

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. (met aanvullingen mijnerzijds op deze voorbeeldtekst)

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 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; als wij dit vantevoren hadden geweten...we hebben nl.net een huis gekocht in Ede en nergens heb ik iets zien staan over deze planning van vertrek- en aankomstroutes pal over Ede. Verbijsterend, temeer omdat we juist rustiger wilden gaan wonen (ivm goederentreinenverkeer in Velp Gld.)
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. Het lijkt me beter als er juist meer werkgelegenheid wordt gecreeerd door ons meer te richten op milieutechniek en projecten die duurzaam zijn. Het idee dat je nu mensen 5 x per jaar zwaar milieuvervuilend heen en weer laat vliegen voor een paar dagen Barcelona, of naar Tsjechie omdat het bier lekker goedkoop is, dat dat dat zelfs stimuleert wordt door de lage vliegprijzen en taxfree aankopen, terwijl de natuur-, recreatie- en woongebieden in ons eigen land enorm worden aantast, is onthutsend.
6. De milieubelasting, veiligheids- en gezondheidsrisico's die het gevolg zullen zijn van laagvliegen zijn niet of onvoldoende onderzocht. Dat de uitstoot van o.a. CO2 toeneemt en zal blijven toenemen (door groei aantal vluchten) is wel duidelijk, hoe valt dit te rijmen met het akkoord van Parijs?
7. Nut en noodzaak van een opening van Lelystad Airport op 1 april 2019 is niet aangetoond;
8. Er is geen schadecompensatiefonds voor gedupeerden.

Ik heb de volgende 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.

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

10. Er wordt gezegd dat het luchtruim opnieuw zal zijn ingedeeld in 2023, zodat de vliegtuigen hoger kunnen vliegen. Tijdens de informatiebijeenkomst (Ede) kreeg ik sterk de indruk al dat dit in de praktijk lastig zal zijn om te realiseren, door de vele afhankelijkheden.

Ik zou graag willen weten wat er sinds het besluit voor Airport Lelystad tot nu toe concreet is bereikt qua herindeling, zodat er een inschatting gemaakt kan worden vanaf wanneer er echt hoger gevlogen kan worden.

Marry Overtoom, Velp/Ede Gld