

Geachte mevrouw Van Veldhoven,

Hierbij ontvangt u mijn reactie op de internetconsultatie m.b.t. de Beleidsnota aansluitroutes Lelystad Airport en de daarbij behorende detailkaarten, versie 5 oktober 2017.

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 in 2017 afgerond. Toen werd ook duidelijk dat er niet op behoorlijke wijze kan worden aangesloten op het hogere luchtruim. Dit heeft enerzijds te maken met de gestelde randvoorwaardes 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 van Nederland. Dit is onacceptabel. Mijn eerste verbetervoorstel voor de aansluitroutes is: opschorting van de opening van Lelystad Airport, versnelde herindeling van het Nederlandse luchtruim en het starten van een nieuw ontwerpproces voor de aansluitroutes.

Mijn alternatieve verbetervoorstel is: de B++ variant invoeren. Het bezwaar tegen deze variant was dat deze zou interfereren met Schiphol luchtruim. Dat kan opgelost worden door het Schiphol luchtruim op de beperkte plekken waar dat gebeurt zodanig te herinrichten dat die interferentie **niet** plaatsvindt.

Verder heb ik de bezwaren tegen de beoogde laagvliegroutes:

1. De general aviation wordt op deze wijze feitelijk effectief de nek omgedraaid. Doordat de general aviation op Lelystad wordt opgeofferd voor de grote luchtvaart, blijven er maar een paar andere vliegvelden in Nederland over waar GA zich realistisch zou kunnen ontwikkelen. Teuge is daarvoor de aangewezen plek: redelijk centraal in Nederland, niet te dicht bij Schiphol of andere CTR's en TMA's en met een verharde baan die vrij recent nog is verlengd.

Met de keuze voor een laagvliegroute precies over Teuge, wordt Teuge enorm beknopt in zijn bedrijfsvoering, met name het paracentrum die voor de grootste inkomsten zorgt. Teuge zal de landingsgelden voor overig verkeer moeten verhogen om de broek op te houden. De grote luchtvaart is afhankelijk van GA voor de opleiding van piloten en het opdoen van de broodnodige ervaring.

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

Ik heb de volgende bezwaren tegen de besluitvorming:

9. 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 inspraak mogelijk moeten zijn.