

Betreft: Internetconsultatie/zienswijze beleidsnota aansluitroutes Lelystad Airport

Geachte mevrouw van Nieuwenhuizen,

Hierbij mijn reactie op de plannen voor de aansluitroutes Lelystad Airport op het hogere luchtruim, zoals deze heden voorliggen. Als gemeenteraadslid van de gemeente Ede heb ik de informatie-avond voor bestuurders in Apeldoorn bezocht, waar dhr. Alders en andere sprekers uitleg hebben gegeven over dit voornemen. Dhr. Alders stelde daar dat een 'zeer zorgvuldige procedure' zou zijn gevolgd, die heeft geleid tot het luchthavenbesluit in 2015.

Maar in deze procedure:

- Had de Alderstafel al in 2009 de beschikking over het LVNL- rapport waarin is geconstateerd dat er te weinig ruimte is in ons luchtruim om het verkeer van Lelystad goed en veilig af te handelen (en dus herindeling noodzakelijk was).
- Is in 2012 al een advies gegeven over de vluchtroutes, waarin routes zijn aanbevolen waarbij over het 'oude land' niet over Natura2000- gebied zou worden gevlogen.
- Is in de MER voorafgaand aan dit luchthavenbesluit geen aandacht besteed aan de risico's van lange laagvliegroutes over de Veluwe en Overijssel.
- Zijn voor de MER die wél is uitgevoerd (voor een beperkt gebied), voor zowel geluidsnormen als aantal vliegbewegingen, de verkeerde uitgangspunten genomen waardoor staatssecretaris Dijkma onlangs heeft moeten besluiten het onderzoek (gedeeltelijk) over te doen en de werkelijke overlast veel groter zal zijn dan berekend.
- Hebben de normen en rekenmethoden die zijn/worden gebruikt geen relatie met de werkelijkheid zoals die wordt beleefd door inwoners op de grond.
- Is geen maatschappelijke kosten/baten-analyse (MKBA) uitgevoerd ten aanzien van de gevolgen van deze aansluitroutes voor belangrijke natuur- en toeristengebieden in Overijssel en Gelderland (zoals de Veluwe), terwijl dwars over onze nationale parken zal worden gevlogen en tienduizenden banen in de toeristische sector op het spel worden gezet (deze sector is goed voor 900 miljoen euro omzet per jaar).
- Werd het Luchthavenbesluit Lelystad in 2015 al vastgesteld zonder dat het ontwerp voor de aansluitroutes op het hogere luchtruim gereed was en dus niet bekend was dat dit zou worden geconcretiseerd door zeer lange laagvliegroutes.
- Werden voorgenomen besluiten over aansluitroutes pas in 2017 bekend gemaakt, 2 jaar na het luchthavenbesluit. 750.000 mensen konden pas op dat moment weten dat dit vliegverkeer hun directe belangen zou aantasten en verstreckende consequenties gaat hebben voor hun broodwinning, hun gezondheid en hun woongenot, maar nu dus voor voldongen feiten worden geplaatst.
- Werden gemeenten en provincies die het direct aangaat niet vooraf geïnformeerd over dit besluit over de aanvliegroutes. Iets wat zich herhaalde toen in september besloten werd om de routes te wijzigen.

Ik maak dan ook ernstig bezwaar tegen dit plan en tegen de gevolgde (besluitvormings)procedures. Mijn conclusie is dat de belangen van 750.000 mensen in de provincies waarboven nu de aansluitroutes zijn gepland op geen enkele wijze zijn gewogen in dit besluitvormingsproces en hen daarmee de kans op rechtsbescherming is ontnomen.

Terwijl de Alderstafel al in 2009 over een rapport beschikte waarin werd gesteld dat herindeling van het luchtruim nodig was om tot een acceptabele en veilige afwikkeling te komen van het vliegverkeer van Lelystad Airport, is deze herindeling van het luchtruim niet gerealiseerd.

Dit zou volgens staatssecretaris Dijkma ook niet gerealiseerd kunnen worden voor 2023.

Tijdens de voorlichtingsavonden gaf dhr Alders toe dat dit 'wenselijk' zou zijn geweest, maar er 'vertragingen' zijn geweest in het proces. De oorzaken hiervan kon hij helaas niet aangeven.

Wel gaf hij expliciet aan dat de aansluiting op de hogere luchtlagen geen onderwerp was geweest voor de Alderstafels. Dat blijkt ook wel, want de routes zijn de afgelopen maanden keer op keer gewijzigd, zonder geloofwaardige onderbouwing. Ede krijgt nota bene zowel de vertrekkende als de aankomende vliegtuigen in één en dezelfde route laag (tussen 1800 en 2700m) over. Dit brengt onacceptabele geluidsoverlast en vervuiling met zich mee maar zeker ook grote risico's op (bijna) ongelukken. Het feit dat deze route pas op het allerlaatst uit de hoge hoed is getoverd, geeft daarbij geen enkel vertrouwen dat we hier te maken hebben met zorgvuldig beleid in het belang van Nederland en haar inwoners.

