

In deze consultatie brengt de provincie Gelderland namens diverse gemeenten en maatschappelijke overlegpartners de volgende verbetervoorstellen in.

## DEEL 1: HOOFDTEKST

### 1) GEEN NIEUWE INKOMENDE ROUTE BOVEN HET CENTRAAL VELUWS NATUURGEBIED

Bij Kamerbrief van 19 september 2017 stelde I&W voor om de inkomende route vanuit het zuiden noordwaarts te verleggen, en deze te combineren met de uitgaande route op het traject Apeldoorn – Hoge Veluwe – Ede. Hiermee wordt dit ecologisch en toeristisch waardevolle gebied waar bovendien tienduizenden mensen wonen onevenredig zwaar belast. Bovendien kan het bij bepaalde (weers)omstandigheden onvermijdelijk zijn om lager te vliegen dan 2700 meter. Wij verzoeken daarom deze wijziging terug te draaien, en dus weer “terug te keren” naar de oorspronkelijk voorgestelde inkomende route die was opgenomen in de eerdere routevoorstellen die I&W presenteerde op 21 juni en 12 september 2017. Daarbij verzoeken wij om de uitgaande route over dit gebied te laten vliegen op een hoogte van minimaal 3000 meter. Dit verzoek doen wij ook voor de zuidelijker gelegen inkomende route.

### 2) DOORSTIJGEN VAN 1800 NAAR 2700 METER

Bij Kamerbrief van 12 september 2017 presenteerde I&M een zuidelijke uitvliegroute waarbij ergens tussen het baken LE506 bij Wapenveld en de stad Apeldoorn zou worden doorgestegen van 6000 voet/1800 meter naar 9000 voet/2700 meter. Wij bepleiten dat het punt waarop deze stijging naar 2700 meter wordt ingezet zo ver mogelijk in noordelijke richting wordt verlegd, zodat zo min mogelijk woonkernen hinder ondervinden van de hoge piekniveaus aan geluid die een dergelijke stijging teweeg brengt.

## DEEL 2: ACHTERGRONDDOCUMENT

Hierbij geven wij een nadere toelichting op de zienswijze die door Gedeputeerde Staten van Gelderland namens meerdere overlegpartners binnen de provincie is ingediend voor de internetconsultatie inzake de voorgenomen aansluitroutes van Lelystad Airport.

### 1. Algemeen

In een eerdere brief die door ons college op 20 september 2017 is verstuurd aan zowel de staatssecretaris als de Vaste Tweede Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat zijn de volgende basisuitgangspunten gemarkeerd:

- We onderschrijven dat de openstelling van Lelystad Airport voor de beoogde grotere vliegtuigen geen vertraging mag oplopen door het routebesluit.
- We vragen besluitvorming waarmee het toekomstperspectief voor vliegveld Teuge en bijbehorende activiteiten wordt geborgd.
- De huidige vlieghoogtes zijn wat ons betreft boven grote delen van de Veluwe nog te laag. We vragen een verdere verhoging.
- We zijn er van overtuigd dat de herindeling van het luchtruim sneller kan worden opgepakt. We vragen hiervoor meer urgentie en afspraken over inzet en actie.

### 2. Hoofdpunten van commentaar

De kern van de ingediende zienswijze is ons verzoek om ten eerste de keuze van de inkomende route uit het zuiden op het traject Apeldoorn – Hoge Veluwe – Ede terug te draaien, en ten tweede het punt op de route tussen Wapenveld en Apeldoorn waar de stijging van 1800 naar 2700 meter wordt ingezet zo noordelijk mogelijk te leggen. In aanvulling op deze beide verbetervoorstellen maken wij graag gebruik van de geboden gelegenheid om aanvullend de volgende zaken te bepleiten.

