

Apeldoorn, 29 oktober 2017

Aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Excellentie,

Uw "Beleidsnota aansluitroutes Lelystad Airport en de daarbij behorende detailkaarten, versie 5 oktober 2017" hebben wij, de Stichting Red de Veluwe, met aandacht gelezen. Wij constateren dat u ook in dit voorstel nog steeds volhardt in uw plannen om laag over Overijssel, Gelderland, Friesland en Noord-Holland te blijven vliegen. Daar zijn wij zeer ongelukkig mee en wij menen bovendien dat uw huidige geschipholde plannen - mede gezien de gebreken in het besluitvormingsproces rond het Luchthavenbesluit 2015 (zie Bijlage) - een rechterlijke (MER) toetsing niet zullen kunnen doorstaan. Wij adviseren u daarom uw plannen alsnog in te trekken en de opening van vliegveld Lelystad tot nader order uit te stellen.

Let wel, wij zijn niet tegen de opening van vliegveld Lelystad *tout court*. Voor ons is van belang dat de vliegtuigen van en naar Lelystad niet op de krankzinnig lage hoogtes koersen over het oude land zoals u tot dusver steeds hebt voorgesteld. Wij zijn bereid elk plan dat daarin daadwerkelijk verandering brengt met aandacht te bezien.

Wij hebben echter begrepen dat u meent niet aan ons verlangen gehoor te kunnen geven omdat de - door ons bepleite - veel hogere aansluitroutes in strijd zijn met de premisse die u de LVNL hebt meegegeven bij de opdracht tot het vaststellen van de aansluitroutes: geen interferentie met het Schipholverkeer.

In onze ogen is dat een absurd uitgangspunt: niemand kan met goed fatsoen volhouden dat dezelfde vliegtuigen die nu op 18000 voet over het oude land vliegen straks, als ze vanaf vliegveld Lelystad vertrekken, opeens op slechts 6000 tot 9000 voet zouden moeten vliegen; en dat alleen om Schiphol meer ruimte te geven. Neen, ons inziens kunt u uw plan voor vliegveld Lelystad voorlopig beter laten vallen totdat u het probleem van het laagvliegen over het oude land hebt opgelost. In de tussenliggende tijd kan alles bij het oude blijven en vliegen de voor vliegveld Lelystad bestemde vliegtuigen gewoon vanaf Schiphol precies zoals nu al het geval is.

Een en ander zal uiteraard op korte termijn consequenties hebben voor de geplande uitbreiding van Schiphol. Maar dat is nauwelijks een serieus bezwaar; weegt in elk geval niet op tegen het maatschappelijk onaanvaardbare lawaai en tegen de andere negatieve milieueffecten van het luchtverkeer van en naar vliegveld Lelystad en van dat deel van het GA-verkeer dat volgens uw plannen van vliegveld Lelystad naar vliegveld Teuge zal verhuizen¹. Overigens wijzen wij erop dat uw visie vooral blijkt geeft van oud mainportdenken en zich erg moeizaam verhoudt met de meer eigentijdse milieuambities vastgelegd in het - ook door u onderschreven - regeerakkoord 2017.

¹ In 2014 hebben 102.415 vliegbewegingen voor GA plaatsgevonden op Lelystad; zie Alderstafel Lelystad, veel gestelde vragen uitbreiding Lelystad Airport

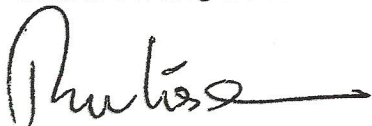
Hoe dit ook zij, in ons alternatieve scenario – laat alles voorlopig zoals het is - zal de periode tot 2023 gebruikt kunnen worden voor het ontwerpen van een nieuw besluit aansluitroutes Lelystad. Bij het ontwerpen van deze nieuwe aansluitroutes zal de premisse moeten gelden dat er over het oude land niet lager gevlogen zal worden dan op 18000 voet. Sterker nog, wij pleiten ervoor dat deze vuistregel zal gelden voor heel Nederland (uiteraard met een uitzondering voor stijgend en dalend verkeer, mits geautoriseerd door de gemeentes/provincies gelegen onder de desbetreffende lagere vliegroutes).

