

Hieronder treft u de zienswijze van Hoenderloo (gemeente Apeldoorn) aan over de vliegroutes van Lelystad Airport. Deze zienswijze is tot stand gekomen in samenspraak met de vereniging Hoenderloo's Belang, de Hoenderlose Zakenvereniging en de recreatiebedrijven, verenigd in "Natuurlijk Hoenderloo" en inwoners van en recreanten in Hoenderloo.

- 1) Wij zijn van oordeel dat Lelystad Airport als uitwijk voor Schiphol een onmogelijke keuze is, zoals reeds in 2009 door onderzoek is vastgesteld. Lelystad ligt te dicht bij Schiphol, waardoor interferentie van vliegverkeer aan de orde is. De nu gekozen optie om tot de herindeling van het luchtruim te gaan "laag vliegen", vinden wij onacceptabel. De milieu- en geluidsoverlast op basis van piekbelasting is onacceptabel hoog.

Wij stellen ons daarom op het standpunt dat de opening van Lelystad Airport niet eerder kan plaatsvinden dan na volledige herindeling (en integratie) van het civiele- en militaire luchtruim boven Nederland, waarbij vliegtuigen via de kortste route worden geleid naar "de (lucht)snelwegen".

- 2) De bedrijven die het toeristisch-recreatief product op de Veluwe verzorgen staan garant voor een grote bijdrage aan de Gelderse economie, met naar schatting een jaarlijkse omzet van ongeveer 900 miljoen euro. Wij voorzien een ernstige aantasting van de kernwaarden "rust" en "stilte" die hierin centraal staan, als de huidige voornemens om een relatief zo lage vlieghoogte over de Veluwe aan te houden intact blijven. Dit temeer vanuit de verwachting dat er met name in het zomerhalfjaar zowel sprake zal zijn van een grotere hoeveelheid vluchten van/naar Lelystad Airport als van meer toeristisch-recreatieve activiteit op de Veluwe. In deze periode zal de belasting op de omgevingskwaliteit in dit gebied dus relatief groot zijn. Wat wij op de grond op basis van jarenlang natuurbeheer in de vorm van natuur- en stiltegebieden (in alle betrokken provincies) hebben bereikt, wordt hierdoor teniet gedaan. De economische waarde voor het recreatiegebied De Veluwe en het Nationaal Park De Hoge Veluwe wordt hierbij volledig genegeerd en de economische waarde voor Schiphol (en de BV Nederland) wordt mooier voorgesteld dan het werkelijk is.

Wij zijn van oordeel dat in het huidig tijdsgewricht van klimaatverandering, en daarmee het terugdringen van negatieve effecten op het klimaat in het algemeen, maar in natuur- en stiltegebieden in het bijzonder, inmiddels een hogere prioriteit dient te krijgen dan sec het economisch belang. Op de Veluwe is juist aangetoond dat door het creëren van rust en stilte deze maatregelen het economisch belang hebben doen groeien. Door het instellen van "laagvliegen" zal de economische waarde van de Veluwe aanzienlijke schade oplopen.

- 3) Wij vinden het onacceptabel dat in de huidige MER de aansluitroutes niet volledig zijn meegenomen. Bovendien is gebleken dat de MER-rapportage met onjuiste gegevens is gevoed. Hierdoor ontstaat ten onrechte een beeld "dat het binnen de normen valt". Ondanks dat telkens wordt aangedragen dat de MER volgens wettelijke normen wordt uitgevoerd, kan bij "laagvliegen" niet worden uitgegaan van spreiding over de dag en gemiddelden, maar dient de piekbelasting als uitgangspunt gehanteerd te worden. Dat is de geluidsoverlast die door de bewoners en recreanten daadwerkelijk wordt ervaren.

Wij eisen daarom dat de MER (zonder enige beperking of uitsluiting van gebieden en/of varianten) opnieuw wordt uitgevoerd op de voorgenomen in- en uitgaande aansluitroutes na herindeling van het luchtruim, waaronder ook de geluidsoverlast op basis van piekbelasting.

- 4) Wij vinden het niet correct dat er tijdens de informatieronde door het ministerie tussentijdse wijzigingen in de vliegroutes met een dusdanig grote impact voor o.a. Hoenderloo zijn doorgevoerd, en dat er niet of nauwelijks sprake is geweest van informatievoorziening hierover naar de betrokken overheden.

De wijziging op dit vlak die de staatssecretaris op 19 september heeft voorgesteld aan de Tweede Kamer achten wij bovendien geen verbetering voor de omgevingskwaliteit in Gelderland. Dit laat zich onderbouwen door de ernstige gevolgen die wij voorzien:

- Onveilige routes door kruisend verkeer (zie ook de aangenomen Kamermotie 411).
- Bij kruisen: nog lagere vlieghoogte dan 2700 meter, vanwege de afstand die veiligheidshalve aangehouden moet worden tussen de dalende en stijgende vliegtuigen.
- Concentratie van overlast boven de kernen Apeldoorn, Hoenderloo, Ede, Bennekom, Rhenen en Park de Hoge Veluwe (voor zowel inwoners als recreanten/toeristen).
- In strijd met beleid rond bescherming Natura 2000 gebied Veluwe (zie ook: regeerakkoord, paragraaf 3.5 Leefomgeving).
- Mogelijk ook in strijd met de Wet natuurbescherming gezien vanuit de stikstofdepositie in relatie tot de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS).
- Stapeling van negatieve milieueffecten en geluidsoverlast door de reeds bestaande overlast van het Infanterie Schiet Kamp Harskamp en vliegveld Deelen.

In dit verband wijzen wij u ook op de volgende passage uit het recente Regeerakkoord 2017-2021 d.d. 10 oktober 2017, paragraaf 3.5 Leefomgeving: "Het beschermen van belangrijke open ruimtes zoals het Groene Hart, de Waddenzee en de Veluwe blijft een belangrijk onderdeel van het nationaal ruimtelijk beleid." Wij achten het van belang dat de vliegroutestructuur van Lelystad Airport hieraan geen afbreuk doet.

In de brief die de staatssecretaris hierover op 19 september 2017 stuurde wordt als reden van deze tussentijdse routeverlegging aangevoerd dat hiermee een eind komt aan de beperkte beschikbaarheid van de aanvliegroute waarvoor de ligging boven een militair oefengebied bij Wamel zorgt. In dit verband wijzen wij erop dat dit oefengebied in de praktijk slechts één keer per jaar wordt gebruikt. (afgaand op de besluiten "Instelling tijdelijk gebied met beperkingen t.b.v. oefening Purple Windmill vanaf 2011 t/m 2015). Hierbij verwijzen wij ook naar de Regeling beperking of verbod uitoefening burgerluchtverkeer in bepaalde gebieden 2017, artikel 2 lid 4 onder i (TRA 72 Wamel).

Onverlet het gestelde onder punt 1, dringen wij aan op het terugdraaien van de verlegging van de inkomende route (IN-06). Daarnaast dient ook de uitgaande route (OUT-07) verlegd te worden. Hierbij geldt dat de nieuwe keuze voor de in- en uitgaande routes voor heel Gelderland significant moet verbeteren door zowel de betreffende woonkernen als het Natura 2000 gebied De Veluwe, het Deelerwoud en het Nationaal Park de Hoge Veluwe en overige landgoederen te mijden.