

Ik wijs de huidige voorgedragen aansluitroutes af. Dit vanwege de negatieve effecten van het vliegverkeer van en naar Airport Lelystad op de leefbaarheid van de woonkern Wezep en omringende woonkernen in de buurgemeenten en op de Veluwe.

Ik stel de vooraf gestelde uitgangspunten bij de consultatie ter discussie. Deze zijn gebaseerd op onzorgvuldige besluitvorming door het ontbreken van integratie met andere dossiers. 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. Het ontwerpproces voor de aansluitroutes op het hogere luchtruim is pas in 2017 afgerond. Toen werd ook duidelijk dat er niet op behoorlijke wijze kan worden aangesloten op het hogere luchtruim. Dit heeft te maken met de gestelde randvoorwaardes in het ontwerpproces (o.a. geen interferentie met Schipholverkeer) en met de vertraagde herindeling van het Nederlandse luchtruim, hetgeen vooraf had moeten gebeuren in een zorgvuldige besluitvormingsproces. De pragmatische en daarmee discutabele oplossing om de grenzen van laagvliegen over grote delen van Nederland als oplossing te kiezen en tot norm te verheffen tot minimaal 2013 is onacceptabel.

Mijn voorstel is om eerst duidelijkheid te verkrijgen over de toekomstige mogelijkheden voor Lelystad Airport (groei tot 45000 vliegbewegingen waarvoor herindeling luchtruim absoluut noodzakelijk is) voordat de groei tot 10.000 vliegbewegingen wordt gefaciliteerd en de bewoners van de getroffen gemeentes straks worden geconfronteerd met een nieuw besluit met nog grotere gevolgen voor het leefmilieu.

Ik de volgende bezwaren tegen de beoogde laagvliegroutes:

1. Laagvliegen mag niet de nieuwe norm worden in Nederland. Nergens in de wereld wordt er over zo'n lange afstand laag gevlogen.
2. Laagvliegen gaat ten koste van de stiltegebieden op de Veluwe. Dit is in strijd met het beleid van de provincie Gelderland;
3. Laagvliegen tast het woon- en leefklimaat in Gelderland aan;
4. Laagvliegen zorgt voor geluidsoverlast voor 750.000 personen;
5. Laagvliegen tast de toeristische sector in Gelderland/de Veluwe aan. De economie van Gelderland/de Veluwe is gebaseerd op natuur, rust en recreatie.
6. De milieubelasting, veiligheids- en gezondheidsrisico's die het gevolg zullen zijn van laagvliegen zijn niet of onvoldoende onderzocht;
7. Nut en noodzaak van een opening van Lelystad Airport op 1 april 2019 is niet aangetoond;
8. Er is geen schadecompensatiefonds voor gedupeerden.
- 9.

Ik heb in het bijzonder bezwaar tegen de de beoogde laagvliegroutes voor Wezep.

Het is gewenst dat de vlieghoogte van 2700 m wordt bereikt voordat de vliegtuigen vanuit Flevoland bij het vaste land komen. Mocht dat niet onmogelijk blijken, dan is in elk geval het inzetten van een stijging van 1800 meter naar 2700 meter ter hoogte van Wezep/Wapenveld voor mij onacceptabel vanwege een cumulatie van milieubelastingen (fijnstof en geluidsoverlast als gevolg van de A28, A50, spoorlijn en de vele schietoefeningen op het naastliggende ASK).