Als u deze premisse aanvaardt zijn wij ervan overtuigd dat de stiltegebieden in Overijssel, Gelderland Friesland en Noord-Holland voldoende worden ontzien, het woon- werk- en leefklimaat in deze provincies niet onaanvaardbaar door de vliegtuigen wordt verstoord en de aansluitroutes de toeristische sector niet ernstig zullen aantasten. En in zo'n scenario zijn wij graag bereid om onze medewerking te verlenen aan de vaststelling van de nieuwe aansluitroutes over het oude land. Uiteraard zullen die nieuwe plannen getoetst moeten worden aan alle relevante regels inclusief de (Europese) MER regels. Zo'n toets zien wij in voorkomend geval met vertrouwen tegemoet.

Maar liever nog dromen wij van een vliegveld in de Noordzee. Inderdaad, een oud idee. Maar daarom niet minder sprankelend. Afgelopen jaar heeft D'66 daar opnieuw aandacht voor gevraagd: 'Stel je het eens voor: een vliegveld op een eiland langs de kust dat duizenden nieuwe banen creëert en waar vliegtuigen kunnen landen en opstijgen zonder schadelijke gevolgen voor de gezondheid van omwonenden of de natuur. Het zou zomaar een serieuze optie kunnen zijn'.² En inderdaad, waarom niet de zee in? Het kan. Osaka, Hong Kong en Macau gingen ons reeds voor. Wat een beeld! Een nieuw Deltaplan voor Nederland: Lelystad in zee!

Hoogachtend,

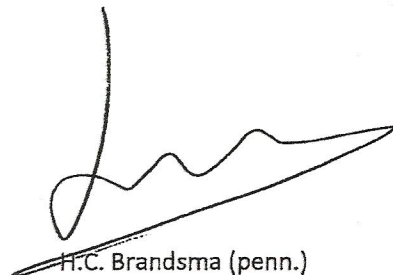
Namens Stichting Red de Veluwe



R.W. Tieskens (vz.)



H.N. s'Jacob (secr.)



H.C. Brandsma (penn.)

Stichting Red de Veluwe, KvK 69890714, www.reddeveluwe.nl

² Salima Belhaj, lid van de tweede kamer D 66, "Schiphol op zee? Hoog tijd om hierover na te denken" in het Algemeen Dagblad van 17 september 2016.

Bijlage bij internetconsultatie Stichting Red de Veluwe d.d. 29 oktober 2017

Gebreken in de besluitvorming over de aansluitroutes.

1 Het Luchthavenbesluit Lelystad is op 1 april 2015 in werking getreden. Op dat moment waren de aansluitroutes niet bekend. Dit gebeurde pas in juni 2017. Tevens werd op dat moment bekend dat op de aansluitroutes abnormaal laag wordt gevlogen over de provincies Gelderland, Overijssel, Friesland en Noord-Holland. Als de inwoners van deze provincies hiervan in 2015 op de hoogte waren geweest dan hadden zij zeker zienswijzen op het Luchthavenbesluit ingediend of hadden zij een civielrechtelijke procedure gestart om de ontwikkeling van Lelystad Airport te stoppen. Door het "opknippen" van het project in deelbesluiten waren ook de Eerste en de Tweede Kamer destijds niet op de hoogte van de aansluitroutes/laagvliegroutes.

2 De Nota van Toelichting bij het Luchthavenbesluit uit 2015 wemelt van de onjuiste uitgangspunten en stellingen die niet stroken met de huidige plannen voor de aansluitroutes. Dat betekent dat het Luchthavenbesluit destijds op onjuiste gronden en gebaseerd op onjuiste informatie is genomen. Enkele voorbeelden.

