

Van: Info @ Rob de Wind <info@robdewind.nl>
Verzonden: woensdag 8 mei 2019 14:33
Aan: staten@fryslan.frl; Statengriffie provinsje Fryslân; Directiesecretariaat Weststellingwerf; Gemeente Ooststellingwerf; c.d.dejong@defryskemarren.nl; Zonderland, Hanneke; info@defryskemarren.nl
CC: Bouma, Jelleke
Onderwerp: Druk verhoogd inzake Lelystad Airport en de geplande laagvliegroutes
Bijlagen: Motie Hattem laagvliegroutes Lelystad airport - unaniem.pdf

t.a.v. de diverse Griffies

Geachte leden van de Staten van Fryslân en colleges van B&W en gemeenteraadsleden van de Fryske Marren, Weststellingwerf en Ooststellingwerf,

Graag breng ik het volgende onder de aandacht inzake de geplande laagvliegroutes:

1. Afgelopen maandag heeft de Gemeenteraad van Hattem unaniem een door het **CDA** opgestelde motie aangenomen tegen de voorgenomen laagvliegroutes. Leesbaar in de motie is dat er door het Ministerie I & W behoorlijke verwarring te weeg is gebracht bij deze lokale bestuurders van links tot rechts.
Zie: <https://www.brederwiedekrant.nl/index.php?mobile=0>

Wij als Werkgroep Laagvliegroutes Friesland NEE, aangesloten bij SATL, vertrouwen erop dat u werk maakt van het innemen van een vergelijkbaar standpunt inzake Lelystad Airport.

2. Onlangs werd door ons ministerie van I & W gesuggereerd dat de laagvliegroutes nu tot het verleden behoren.

Dit ondanks het feit dat het luchtruim nog niet eens heringedeeld is.

Luchtvaartdeskundige Wim Liesker (en maker van de kaarten met vliegroutes van en naar Lelystad Airport) hield de woorden van het ministerie als volgt tegen het licht,

begin citaat:

"Hierbij mijn visie op dit loslaten van de "keiharde randvoorwaarde" van non-interferentie.

Dit is oude wijn in nieuwe zakken (NB CTA = Schiphol luchtruim).

De oude formulering was: Lelystad verkeer komt niet in de CTA tenzij de verkeerssituatie dat toelaat (NEE TENZIJ).

De nieuwe formulering is: Lelystad verkeer komt wel in de CTA mits de verkeerssituatie dat toelaat. (JA MITS).

In de praktijk komt dit exact op hetzelfde neer.

De toevoeging van de tekst "zo veel mogelijk" maakt dit alles weer boterzacht.

Dit is een typisch voorbeeld van een politieke oplossing die aan de werkelijkheid der dingen niets afdoet.

De werkelijkheid is dat we gewoon een overvol luchtruim hebben waarin het passen en meten is.

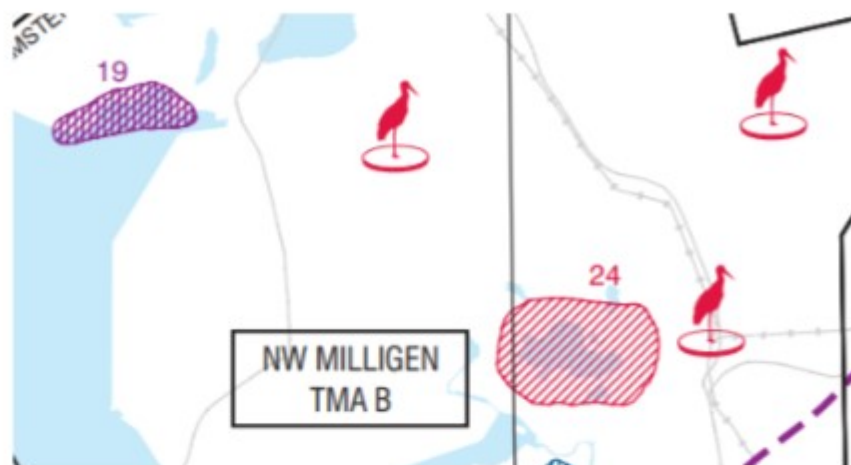
Herindeling luchtruim kan hierin enig soelaas bieden maar niet voor lang: een efficiëntere indeling biedt immers meer capaciteit.

