

Geachte mevrouw Van Veldhoven,

Hierbij ontvangt u mijn reactie op de internetconsultatie m.b.t. de Beleidsnota aansluitroutes Lelystad Airport en de daarbij behorende detailkaarten, versie 5 oktober 2017.

Het Luchthavenbesluit Lelystad is in 2015 vastgesteld zonder dat het ontwerp voor de aansluitroutes op het hogere luchtruim gereed was. Het ontwerpproces voor de aansluitroutes op het hogere luchtruim is pas in 2017 afgerond. Toen werd ook duidelijk dat er niet op behoorlijke wijze kan worden aangesloten op het hogere luchtruim. Dit heeft enerzijds te maken met de gestelde randvoorwaarden in het ontwerpproces (o.a. geen interferentie met Schipholverkeer) en anderzijds met de vertraagde herindeling van het Nederlandse luchtruim.

Uw oplossing voor dit probleem is laagvliegen boven grote delen van Nederland. Dit is onacceptabel.

Mijn verbetervoorstel voor de aansluitroutes is: opschorting van de opening van Lelystad Airport, versnelde herindeling van het Nederlandse luchtruim, herberekenen van geluidsoverlast en het starten van een nieuw ontwerpproces voor de aansluitroutes.

Verder heb ik de bezwaren tegen de beoogde laagvliegroutes:

1. Laagvliegen mag niet de nieuwe norm worden in Nederland. Nergens in de wereld wordt er over zo'n lange afstand laag gevlogen.
2. Laagvliegen gaat ten koste van stiltegebieden op de Veluwe. Dit is in strijd met het beleid van de provincie Gelderland;
3. Laagvliegen tast het woon- en leefklimaat in Gelderland aan;
4. Laagvliegen zorgt voor geluidsoverlast voor 750.000 personen;
5. Laagvliegen tast de toeristische sector in Gelderland/de Veluwe aan. De economie van Gelderland/de Veluwe is gebaseerd op natuur, rust en recreatie. Laagvliegen tast deze kernwaarden ernstig aan;
6. De milieubelasting, veiligheids- en gezondheidsrisico's die het gevolg zullen zijn van laagvliegen zijn niet of onvoldoende onderzocht;
7. Over een lange afstand laagvliegen vergroot de kans op botsingen met vogels of drones
8. Over een lange afstand laagvliegen maakt het voor terroristen aantrekkelijk en eenvoudiger om een vliegtuig neer te halen
9. Over een lange afstand laagvliegen vergroot de kans dat piloten van vliegtuigen door laserstralen worden verblind
10. Nut en noodzaak van een opening van Lelystad Airport op 1 april 2019 is niet aangetoond;
11. Er is geen schadecompensatiefonds voor gedupeerden.
12. Het aantal vliegbewegingen is voor alle andere vliegvelden in Nederland (Rotterdam, Eindhoven en Schiphol) met de tijd enorm opgerekt. Er is geen enkele garantie dat dit niet bij Lelystad zal gebeuren.
13. Er wordt nergens over vrachtvliegtuigen gesproken. De kans dat ze van Schiphol naar Lelystad uitwijken is zeer zeker aanwezig. Vrachtvliegtuigen zijn over het algemeen vervuilender en maken meer lawaai.

Ik heb de volgende bezwaren tegen de besluitvorming:

14. De laagvliegroutes waren ten tijde van het nemen van het Luchtvaartbesluit (2015) niet bekend. Om die reden hebben zeer veel inwoners van Gelderland geen zienswijze ingediend tegen het Luchthavenbesluit. Hierdoor is hun de kans op rechtsbescherming ontnomen.
15. De aannames van het aantal vliegbewegingen en het soort vliegtuigen kloppen niet
16. De berekeningen voor het geluidsniveau zijn gebaseerd op modellen, die niet geverifieerd zijn door onafhankelijke organen.
17. Er is geen enkele garantie dat het luchtruim binnen enkele jaren een herindeling krijgt, waardoor de laagvliegroutes zullen wijzigen
18. Er is geen enkele garantie, indien er een herindeling van het luchtruim plaatsvindt, dat de geluidsoverlast zal afnemen.

Mocht de internetconsultatie leiden tot aanpassing van de routes dan zal er ook voor wat betreft de aanpassingen inspraak mogelijk moeten zijn.