

Geachte mevrouw Dijkma,

Hierbij mijn reactie op de "Beleidsnota aansluitroutes Lelystad Airport en de daarbij behorende detailkaarten, versie 5 oktober 2017".

Het Luchthavenbesluit Lelystad is in 2015 vastgesteld terwijl het ontwerp voor de aansluitroutes op het hogere luchtruim niet gereed was. Het ontwerpproces voor de aansluitroutes op het hogere luchtruim is pas in 2017 afgerond. Daarna is duidelijk geworden dat er langdurig laag gevlogen gaat worden met veel geluidsoverlast tot gevolg.

Ik heb de volgende bezwaren tegen de beoogde laagvliegroutes:

1. Laagvliegen mag niet de nieuwe norm worden in Nederland.
2. Laagvliegen gaat ten koste van de stiltegebieden op de Veluwe. Dit is in strijd met de recreatieve belangen van de gehele Nederlandse bevolking en de natuurwaarden die zo zorgvuldig zijn opgebouwd in de voorliggende decennia. De economie van Gelderland/de Veluwe is voor een groot deel afhankelijk van toerisme dat primair is gebaseerd op de pijlers natuur en rust.
3. Laagvliegen tast door geluidsoverlast het woon- en leefklimaat in grote delen van Gelderland en Overijssel aan en reduceert de waarde van particulier onroerend goed.
4. Het voortbestaan van Paracentrum Teuge, alsmede de bedrijven die in dit vliegveld hebben geïnvesteerd wordt onmogelijk gemaakt. Het compenseren van dit verlies door kleine luchtvaart te verplaatsen van Lelystad naar Teuge vergroot de geluidsoverlast voor de reeds zwaar getroffen inwoners in het gebied rondom dit vliegveld en heeft niet dezelfde attractiewaarde.

De huidige overlast is met name ontstaan doordat, ondanks het feit dat het besluit voor de inzet van Lelystad als alternatief voor een deel van het luchtverkeer van Schiphol reeds lang vaststaat, niet tijdig stappen zijn gezet om dit luchtverkeer goed in te passen in het totale luchtruim. De noodzakelijke herindeling van het luchtruim moet thans zelfs nog starten.

Het getuigt van goed leiderschap indien alle belangen vooraf goed zijn afgewogen en betrokkenen ruim de gelegenheid krijgen om in te spreken en dat is nu absoluut niet het geval geweest. Het is naar mijn mening daarom een randvoorwaarde dat eerst het totale luchtruim opnieuw wordt ingedeeld en daarna pas, op aanzienlijk grotere hoogte, vanaf Lelystad te gaan vliegen.

Urgentie van de opening van Lelystad Airport op 1 april 2019 is niet aangetoond.

De vliegroutes waren ten tijde van het nemen van het Luchthavenbesluit (2015) niet bekend. Om die reden hebben zeer veel inwoners van Gelderland hiertegen geen zienswijze kunnen indienen. Nu worden de genomen besluiten in te korte tijd door de inspraak gehaald. Consultatie bijeenkomsten voor inwoners zijn een farce gebleken.

De recente aanpassingen van de routes ontlasten een deel van de inwoners en gebieden maar verdubbelen de overlast (zowel uit- als aanvliegroutes lopen nu over hetzelfde gebied) in andere gebieden zonder dat daar fatsoenlijke inspraak op mogelijk is.

Fred Oostermeijer
De Brug 66
7325 NE Apeldoorn
Fred_oostermeijer@hotmail.com