

Geachte mevrouw Dijkma,

Allereerst wil ik u melden dat deze internet consultatie een mooi gebaar is richting de burger. Echter de kern boodschap van I&M is dat deze consultatie enkel is om alternatieve vluchtroutes aan te dragen en niet om zienswijzen in te dienen.

U geeft zelf telkens aan dat experts minimaal 6 jaar nodig hebben om het luchtruim in te delen en dan zou een burger dit in 4 weken moeten doen? Hoe denkt u eventuele aangedragen alternatieven zorgvuldig te kunnen beoordelen als er niet valt te tornen aan de openingsdatum en u in November de routes wil vaststellen ??

Hoewel mijn gevoel zegt dat deze consultatie een wassen neus is, een mooi voorbeeld van schijndemocratie, wil ik bij deze toch mijn bijdrage leveren :

Langdurig laagvliegen over grote delen van ons land is niet acceptabel. Nergens in de wereld vindt commerciële luchtvaart zo laag plaats over zulke lange afstanden; Naast het feit dat het veel overlast oplevert, is het per definitie gevaarlijk; hoe lager hoe minder tijd een gezagvoerder heeft om te adequaat te kunnen reageren en corrigeren in geval van calamiteiten.

De laagvliegroutes waren ten tijde van het nemen van het Luchtvaartbesluit (2015) niet bekend. Om die reden heb ik geen zienswijze ingediend tegen het MER en Luchthavenbesluit Lelystad Airport. Hierdoor heeft u – bewust of onbewust – ook mij de kans op rechtsbescherming ontnomen.

Het feit dat u er nu niet in bent geslaagd om tijdig het luchtruim opnieuw in te delen en / of acceptabele aansluitroutes te definiëren voor de geplande opening van Lelystad Airport mag niet ten koste gaan van ons leefklimaat en de vele recreatieondernemers die zich in het getroffen gebied bevinden.

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

Om het ontwerpproces van nieuwe aansluitroutes objectief te kunnen uitvoeren, zijn mijn inziens in ieder geval de volgende zaken van belang:

- Betere scheiding tussen gezag en initiatiefnemer; Het ministerie van financiën is voor 70% aandeelhouder van de Schipholgroep, dit geeft een bepaalde belangenverstrengeling en is een initiator voor subjectieve besluitvorming.
- Rekenmodellen, inclusief gebruikte input parameters voor geluid en andere emissies, moeten openbaar worden en geverifieerd zijn met metingen uitgevoerd door een onafhankelijk meetinstituut. Deze verificatie rapportage moet ook openbaar zijn.
- Er moet een onafhankelijke commissie (naast de bestaande adviserende Commissie MER) opgericht worden die specifiek overschrijding van de MER / normen in de praktijk gaat bewaken. Deze commissie moet voordat een nieuwe route wordt vastgesteld door het ministerie van I&M erkend zijn.
- Bij het vaststellen van een nieuwe routes moet vooraf duidelijk worden welke sancties en schadeloosstellingen er gaan gelden in het geval er overschrijding plaats vindt van de MER / Normen.

M. Kanis