

Geachte mevrouw Dijkma,

Bijgaand mijn reactie op de internetconsultatie met betrekking tot de "Beleidsnota aansluitroutes Lelystad Airport en de daarbij behorende detailkaarten, versie 5 oktober 2017".

Luchthavenbesluit Lelystad.

Eerst wil ik opmerken dat het Luchthavenbesluit Lelystad in 2015 is 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 kon 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, en met name over het mooiste natuur- en stiltegebied van Nederland. Dit vind ik niet acceptabel. De bewoners en recreanten van dit gebied hebben juist gekozen voor deze woonomgeving vanwege de rust en natuur. Hou deze stiltegebieden in Nederland in stand!!!

Mijn verbetervoorstel voor de aansluitroutes is:

Primair ben ik voor opschorting van de opening van Lelystad Airport, versnelde herindeling van het Nederlandse luchtruim en het starten van een nieuw ontwerpproces voor de aansluitroutes. In het Regeerakkoord wordt aangegeven dat het klimaat een speerpunt is. In 2030 moet er 49% minder CO2 uitstoot zijn dan in 1990. Een uitstekende en voor de hand liggende oplossing is minder vliegbewegingen te faciliteren, dus Lelystad Airport niet in gebruik te nemen! De voorgestelde oplossing om dit doel te bereiken door een extra belasting op vliegen in te voeren is volstrekt de omgekeerde wereld!

Secundair vind ik dat de routes zo min mogelijk nadelige geluids- en milieueffecten moeten hebben voor omwonenden. Dit past in het uitgangspunt van het beleid om zo min mogelijk woonkernen te treffen. De huidige lage uitvliegroute heeft grote effecten op de oostkant van de Veluwe, met name het eerste deel waar al het uitvliegende verkeer overheen vliegt (voor de splitsing in de Out-02 en Out-07 routes). Dit betreft in ieder geval de bewoners van de plaatsen Epe (32.000), Heerde (18.000) en Oene (2.000). Deze plaatsen hebben in totaal 42.000 inwoners. Bewoners van deze omgeving worden extra getroffen, omdat vanaf Heerde de stijging wordt ingezet van 1800 naar 2700 meter en dit leidt tot extra geluids- en milieuoverlast. Ook verblijven veel recreanten in Epe en omgeving (ongeveer 180.000 toeristische overnachtingen in 2015, volgens kerncijfers van de provincie Gelderland over toerisme op de Veluwe) waardoor er ook nog een groot nadelig economisch effect optreedt voor het toerisme.

Daarom stel ik voor om:

1. De uitvliegroute oostelijker te laten verlopen, in ieder geval richting de IJssel of nog verder tussen Wijhe en Raalte door tot aan de westkant van Deventer, waardoor minder woonkernen worden getroffen. Dit is conform het voorgestelde beleid.
2. De stijging van 1800 naar 2700 meter later in te zetten, nl na Oene, waardoor minder overlast ontstaat voor de 42.000 inwoners van de 3 plaatsen. Door dit voorstel worden veel minder omwonenden geraakt, omdat in het gebied na Oene veel minder woonkernen liggen.

Ik heb de volgende bezwaren tegen de besluitvorming:

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 inspraakmogelijk moeten zijn.

Mr ICM van der Werf