

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.

Het heeft mij hogelijk verbaasd, dat het ontwerpproces voor de aansluitroutes op het hogere luchtruim pas in 2017 is afgerond, terwijl het luchthavenbesluit Lelystad al in 2015 was vastgesteld. Het was dus voor mij onmogelijk om te reageren op uw besluit, omdat de aansluitroutes toen nog niet bekend waren.

Nu heb ik begrepen, dat er niet in het hogere luchtruim gevlogen kan worden, omdat er geen interferentie met Schipholverkeer mag plaatsvinden en omdat de herindeling van het Nederlandse luchtruim op zich laat wachten.

Om aan beide randvoorwaarden te voldoen, heeft u gekozen voor laagvliegen op 1800 meter over een groot deel van de Veluwe.

De Veluwe, het hart van Nederland, is een gebied, dat van oudsher bekend staat om haar mooie natuur. Het is een uitermate rustige omgeving, waar veel recreanten komen om aan de hectiek van het dagelijkse bestaan te ontsnappen. De bewoners van de Veluwe hebben gekozen voor deze rustige en schone omgeving en velen van hen verdienen hun brood aan het toerisme. Omdat het zo centraal ligt, is het voor grote groepen Nederlanders gemakkelijk te bereiken.

Omdat Nederland maar een klein land is, lijkt het me juist heel goed om de gebieden, die nog relatief stil zijn en goed bereikbaar te koesteren.

Mijn verbetervoorstel voor de aansluitroutes is:

In principe ben ik tegen de in gebruikname van Lelystad Airport. Ook al heb ik begrepen, dat dit verbetervoorstel niet geaccepteerd zal worden, wil ik U er toch op wijzen, dat we door het aantal vliegbewegingen per jaar te verminderen veel sneller minder CO2 uitstoot zullen hebben, dan door het saneren van onze veehouders! Ik denk hierbij aan één van de klimaateisen, waarbij we in 2030 49% minder CO2 uitstoot moeten hebben dan in 1990.

Als we er dan toch van uit moeten gaan, dat Lelystad Airport in gebruik moet worden genomen, dan vind ik, dat er zo min mogelijk mensen last moeten hebben van nadelige geluids- en milieueffecten. Dit past in het uitgangspunt van het beleid om zo min mogelijk woonkernen te treffen.

De huidige lage uitvliegroute heeft grote nadelige effecten op de oostkant van de Veluwe, met name het eerste deel (voor de splitsing in de Out-02 en Out-07) waar al het uitvliegende verkeer overheen vliegt.

Het betreft in ieder geval de bewoners van de plaatsen Epe (32.000), Heerde (18.000) en Oene (2.000). Dit betreft totaal **52.000 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 van 2016) 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 en vandaar naar beneden tot aan de westkant van Deventer, waardoor veel 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 52.000 inwoners van de 3 plaatsen. Door dit voorstel worden veel minder omwonenden geraakt, omdat in het gebied na Oene veel minder woonkernen liggen.

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,
Drs. H.P.Mentjox, Dierenarts