

Geachte mevrouw Van Veldhoven,

Hierbij reageer ik op de internetconsultatie m.b.t. de Beleidsnota aansluitroutes Lelystad Airport en de daarbij behorende detailkaarten, versie 5 oktober 2017.

Ik heb grote verbazing en boosheid kennis genomen van het plan om over grote delen van Oost-Nederland laag te gaan vliegen. Hierdoor zullen honderdduizenden mensen overlast gaan ondervinden. En verdwijnt een al uiterst schaars goed in Nederland: rust en stilte. Dat is voor mij onacceptabel. Er zijn veel betere oplossingen denkbaar.

Ik zal als eerste reageren op de vliegroutes van luchthaven Lelystad en vervolgens op de mijns inziens achterhaalde visie op de luchtvaart die de rijksoverheid nu hanteert. Ik hoop oprecht dat u als nieuwe minister een meer innovatieve, toekomstgerichte visie op de luchtvaart in Nederland ontwikkeld. Ik zal daar een paar ideeën voor aandragen.

### **Aanvliegroutes Lelystad**

Nederland is een van de dichtstbevolkte regio's in Europa. Het voorstel om in zo'n druk bevolkt land over een groot gebied laag te gaan vliegen vind ik echt gestoord. Dat gebeurt nergens in Europa.

Verbetervoorstellen:

1. De opening van Lelystad Airport opschorten, het Nederlandse luchtruim versneld herindelen en het starten van een nieuw ontwerpproces voor de aansluitroutes. Daarbij moeten veiligheid en minimalisatie van geluidshinder belangrijke ijkpunten vormen.
2. Indien toch voor laagvliegroutes gekozen wordt: geen nachtvluchten toestaan tussen 22.00 uur en 7.00 uur. De voorstelde eindtijd van 6 uur is te vroeg en berooft mensen van de noodzakelijke nachtrust. Aangezien vliegtuigen op grote afstand van Lelystad eerder aanvliegen en later afvliegen dan de daadwerkelijke landings- en starttijden moet het nachtverbod zo ruim genomen worden dat een minimale nachtrust van 8 uur gegarandeerd kan worden.
3. Compensatiefonds instellen voor waardedaling woningen, te bekostigen door luchtvaartmaatschappijen en/of luchtreizigers.
4. De milieubelasting, veiligheids- en gezondheidsrisico's van laagvliegen zijn onvoldoende en op verkeerde grondslagen onderzocht. Ik verzoek u dringend deze onderzoeken te verbeteren.

Mijn bezwaren tegen de beoogde laagvliegroutes:

1. Over lange afstand laagvliegen geeft buitenproportioneel overlast in een dichtbevolkt land als Nederland. Dit is maatschappelijk onaanvaardbaar.
2. Laagvliegen gaat ten koste van stiltegebieden op de Veluwe. Stilte en rust in Nederland zijn al zeer schaarse goederen, terwijl die van groot belang zijn voor het welzijn en welbevinden van vele mensen.
3. Laagvliegen tast het woon- en leefklimaat van vele inwoners van Gelderland aan. Geluidsoverlast leidt tot een lagere kwaliteit van leven en meer gezondheidsklachten.
4. Lage vluchten na 22 uur en voor 7 uur verstoren de noodzakelijke nachtrust van mensen. Mensen komen daardoor niet aan de aanbevolen 8 uur slaap. Regelmatige verstoring van de slaap leidt tot gezondheidsklachten, hogere zorgkosten en lagere arbeidsproductiviteit.
5. Laagvliegen tast de recreatieve sector in Gelderland/de Veluwe aan. Deze sector is gebaseerd op natuur, rust, ruimte en ontspanning. Hoeveel mensen uit de Randstad komen hier op vakantie om rust te vinden? Laagvliegen tast deze kernwaarden ernstig aan.
6. De milieubelasting, veiligheids- en gezondheidsrisico's die het gevolg zullen zijn van laagvliegen zijn niet, onjuist of onvoldoende onderzocht.
7. Nut en noodzaak van een opening van Lelystad Airport op 1 april 2019 is niet aangetoond.
8. Woningen in plaatsen onder de laagvliegroutes zullen in waarde dalen ten opzichte van plaatsen die buiten de routes liggen. Hiervoor is geen compensatie. Dat is onrechtvaardig want luchtvaartmaatschappijen en luchtreizigers plukken wel de voordelen van dit besluit.

Mijn bezwaren tegen de besluitvorming:

9. De laagvliegroutes waren ten tijde van het nemen van het Luchtvaartbesluit (2015) niet bekend. Wie bedenkt nou dat je in Ede, op 70 km afstand van Lelystad, last gaat krijgen van startende en landende vliegtuigen boven je huis? Om die reden hebben zeer veel inwoners van Gelderland geen zienswijze ingediend tegen het Luchthavenbesluit. Hierdoor is ons de kans op rechtsbescherming ontnomen.

### **Visie op luchtvaart**

Er wordt de rijksoverheid al tientallen jaren vanuit gegaan dat de luchtvaart in Nederland altijd moet blijven groeien. En wordt verondersteld dat dit bijdraagt aan de welvaart en het welzijn van de inwoners van Nederland. Inmiddels ervaren miljoenen mensen overlast van vliegtuiglawaai. De ongebreidelde groei van de luchtvaart is onhoudbaar gezien de geluidsoverlast, luchtvervuiling en het klimaatprobleem. Selectieve krimp van de luchtvaart is nodig door een veel sterkere beprijzing van het vliegen.

Schiphol, een van de drukste vliegvelden in Europa, ligt midden in een van de dichtstbevolkte regio's van Europa. Nu de overlast daar niet verder meer mag groeien kiest de rijksoverheid als oplossing: we gaan midden in Nederland nog een groot vliegveld ontwikkelen, zodat allerlei nieuwe gebieden met honderdduizenden inwoners ook vliegtuigoverlast gaan ervaren. Hoe dom kunnen we zijn? Dit zijn echt oplossingen uit de vorige eeuw. Schiphol is ooit zo ontstaan, maar dat betekent niet dat dit tot in het einde der tijden zo moet doorgaan. En het is waanzin om vervolgens een nieuwe luchthaven (Lelystad) op de verkeerde plek te creëren. In plaats van ouderwetse korte termijn oplossingen zou Nederland voor innovatief luchthavenconcept moeten kiezen.

Verplaats de landingsbanen naar een eiland voor de kust. Je checkt in op Schiphol. In plaats van naar de pier lopen, stap je in een ultrasnelle monorail die de reizigers, bagagekarretjes en vliegtuigcargo binnen een kwartier tot bij het vliegtuig brengt. Het eiland kan gecombineerde functies krijgen voor duurzame energie en energieopslag via een waterbekken. De vrijkomende grond rond Schiphol kan benut worden voor woningbouw en miljarden opbrengen. Op langere termijn kan het monorailnetwerk uitgebreid worden naar de stadscentra van Amsterdam, Den Haag en Rotterdam. Reizigers kunnen dan ter plekke inchecken. Zo krijgt het nieuwe Schiphol een functie voor alle grote steden in de Randstad en wordt Rotterdam Airport overbodig.

Een dergelijk innovatief luchthavenconcept kan Nederland internationaal op de kaart zetten, en net als de deltawerken, veel internationale bedrijvigheid opleveren. Het kost miljarden. Maar het levert ook miljarden op aan grondverkoop en vliegbelasting. En daarbij een betere kwaliteit van leven voor miljoenen mensen. Welke minister durft eindelijk deze keuze te maken?

Met vriendelijke groet,

Jeroen Winckers, Ede