

Directie Participatie  
OVV Lelystad Airport  
Postbus 20901  
2500 GX DEN HAAG

Betreft: zienswijze Luchthavenbesluit Lelystad Airport

Hoenderloo, 20 februari 2019

Het dorp Hoenderloo, via de bewoners verenigd in de vereniging Hoenderloo's Belang en via de ondernemers in de Hoenderlose Zakenvereniging, wil graag de onderstaande zienswijze over het Luchthavenbesluit Lelystad Airport bij u indienen. Wij verzoeken u bij de verwerking hiervan en de reactie hierop niet algemene antwoorden te geven, maar een reactie per punt te geven.

1. In zijn algemeenheid zijn en blijven wij van mening dat het volstrekt onverantwoord is om een kwetsbaar natuurgebied als de Veluwe, waar volgens lokale en regionale overheden nooit iets kan en mag, of alleen na uitgebreide compensatie en mitigatie-maatregelen, nu ineens als gebied te beschouwen waar naar hartenlust jarenlang laag overheen gescheerd mag worden met vakantievliegtuigen. De geringschattende opstelling van onze rijksoverheid blijkt ook al uit het kaartmateriaal en de bijbehorende demonstratiefilmpjes, waar weliswaar enkele kleine natuurgebiedjes buiten de Veluwe als kwetsbaar en beschermwaardig worden aangeduid, maar het hele Centraal Veluws Natuurgebied "slechts" als grotendeels onbewoond wordt gezien, en al helemaal niet als natuurgebied. Wanneer dat als vertrekpunt wordt genomen voor alle uitwerkingen van beleid, is dat misleidend. Dat er vliegverkeer is en komt is onmiskenbaar, maar de vertrekpositie zou moeten zijn dat dat slechts op een dusdanig grote hoogte moet plaatsvinden, dat het op generlei wijze hinder veroorzaakt, noch voor de mensen, noch voor de natuur. Wij verzoeken u de afwegingen alsnog in dit kader te zetten.
2. Wij zijn van mening dat het MER 2018 onvolledig is en dus geen basis kan zijn voor een goed afgewogen besluit. De cumulatieve effecten voor het gebied boven en om Hoenderloo zijn niet onderzocht, het studiegebied is te klein gekozen. Dat wringt te meer omdat boven Hoenderloo voor het geplande uitgaande verkeer juist de route ligt waarbij vliegtuigen gaan stijgen van 1800 naar 2700 meter. Daarvoor zijn grote motorvermogens nodig, inclusief de bijbehorende geluidsbelasting en de uitstoot die daarvan het gevolg is. Wanneer we dit optellen bij de al bestaande vormen van hinder door vliegverkeer vanaf Schiphol, van Teuge, Luchthaven Deelen (helikopters, mogelijke intensivering voor zwaar luchttransport en Luchtmobiele Brigade) en het schietterrein van Defensie in Harskamp, zou uit dit beeld wel eens kunnen blijken dat alleen al de geluidsbelasting alle normen te boven gaat. Wij

verzoeken u deze cumulatieberekeningen alsnog uit te voeren en ook publiek inzichtelijk en bekend te maken.

3. De enig werkelijke oplossing is dus een volledige herindeling van het luchtruim, inclusief de garantie dat daarna al het vliegverkeer over en boven de Veluwe op een gegarandeerde hindervrije hoogte kan passeren. Het volstaat niet om nu een “worst voor te houden” dat het luchtruim wordt heringedeeld. Niemand kan immers op dit moment stellen dat de termijnen die voor dat herindelingsproces worden genoemd, niet met jaren zullen worden overschreden. En niemand kan nu al aangeven dat na een herindeling van het luchtruim niet de situatie kan ontstaan van laag vliegen naar een heel klein beetje minder laag vliegen. Daarmee is het vooruitzicht van een herindeling van het luchtruim zonder harde en dwingende voorwaarden en termijnen, slechts een loze belofte. Wij verzoeken u dit verder aan te scherpen en te garanderen dat na de herindeling het laagvliegen uitgesloten is. Wij stellen ons daarom op het al eerder ingenomen 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”.
4. 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 meer dan een miljard 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 recreatie/natuurgebied 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 een inhaalslag kwa duurzaamheid, 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.  
Wij verzoeken u deze afwegingen alsnog mee te nemen in de overwegingen bij het Luchtvaartbesluit. Meer algemeen kan daar nog aan toegevoegd worden dat dergelijke overwegingen ook een rol kunnen spelen bij de studie naar een luchthaven in zee.
5. Meer procedureel wijzen u er op dat het oproepen tot het indienen van zienswijzen bij dit Luchthavenbesluit een uiterst kronkelig pad volgt, waarbij het maar de vraag is of u hiermee een goed afgewogen besluitvorming aan het voorbereiden bent. Immers: het MER 2018 is niet volledig zoals ook al door anderen is aangegeven, het studiegebied is kwa omvang

gemanipuleerd en te klein gekozen, er is geen aandacht voor cumulatieve effecten boven en in ons woon- en leefgebied en er is nog geen sprake van een door de EU goedgekeurde VVR. Recent heeft u ook, lopende dit proces, elders de routes weer verlegd, in de (ijdele) verwachting dat de acceptatie van uw plannen daarmee toeneemt. Daarmee lijkt het proces een serie van onnavolgbare noodsprongen te zijn geworden en wordt het steeds moeilijker om ons nog het idee te geven dat er serieus wordt geluisterd naar zienswijzen, laat staan dat er rekening wordt gehouden met andere belangen dan die van de luchtvaart zelf. Wij verzoeken u dit weer in het juiste perspectief te brengen, ook als daarvoor in het proces meer tijd nodig blijkt te zijn.

Afsluitend zijn wij van mening dat met de huidige inzichten die u presenteert, er zich boven ons woon-leef- en werkgebied onacceptabele taferelen gaan afspelen. De overlast die dit gaat opleveren is evident maar wordt slechts gedeeltelijk getoetst aan theoretische berekeningen en normeringen waarmee zo lang wordt gegoocheld dat het toekomstbeeld netjes lijkt te kloppen. Daarom voor alle duidelijkheid: wij wensen geen laagvliegroutes boven ons dorp en de omgeving, en zullen pas rusten als het noodzakelijke vliegverkeer zich op veilige, hindervrije hoogte boven Hoenderloo voltrekt.

Met vriendelijke groet,

Hoenderlose Zakenvereniging,  
R. Dros, voorzitter

Vereniging Hoenderloo's Belang,  
W. Ludwig, voorzitter