

22 oktober 2017

Aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,

Excellentie,

Met betrekking tot de “Beleidsnota aansluitroutes Lelystad Airport en de daarbij behorende detailkaarten, versie 5 oktober 2017” bericht ik u als volgt.

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 zeer recent, in de zomer 2017, afgerond. Toen pas werd duidelijk dat de aansluiting op het hogere luchtruim alleen kan door lang laag met motorvermogen te vliegen over grote delen van ons land. Bij de vaststelling van het Luchthavenbesluit in 2015 is daar dus geen rekening mee gehouden. Het Luchthavenbesluit 2015 is dus op grond van verkeerde danwel onvolledige informatie vastgesteld.

Dit vind ik onbegrijpelijk en onacceptabel.

Mijn dringend verbetervoorstel voor de aansluitroutes is:

- opschorting van de opening van Lelystad Airport;
- versnelde herindeling van het Nederlandse luchtruim en;
- het starten van een nieuw openbaar ontwerpproces voor de aansluitroutes.
- 

Verder heb ik de volgende aanvullingen, commentaar- en suggesties ten aanzien van de beoogde laagvliegroutes;

Laagvliegen tast het woon- en leefklimaat in zeer ernstige mate aan van circa. 200.000 Overijsselaren en circa 1 miljoen Nederlanders.

Ter verduidelijking;

1. Bij de berekening van de geluidsoverlast is men er in het MER rapport van uit gegaan dat de vliegtuigen in glijvlucht dalen met de motoren in idle (stationair). Om laag te kunnen vliegen zal er echter met veel motorvermogen moeten worden gevlogen over een veel groter gebied.

## 2.

Dit zal aantoonbaar voor veel meer geluidsoverlast zorgen voor circa 200.000 Overijsselaren en circa 1 miljoen Nederlanders.

2. Het MER onderzoek is in een beperkt gebied uitgevoerd.  
Over grote delen van Nederland waar achteraf gezien laag moet worden gevlogen, is er geen MER onderzoek gedaan.  
Bovendien; langdurig laagvliegen over grote delen van ons land mag niet.  
Nergens in de wereld vindt commerciële luchtvaart zo laag plaats over zulke lange afstanden;
3. Laagvliegen gaat ten koste van alle Natura 2000-gebieden.  
Onbegrijpelijk dat er zo nadrukkelijk bij de bepaling van de routes bijvoorbeeld wel rekening is gehouden met de Oostvaardersplassen (3500 ha) en bijvoorbeeld niet met de Weerribben/Wieden dat met haar 10.000 ha bijna 3 keer zo groot is als de Oostvaardersplassen?  
Onder de vliegroutes bevinden zich een aantal in Nederland schaarse stiltegebieden waar economisch belang niet mag prevaleren.
4. De milieubelasting, veiligheids- en gezondheidsrisico's van laagvliegen zijn onvoldoende en op verkeerde grondslagen onderzocht.  
Een nieuw MER onderzoek is dus noodzakelijk.
5. Ik vraag u een schadecompensatiefonds voor gedupeerden in het leven te roepen.

Ik heb de volgende bezwaren tegen de door u doorlopen besluitvorming ten aanzien van het Luchthavenbesluit Lelystad Airport:

6. De laagvliegroutes waren ten tijde van het nemen van het Luchtvaartbesluit (2015) niet bekend. Om die reden hebben zeer veel inwoners van onder meer Overijssel geen bezwaren ingediend tegen het MER en Luchthavenbesluit Lelystad Airport. Hierdoor heeft u ook mij de kans op rechtsbescherming ontnomen. Ik verzoek u dringend mij en andere belanghebbenden deze gelegenheid alsnog te bieden.

3.

7. De voorbereidingen voor de nieuwe Luchthaven Lelystad lopen al voor zover bij mij bekend vanaf 2008. Juist nu blijkt dat er procedureel dus fout(en) zijn gemaakt wordt de tijdsdruk opgevoerd. Voor 2 november moet één en ander duidelijk zijn. Het dunkt mij dat de tijdsdruk van tafel moet en er eerst duidelijkheid moet komen over het bovenstaande.

Ik verneem graag.

Hoogachtend,

M.J. van der Werf