

Oene, 30 oktober 2017.

Geachte mevrouw Van Veldhoven,

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 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 niet acceptabel. Ik woon ik Oene, gemeente Epe en de aansluitroute naar het zuiden loopt pal boven ons dorp. Net hier klimmen de toestellen van 1800 m naar 2700 m.

Mijn 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.

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 de 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;

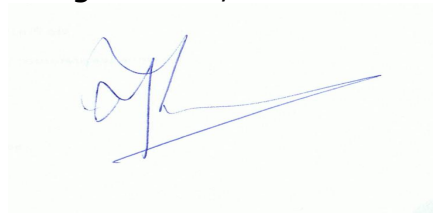
7. Nut en noodzaak van een opening van Lelystad Airport op 1 april 2019 is niet aangetoond;
8. Er is geen schadecompensatiefonds voor gedupeerden.

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. Verder wil ik graag het volgende nog opmerken. De informatievoorziening vanuit uw ministerie laat m.i. te wensen over. De situatie wordt rooskleuriger voorgesteld dan ze is. Een aantal fouten is al toegegeven door de minister. Daarnaast worden bijvoorbeeld typische geluidsniveaus gegeven voor de verwachte vliegtuigtypes op Lelystad Airport. Deze types zijn de Boeing 737 en de Airbus 320 toestellen. De waardes die u noemt gelden voor recente toestellen. Omdat ik jarenlang bij Fokker heb gewerkt weet ik iets af van vliegtuigen. Vliegtuigmaatschappijen maken tientallen jaren gebruik van vliegtuigen. Zo vliegt bijvoorbeeld EasyJet nog steeds met toestellen uit 1987! Gedurende de lifecycle van een vliegtuig wordt veel onderhoud gepleegd en kleine modificaties uitgevoerd, maar aan het lawaai kan niet zo veel worden gedaan. De oudere toestellen produceren aanzienlijk meer lawaai, zeker wanneer het toestel klimt. Ik hoop dan ook dat u tegemoet zult komen aan deze wensen, waarvoor alvast bij voorbaat mijn dank.

Hoogachtend,



Drs. Ing. JWM Schetters
Horthoekerweg 30
8167 LX Oene