### *2.1. Optimaal benutten van de mogelijkheden om hoger aan en uit te vliegen*

We onderkennen het economische belang van de openstelling van Lelystad Airport voor de beoogde grotere vliegtuigen. Dat kan echter alleen rekenen op maatschappelijk draagvlak wanneer bij de voorbereiding zorgvuldigheid voorop staat. Alles dient in het werk te worden gesteld om de overlast voor inwoners, bedrijven, instellingen en bezoekers/toeristen te minimaliseren en de natuur en stiltegebieden te ontzien. Het middel bij uitstek daarvoor is de voorgenomen herindeling van het Nederlandse luchtruim. Daardoor kunnen, zowel in de aanvlieg- als uitvliegroutes van Airport Lelystad, al op korte afstand van Lelystad (veel) grotere vlieghoogten worden aangehouden, met bijbehorende sterke vermindering van de geluidsbelasting. We dringen daarom sterk aan op een versnelde invoering van de herinrichting van het nationale luchtruim.

### *2.2. Borgen van een gezond toekomstperspectief voor luchthaven Teuge*

Luchthaven Teuge heeft een belangrijke functie voor de General Aviation sector in het algemeen en voor bedrijvigheid, recreatie en toerisme in de regio. De aansluitroute, die u voorstelt, maakt het valschermspringen op vliegveld Teuge onmogelijk en zet de exploitatie van de luchthaven zwaar onder druk. We vragen u om een toekomstperspectief voor vliegveld Teuge en bijbehorende activiteiten te borgen.

### *2.3. Borgen van een zorgvuldige en transparante aanpak van het vervolgproces dat moet leiden tot een ministerieel routebesluit ingevolge artikel 5.11 Wet luchtvaart*

Wij constateren dat veel bewoners, ondernemers, maatschappelijke organisaties en overheden zich zorgen maken over de effecten van de voorgenomen aansluitroutes. Voor hen zijn de voorgestelde aansluitroutes als een onaangename boodschap uit de lucht komen vallen. Een zorgvuldige en transparante aanpak van het vervolgproces vinden wij van wezenlijk belang. Wij hopen, dat de consultatie leidt tot betere aansluitroutes en een breder draagvlak. Wij dringen er bij u op aan om:

- verbetervoorstellen en alternatieven zorgvuldig en transparant te behandelen;
- hierbij in ieder geval eenduidige criteria als geluid- en milieubelasting, aantal gehinderden (bewoners, recreanten en ondernemers) en economische en toeristisch-recreatieve belangen mee te wegen;
- uw plannen bij te stellen als de MER-beoordeling van de aansluitroutes daartoe aanleiding mocht geven;
- het resultaat van uw afweging toe te lichten bij uw besluit.

Wij achten het echt onvoldoende als zou worden volstaan met het kiezen en toelichten van slechts één variant.

De Kamerbrief van 16 oktober 2017 over tekortkomingen in de MER die in 2014 is uitgevoerd voor Lelystad Airport en het voornemen om een MER-beoordeling uit te voeren voor de aansluitroutes onderstrepen onze oproep tot zorgvuldigheid en transparantie, en tot verbetering van het overleg met betrokkenen. De geschetste ontwikkelingen dragen immers niet bij aan het vertrouwen in het proces waarvoor u verantwoordelijk bent. Helaas zijn de consequenties voor ons nog niet allemaal te overzien.

### *2.4. Betrachten van transparantie en zorgvuldigheid bij de herindeling van het Nederlandse luchtruim, waarbij participatie van overheden en belangengroepen geborgd is*

Wij pleiten voor een versnelde herinrichting van het Nederlandse luchtruim. We dringen er bij uw op aan om hiervoor een transparant en zorgvuldig proces in te richten, waarbij participatie van overheden (provincies en gemeenten), luchtvaartsector en belangengroepen geborgd is.