"bladzijde 62 NvT: Op de Veluwe ligt een groot stiltegebied met een grenswaarde van 40 dB (A). Door de afstand tot het gebied van de vliegroutes zal in geen van de routesets deze grenswaarde worden overschreden".

Deze informatie komt niet overeen met de thans voorgenomen laagvliegroutes. Alhoewel de route outbound 07 die over de Veluwe liep op 12 september jl. is geschrapt, is de outbound 02 gehandhaafd en geïntensiveerd. Dit betekent dat de stiltegebieden op de Noordoost en Noordwest Veluwe nog steeds worden getroffen en de grenswaarde van 40 dB (A) in de stiltegebieden ruimschoots wordt overschreden. Concreet geldt dit voor Oldebroek, Wezep/Hattermerbroek, Wapenveld, Epe, Heerde, Oene, Emst en delen van Vaassen/Apeldoorn, Ede en het Nationale Park de Hoge Veluwe.

"bladzijde 66 NvT: Nabij de luchthaven, waar vliegtuigen over het algemeen laag vliegen en de geluidsbelasting hoog is, ligt het accent op het vermijden van woonkernen. Verder weg van de luchthaven, waar de vliegtuigen over het algemeen hoger vliegen en de geluidsbelasting lager is, ligt het accent op een efficiënte inpassing van het routeontwerp in het luchtruim, aansluiting op het bestaande civiele routesysteem en het zo veel als mogelijk vermijden van militaire oefengebieden".

Ook deze informatie komt niet overeen met de thans voorgenomen laagvliegroutes. In deze routes wordt er tot aan de landsgrenzen laag gevlogen met als gevolg zware geluidsbelasting in diverse provincies. In de voorgenomen vliegroutes wordt er niet aangesloten op het civiele routesysteem maar blijven de vliegtuigen in het lage militaire luchtruim.

De vliegtuigen worden door de militaire luchtverkeersleiding door het luchtruim geloodst. Ook hierbij plaatsen wij grote vraagtekens gezien de beperkte personele capaciteit van Defensie als gevolg van bezuinigen.

"bladzijde 67 NVT: De ontworpen vliegroutes en-procedures voor baan 23 (start richting zuidwesten;landing vanuit noordoosten) en baan 05 (start richting noordoosten;landing vanuit zuidwesten) zijn zoveel mogelijk geschikt gemaakt voor het ononderbroken dalen en klimmen van vliegtuigen binnen de bovengenoemde randvoorwaarden. Hierdoor wordt brandstofverbruik, emissies en geluid zoveel mogelijk geminimaliseerd. Door middel van ononderbroken klimmen blijft de neerslag van de hogere geluidsniveaus die optreden bij klimmen in de standaardvertrekroutes, beperkt tot gebieden dichtbij de luchthaven".

Ook deze tekst komt niet overeen met de nu beoogde laagvliegroutes. De hogere geluidsniveaus blijven allerm minst beperkt tot de gebieden dichtbij de luchthaven. Het huidige plan voorziet zelfs in het "doorstijgen" aan de randen van de Noordwest (Oldebroek, Wezep/Hattermerbroek) en Noordoost Veluwe waardoor de woonkernen, stiltegebieden, Natura 2000 gebieden onevenredig worden belast.

3 Gebleken is dat de MER voor luchthaven Lelystad grove fouten bevat voor wat betreft de geluidsberekeningen. Dit betekent dat bewoners rond de luchthaven en onder de aansluitroutes met veel meer geluidshinder te maken krijgen dan hun op grond van de rekenmodellen van het Ministerie is voorgespiegeld. Deze informatie kan niet tot een andere conclusie leiden dan dat de MER opnieuw moet worden uitgevoerd.

4 De laagvliegroutes hadden op grond van de Europese MER Richtlijn onderdeel moeten uitmaken van de MER procedure.
