

Geachte mevrouw Dijkma,

Hierbij ontvangt u mijn reactie op de internetconsultatie met betrekking tot 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 zeer recent, in de zomer 2017, afgerond. Toen werd ook duidelijk dat de aansluiting op het hogere luchtruim alleen kan door lang laag te vliegen over grote delen van ons land, waaronder Overijssel.

Dit is voor mij onacceptabel.

Mijn dringende verbetervoorstel voor de aansluitroutes is:

1. opschorting van de opening van Lelystad Airport
2. versnelde herindeling van het Nederlandse luchtruim
3. en het starten van een nieuw openbaar ontwerpproces voor de aansluitroutes.

Verder heb ik de volgende punten ten aanzien van de beoogde laagvliegroutes:

1. In de bijlages (kaart Zuidwestelijk gebruik) is niet goed zichtbaar wat de effecten voor mijn woonwijk “Stadshagen” in Zwolle) zijn i.v.m. de vlieghoogtes en waar precies een bocht door dalend vliegverkeer wordt ingezet. In andere media wordt gesproken over het feit dat, bij vertrekkend verkeer vanaf Lelystad, er dan op 900 meter hoogte door aanvliegend verkeer boven Stadshagen gevlogen zal moeten worden om het kruisende verkeer te voorkomen. En op die hoogte wordt dan ook de bocht genomen door het vliegverkeer wat extra veel geluidsoverlast met zich meebrengt.  
Hier ben ik sterk op tegen en ik verzoek u dringend om óf aan te geven dat mijn informatie onjuist is (met daarbij de juiste informatie aan mij te verstrekken zodat ik daarop kan reageren), óf uw indeling van het luchtruim in deze zo aan te passen dat het vliegverkeer boven Stadshagen wordt vermeden. In deze wijk wonen nu zo’n 25.000 inwoners en ze breid nog verder uit als Vinexlocatie.  
Met deze aanvliegeroute wordt dan ook zeer laag over de stad Zwolle zelf gevlogen. Daarmee worden naast de 25.000 Stadshagenaren ook nog eens rond de 100.000 Zwollenaren direct door de overlast getroffen.
2. Ook heb ik begrepen dat u Zwolle, en Stadshagen in het bijzonder, amper tot niet heeft meegenomen in de MER. Er is géén rekening gehouden met de situatie die zoveel inwoners treft. Graag zie ik een hernieuwde milieurapportage opgestart worden met daarin specifieke aandacht voor de milieueffecten voor Stadshagen.
3. De laagvliegroutes waren ten tijde van het nemen van het Luchtvaartbesluit (2015) niet bekend. Om die reden hebben zeer veel inwoners van Overijssel geen zienswijze ingediend tegen het MER en Luchthavenbesluit Lelystad Airport. Hierdoor heeft u – bewust of onbewust – ook mij de kans op rechtsbescherming ontnomen. Ik vraag u dringend om alle Nederlanders die woonachtig zijn onder de aansluitroutes die kans alsnog te geven.
4. Ik vraag u de geluidsoverlast per vliegtuig te beoordelen en niet over een periode. U spreekt over aanvaardbare geluidsoverlast, maar de meetmethode is gebaseerd op een gemiddelde over een langere tijd. Piekbelasting wordt daarmee weggemiddeld. Dat is net zoiets als “er stort 1 vliegtuig neer maar als we dat over 1 jaar uitmiddelen is er niets gebeurd”. De piek (de crash/overvliegend verkeer) wordt dan maar weggemiddeld terwijl de overlast meermaal daags plaats gaat vinden met de verstoring en onrust die daarmee gepaard gaat.
5. Langdurig laagvliegen over grote delen van ons land mag niet. Nergens in de wereld vindt commerciële luchtvaart zo laag plaats over zulke lange afstanden. Waarom in Nederland dan wel?
6. Laagvliegen gaat ten koste van alle Natura2000-gebieden in Salland, de IJsseldelta en Noordwest-Overijssel. Dit vind ik zeer verontrustend als natuurliefhebber en zie deze daarom graag ontzien.
7. Laagvliegen tast het woon- en leefklimaat in Overijssel in zeer ernstige mate aan en zorgt aantoonbaar voor zware geluidsoverlast voor > 200.000 Overijsselaren en circa 1 miljoen Nederlanders. Dit is

uitermate onwenselijk en ik vraag mij af waarom we -als het zo doorgaat en we de 40.000 vliegbewegingen/jaar vanaf Lelystad + de extra uitbreiding van Schiphol met de opgerekte geluidsnormen, straks met meer Nederlanders moeten zijn die last van het (laag-)vliegverkeer hebben dan niet. Kan de groei van Schiphol (en andere regionale vliegvelden) niet wat beteugelt worden?

8. De milieubelasting, veiligheids- en gezondheidsrisico's van laagvliegen zijn onvoldoende en op verkeerde grondslagen onderzocht. Ik verzoek u dringend deze onderzoeken te verbeteren.
9. Ik vraag u een schadecompensatiefonds voor gedupeerden in het leven te roepen.
10. Waarom wordt de brandstof van de vliegtuigen (Kerosine) financieel ondersteund door de Nederlandse overheid door geen accijns te heffen. Waarom doet Nederland net als de rest van de wereld?(zie: Energy Tax Directive 2003/96/EC (Article 14(1)(b))). Kunt u ook motiveren waarom wij hier niet vanaf kunnen wijken en daarmee het vliegverkeer in Nederland wat beperken?

Ik hoop u hiermee met mijn grote ongerustheid te hebben geïnformeerd, en ik dank u voor uw reactie.

Met vriendelijke groet,

Dhr. M.A. Zwart

Oude Wetering 27

8043 MV Zwolle