vraag hoe met ons luchtruim om te gaan. Toch tref ik het woord *respect* niet aan in alle teksten; er wordt alleen maar gesproken over doelen en belangen, zoals vergroting van de capaciteit, meer efficiëntie, verduurzaming, Militaire Missie Effectiviteit. Blijkbaar is er vanuit de luchtvaart nauwelijks oog voor de belangen van de burgers die de gevolgen ondervinden.

Ik vind dat er heel concreet harde randvoorwaarden moeten komen, die de belangen van de inwoners beschermen en verzekeren. En op basis van die randvoorwaarden moet er een beoordeling (Plan-MER) komen, waar we ook daadwerkelijk wat mee kunnen. In deze luchtruim-herindeling ligt veel te veel de nadruk op groei van de luchtvaart. Daar maak ik ernstig bezwaar tegen.

Graag wil ik op een aantal punten mijn bezwaren tegen de Voorkeursbeslissing duidelijk maken. Mijn voornaamste bezwaren zijn de volgende:

1. De luchtvaart zit in een zeer diepe crisis. De huidige situatie vraagt om zelfreflectie en nadenken over de vraag hoe de nieuwe economie eruit kan zien na COVID-19. Ik mis in de plannen **een goede analyse** hoe met de grote actuele problemen en uitdagingen moet worden omgegaan. Voorbeelden zijn: klimaat, covid-19, volksgezondheid, luchtkwaliteit, inzet van meer snelle treinen, minder zakenreizen. Dit plan gaat ervan uit, dat alles straks weer op de oude voet doorgaat. Daardoor schiet het plan naar mijn mening ernstig tekort en is het nu al achterhaald.
2. De herindeling van het luchtruim heeft er enorm voordeel van als Lelystad niet wordt geopend. Lelystad Airport ligt op een zeer **ongelukkige plaats** ten opzichte van Schiphol. Daardoor moeten vliegtuigen vanaf Lelystad allerlei rare bochten maken en ultra-laag blijven vliegen om weg te komen of te landen. Lelystad maakt een herindeling van het luchtruim dan ook veel lastiger. Bovendien is het in ieder geval de komende tien jaar niet nodig door de crisis in de luchtvaart en zal het ook de eerste vijftien jaar verliesgevend zijn.
3. Ultra-laagvliegen 17 uur per dag / 7 dagen per week / 365 dagen per jaar tast het woon- en **leefklimaat** in ernstige mate aan. Het zorgt voor geluidsoverlast voor honderdduizenden mensen en gaat ten koste van waardevolle natuur en stiltegebieden. U heeft steeds gezegd dat het laagvliegen opgelost is. Maar dat blijkt nergens uit, het blijken tot nu toe alleen mooie woorden zonder daden te zijn. U dient zich eerst en bovenal te richten op de bewoonbaarheid van het land en de bescherming en verbetering van het leefmilieu en de mens centraal te stellen in uw plannen en handelen. De Voorkeursbeslissing geeft geen duidelijkheid over het verdwijnen van het laagvliegen. Ik vind dat dit klip en klaar moet worden opgelost.
4. **Ultra-laagvliegen** mag niet de nieuwe norm worden in Nederland. U stelt voor om boven 1.830 m milieuhinder bepalend te laten zijn voor de routes. Er wordt dus vanuit gegaan dat boven deze hoogte geluid acceptabel is. U gaat daardoor het lage luchtruim boven 1.830 m weggeven aan de luchtvaart, terwijl dit heel veel hinder veroorzaakt voor de inwoners: het lage luchtruim is van de inwoners! Ik wil graag dat ultra-laagvliegen verboden wordt en dat hier een concreet getal voor komt. Naar mijn mening is laagvliegen alles onder de 5.000 meter en alles onder de 1.800 meter beschouw ik als ultra-laagvliegen..
5. **Routevariant B+** zorgt ervoor dat vooral de Kop van de Veluwe en Noordwest-Overijssel met veel lawaai van vliegtuigen te maken krijgen. U hebt als minister verschillende keren aangegeven, dat B+ geen uitgangspunt zal zijn bij de herindeling. Uw ambtenaren hebben dit eveneens gezegd. Maar nu moet deze belangrijke toezegging ook in daden worden omgezet. De projectleiders hebben echter de afgelopen weken aangegeven dat B+ uitgangspunt zal blijven. Er wordt ook helemaal geen voorstel voor een aanpak gepresenteerd. Maar het kan en mag natuurlijk niet zo zijn dat B+ gewoon blijft bestaan en uw toezegging gewoon niet wordt nagekomen!
6. Vliegtuigen stoten **stikstof** uit. Maar het rare is dat u de uitstoot van stikstof boven 914 m niet meeneemt. Dat kan natuurlijk niet! Boven deze hoogte wordt het grootste deel van de stikstof uitgestoten. Al in 2019 hebt u de Tweede Kamer beloofd dit te veranderen. Wat is er sinds dat moment gedaan? Zonder goede en betrouwbare berekeningen en zonder een Plan-MER die de gevolgen echt in beeld brengt, kan en mag dit plan niet verder.
7. Plan MER (**Milieu Effect Rapportage**) is ondermaats, niet correct en onvolledig. De MER dient *alle* milieueffecten van alle vliegroutes en varianten correct in beeld te brengen, gespecificeerd naar Natura2000 gebied. Niet alleen van de B+ routes. Ik verzoek u om aan te geven waarom u hieraan niet voldoet en een volledige en correcte MER op te stellen.
8. Ik ben het er niet mee eens dat ik nu een zienswijze in moet dienen, terwijl het thema Lelystad Airport door de Tweede Kamer **controversieel** is verklaard. Ik dring erop aan de ter inzagelegging te beëindigen of te verlengen tot Lelystad niet meer controversieel is.
Verder verzoek ik u om **een onafhankelijke partij** toezicht te laten houden op het verzamelen, inventariseren, wegen en beantwoorden van de binnengekomen zienswijzen en op de verantwoording daarvan. Zodat we een correcte, betrouwbare en transparante weging borgen.

Hoogachtend,

Naam
Adres
Woonplaats