### *2.5. Vervroegd implementeren van kansrijke elementen van de toekomstige luchtruimindeling in het gebied dat impact krijgt van Lelystad Airport*

In onze ogen zijn er op het grondgebied van zowel Gelderland als Overijssel kansen voor een flexibeler benutting van stukken luchtruim die nu nog exclusief zijn gereserveerd voor Schiphol of Defensiedoeleinden. Wij pleiten ervoor om hier maximaal gebruik van te maken, in goed overleg

tussen Lelystad Airport en de luchtruimautoriteiten gedurende de periode waarin de herindeling van het Nederlandse luchtruim nog wordt voorbereid. "Willen is kunnen" zou hier wat ons betreft het adagium moeten zijn, gezien ook het relatief lage aantal vliegbewegingen van en naar Lelystad zolang dit proces van herindeling nog loopt.

## *2.6. Terugdraaien van het tussentijds verleggen in noordelijke richting van de aanvliegeroute naar het gebied Ede-Hoge Veluwe-Apeldoorn*

Hoe dan ook vinden wij het niet correct dat er tijdens de informatieronde door het ministerie tussentijdse wijzigingen in de vliegroutes met een dusdanig grote impact zijn doorgevoerd, en dat er niet of nauwelijks sprake is geweest van informatievoorziening hierover naar de betrokken overheden.

De wijziging op dit vlak die de staatssecretaris op 19 september heeft voorgesteld aan de Tweede Kamer achten wij bovendien geen verbetering voor de omgevingskwaliteit in Gelderland. Dit laat zich onderbouwen door de ernstige gevolgen die wij voorzien:

- Onveilige routes door kruisend verkeer boven de kernen Ede en Bennekom (zie ook de aangenomen Kamermotie 411).
- Bij kruisen: nog lagere vlieghoogte dan 2700 meter, vanwege de afstand die veiligheidshalve aangehouden moet worden tussen de dalende en stijgende vliegtuigen.
- Concentratie van overlast boven de kernen Apeldoorn, Beekbergen, Hoenderloo, Ede, Bennekom, Wageningen, Rhenen en Park de Hoge Veluwe (voor zowel inwoners als recreanten/toeristen).
- Spanning met beleid rond bescherming Natura 2000 gebied Veluwe (zie ook: regeerakkoord, paragraaf 3.5 Leefomgeving).
- Mogelijk strijd met de Wet natuurbescherming gezien vanuit de stikstofdepositie in relatie tot de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS).

In dit verband sluiten wij aan bij de volgende passage uit het recente Regeerakkoord 2017-2021 d.d. 10 oktober 2017, paragraaf 3.5 Leefomgeving: *"Het beschermen van belangrijke open ruimtes zoals het Groene Hart, de Waddenzee en de Veluwe blijft een belangrijk onderdeel van het nationaal ruimtelijk beleid."* Wij achten het van belang dat de vliegroutestructuur van Lelystad Airport hieraan geen afbreuk doet.

In de brief die de staatssecretaris hierover op 19 september 2017 stuurde wordt als reden van deze tussentijdse routeverlegging aangevoerd dat hiermee een eind komt aan de beperkte beschikbaarheid van de aanvliegeroute route waarvoor de ligging boven een militair oefengebied bij Wamel zorgt. In dit verband wijzen wij erop dat dit oefengebied in de praktijk slechts één keer per jaar wordt gebruikt. (Afgaand op de besluiten "Instelling tijdelijk gebied met beperkingen t.b.v. oefening Purple Windmill vanaf 2011 t/m 2015). Hierbij verwijzen wij ook naar de Regeling beperking of verbod uitoefening burgerluchtverkeer in bepaalde gebieden 2017, artikel 2 lid 4 onder i (TRA 72 Wamel). Wij dringen daarom aan op het terugdraaien van de verlegging van de inkomende route (IN-06) en terug te vallen op het ontwerp van voor 19 september. Op deze manier wordt de overlast gespreid en wordt Natura 2000 gebied Veluwe voor wat betreft het inkomend verkeer ontzien.

## *2.7. Borgen van de specifieke belangen van de recreatie- en toerismesector op de Veluwe*

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 ongeveer 900 miljoen 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.