Dat Schiphol persé moet groeien omdat zij de economische motor van ons land zou zijn wordt inmiddels door meerdere deskundigen stevig tegengesproken. Toch wordt de opening van Lelystad Airport in april 2019 gewoon doorgezet. Onbegrijpelijk!

De voorwaarden voor het veilig en milieutechnisch verantwoord afhandelen van het vliegverkeer zijn in 2019 gewoon niet aanwezig.

Dit nog los van het feit dat er op geen enkele manier rekening wordt gehouden met de natuur en de leefbaarheid en gezondheid van de inwoners van de betrokken provincies en gemeenten, waaronder Ede.

Uw 'oplossing' is nu laagvliegen boven grote delen van Nederland. Dit is niet acceptabel.

Nergens in de wereld wordt er over zo'n lange afstand laag gevlogen over dichtbevolkt gebied, waardoor honderdduizenden inwoners worden gedupeerd en onverantwoorde risico's lopen.

Ik maak dan ook bezwaar tegen laag vliegen als 'oplossing' zowel tijdelijk als definitief, omdat:

1. Laag vliegen tast in ernstige mate de kernwaarden aan van de stiltegebieden op de Veluwe (het grootste stiltegebied van Nederland). Dit is in strijd met het beleid van de provincie Gelderland en gaat grote economische schade aanrichten. Onze economie is gebaseerd op kernwaarden natuur, rust en recreatie (zie recent rapport van RECRON).

2. Laag vliegen zorgt voor ernstige geluidsoverlast boven (grote) woonkernen. Uitgangspunt was dat niet over woonkernen gevlogen zou worden, maar Zwolle (125.000 inwoners), Apeldoorn (160.000 inwoners) en Ede 114.000 inwoners) liggen dicht bij of pal onder de voorgenomen vliegroutes. Aan dit uitgangspunt wordt dus bij lange na niet voldaan.

3. Laag vliegen tast de gezondheid van mensen in Gelderland en Overijssel aan; In september verscheen een rapport van de GGD- Midden Gelderland, waarin werd aangetoond dat de luchtkwaliteit in Gelderland - en vooral op de Veluwe - niet op orde is.

We hebben op de grond al te maken met zeer ernstige fijnstofproblematiek (o.a. door agrarische bedrijven) en dat wordt door laag vliegen alleen maar erger. Dit staat haaks op een recente gerechtelijke uitspraak dat de overheid juist maatregelen moet nemen om de luchtkwaliteit te verbeteren.

4. De milieubelasting, veiligheids- en gezondheidsrisico's en economische gevolgen van deze laagvlieg-routes zijn niet of onvoldoende onderzocht.

Samenvattend is het voor mij onbegrijpelijk waarom deze ondemocratische handelwijze en deze risico's en verslechtingen voor honderdduizenden inwoners door de politiek verantwoordelijken worden geaccepteerd.

Deze situatie was niet nodig geweest als tijdig een herindeling van het luchtruim had plaatsgevonden en het moment van opening van de luchthaven hieraan gekoppeld zou zijn.

De regering heeft dit niet tijdig gedaan en is daarmee nalatig geweest.

Nu besluit men toch de uitbreiding van de luchthaven door te drukken, terwijl de voorwaarden daarvoor ontbreken. Belangen van mij en mijn medebewoners in Gelderland zijn daarbij niet gewogen en mijn rechten om hier iets tegen te doen zijn mij ontnomen door de wijze waarop de besluitvorming getrapt is genomen.

Een pas op de plaats zou zeer verstandig zijn voordat onomkeerbare en destructieve besluiten worden genomen.

Mijn voorstel is daarom dat versneld wordt ingezet op herindeling van het luchtruim, waardoor laagvliegen over de huidige natuur- en toeristengebieden en grote woonkernen niet nodig is. Lelysta Airport kan pas open deze herindeling feitelijk is gerealiseerd. Verder stel ik voor dat mede in het belang van het klimaat en de luchtkwaliteit een plan van aanpak komt om (de groei van) het luchtverkeer in Nederland terug te dringen. Dit kan o. a. door een eerlijke prijs in te voeren voor vliegtickets waardoor, zeker voor kleinere afstanden binnen Europa, groene vervoersmiddelen zoals de trein een redelijk alternatief vormen.

Hoogachtend,

E.T.M. Out
Burgemeester Prinslaan 38
6711 KE Ede