Deze capaciteit zal benut worden en dan zitten we weer met hetzelfde probleem.

*Gebruik van lager luchtruim wordt dan toch weer "noodzakelijk" (als we er al vanaf komen). Het is een doodlopende weg". **Einde citaat.***

3. In de wandelgangen vernemen we inmiddels dat er een kans bestaat dat toekomstige vliegroutes van en naar Lelystad Airport, om de Veluwe te ontzien (waar de meeste protesten vandaan komen), vooral zuidwestelijk en noordoostelijk georiënteerd zullen zijn. Een scenario zou kunnen zijn dat vliegverkeer, afhankelijk van de windrichting, naar het zuidwesten over Almere uitvliegt (waar men toch al gewend is aan de luchtlijnen van Schiphol die daar overheen gaan) en naar het noordoosten over Zuid en Zuidoost Fryslân en de Weerribben-Wieden. Wij maken ons hier zorgen over, ook omdat de vlieglijnen over - door de luchtvaartautoriteiten - "Heavy risk" vogel gebieden gaan, zie bijlage: pagina 114 van de SATL zienswijze: "Lelystad Airport voor gezien". De kans op botsingen tussen vliegtuigen en trekvogels is mogelijk zeer reëel en aantoonbaar onjuist en beperkt onderzocht. Ook heeft zowel de MER Commissie als het Ministerie van I & W onderstaande waarschuwingen voor de luchtvaart niet meegenomen in de beoordeling, evenals de risico's van de gekozen vliegroutes.

Zie bijvoorbeeld het deel ENR 5 NAVIGATION WARNINGS, waarin opgenomen ENR 5.6 BIRD MIGRATION AND AREAS WITH SENSITIVE FAUNA. Enkele citaten en afbeeldingen ter illustratie. Dit deel van de AIP is bijgevoegd als Bijlage D.



Figuur 13: De hierboven getoonde afbeelding toont gebied 19 Gaasterland en een drietal ooievaarskolonies.



Figuur 14: De hierboven getoonde afbeelding toont de Flevopolder als een HEAVY RISK gebied, zeker op lage vlieghoogtes.

Ter toelichting: De hierboven getoonde afbeelding toont de Flevopolder als een HEAVY RISK gebied, zeker op lage vlieghoogtes.

6.3.1 Gebied 19: Gaasterland

Tienduizenden eenden, ganzen en zwanen. Qua routes worden deze gebieden "geraakt" door een tweetal departure routes vanuit Lelystad. De eerste is Outbound-01, deze gaat op

4. Slide uit een presentatie door een oud Statenlid Alfred Blokhuisen van de Provincie Zuid-Holland over de gevolgen van Rotterdam Airport voor de wijde omgeving Rotterdam en Den Haag.

Door het ministerie werd de indruk gegeven dat de linker kaart met dunne vlieglijnen van toepassing is. Het rechter beeld geeft de situatie aan zoals die in werkelijkheid is.

Wij vragen ons om deze reden af wat ons voorland zal zijn.

Ook gaf Alfred Blokhuisen aan dat de rechter niet kon handhaven omdat er geen wetgeving bestaat waarin de vlieghoogtes en lawaaioverlast zijn vastgelegd, waarmee de burger ten alle tijde het nakijken blijkt te hebben.

Route

Niet handha



Wij hopen u met deze informatie van dienst te zijn.
Wanneer u meer informatie wenst zijn wij graag bereid deze, waar mogelijk, te verstrekken.

Namens de Werkgroep Laagvliegroutes Friesland NEE
Rob de Wind

mobile + 31 (0) 6-53217098