

Geachte mevrouw van Nieuwenhuizen en/of mevrouw Veldhoven,

Bij deze mijn reactie op de internetconsultatie Beleidsnota aansluitroutes Lelystad Airport en de 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 randvoorwaarden 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 voor mij en vele anderen volkomen onacceptabel.

In september 2017 heeft de Staatssecretaris toegegeven dat er fouten zijn gemaakt in de MER van Lelystad Airport. Er is dus geen goede basis voor het plan. En het feit dat de route over Ede slechts enkele dagen voor de informatiebijeenkomst bekend werd, getuigt ook niet van een zorgvuldig proces waarin alle belangen goed afgewogen zijn.

Mijn verbetervoorstel voor de aansluitroutes is:

- 1. Versneld inzetten op de herindeling van het luchtruim zodat laagvliegen over natuurgebieden en woonkernen niet nodig is.**
- 2. Lelystad Airport pas openen als deze herindeling gerealiseerd is.**
- 3. Inzetten op verminderen van de drukte in de lucht en zo de daad bij het woord voegen waar het gaat over klimaatdoelen, luchtkwaliteit (o.a. ultrafijnstof) en stilte. Door een eerlijke prijs in te voeren voor vliegtickets worden minder belastende vervoersmiddelen zoals de trein een aantrekkelijk alternatief voor reizen binnen Europa.**

Verder heb 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 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. Laagvliegen tast deze kernwaarden ernstig aan.
6. De milieubelasting, veiligheids- en gezondheidsrisico's die het gevolg zullen zijn van laagvliegen zijn niet of onvoldoende onderzocht (waaronder ultrafijnstof).
7. Na de laatste aanpassing lopen de aansluitroutes vanuit en naar het zuidwesten beiden over Edes grondgebied ook nog eens over elkaar. Dit brengt veiligheidsrisico's met zich mee.
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:

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 ons 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.

K.W. Hilberink
Ede, 1 november 2017