

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 en dom.

In 2003 is de KLM overgenomen door Air France. Een van de redenen van Air France om de KLM over te nemen is de beperking tot uitbreiding van het luchtverkeer op het vliegveld Charles de Gaulle in Parijs. Deze uitbreiding wordt nu in Nederland gerealiseerd. De charters weg van Schiphol naar een andere plaats. Waardoor de Groei van Air France verder op Schiphol kan worden gerealiseerd. Nederland de lasten, Air France de lusten.

Mijn verbetervoorstel voor de aansluitroutes is: opschorting van de opening van Lelystad Airport, versnelde herindeling van het Nederlandse luchtruim 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. Nut en noodzaak van Lelystad Airport op 1 april 2019 is niet aangetoond;
8. Er is geen schadecompensatiefonds voor gedupeerden.

Ik heb bezwaren tegen de besluitvorming:

9. 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.
10. De schade aan de veluwe, het groene hart van Nederland is naar de toekomst toe niet in geld uit te drukken.

Alternatieve plannen zijn o.a. Zie de link <https://www.luchtvaartnieuws.nl/columns/blog/paul-grove-schipholkatoijk-een-vliegveld-in-zee>. Een plan waar Nederland zoals de Deltawerken zich op de wereldkaart kan zetten. Door goed te kijken naar de ontwikkelde maritieme luchthavens in Japan kan een succesvol project worden gerealiseerd. Met alle voordelen voor Nederland en haar economie.

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

Met vriendelijke groet
Frank Luijken