

Baars, 19 oktober 2017

U vraagt om verbetervoorstellen op de ontwerp aansluitroutes, passend binnen de geldende uitgangspunten van het Kabinet. Echter, de wet schrijft niet voor dat zienswijzen alleen kunnen bestaan uit verbetervoorstellen. Ik neem dan ook de vrijheid om mijn bredere zienswijzen in te dienen.

De ruimte die de internetconsultatie biedt is maximaal 2.500 karakters. Wettelijk gezien kunnen zienswijzen niet aldus beperkt worden. Ik verzoek u dan ook dit document integraal te beschouwen als de door de mij ingediende zienswijzen.

1. Het ontwikkelen van Lelystad Airport geschiedt, aldus uw publicaties, om Schiphol ruimte te geven 'die van groot belang is voor de concurrentiepositie van Nederland en daarmee onze welvaart, werkgelegenheid en bereikbaarheid.'

Mijn zienswijze is dat de genoemde baten nooit kunnen opwegen tegen de lasten die de ontwikkeling van Lelystad Airport met zich meebrengen. De baten zijn immers gerelateerd aan en daarmee vooralsnog beperkt tot de 10.000 vliegbewegingen die Lelystad Airport kan accommoderen, terwijl de lasten (milieubelasting, geluidsoverlast en verlies van werkgelegenheid, met name in de toeristische sector) grootschalig zijn, omdat de ontworpen aansluitroutes een groot deel van Nederland belasten. U noemt zelf een gebied dat de provincies Flevoland, Gelderland, Overijssel, Friesland en Drenthe omvat.

2. De doelgroepen die worden geraakt door het ontwerp aansluitroutes zijn volgens u (a) de luchtvaartsector, (b) de bewoners onder de invloedssfeer van de ontwerp-aansluitroutes, (c) de provincies Flevoland, Gelderland, Overijssel, Friesland en Drenthe en (d) diverse belangenorganisaties.

Mijn zienswijze is dat deze opsomming onvolledig is. In de genoemde gebieden komt op grote schaal recreatie en toerisme voor, ten dele ook met een grote aantrekkingskracht voor buitenlandse toeristen (o.a. Giethoorn). De geluidsoverlast zal een vernietigende werking hebben op de recreatieve en toeristische aantrekkelijkheid van de genoemde gebieden. Hierdoor zal een omvangrijk verlies optreden van werkgelegenheid en bestedingen van buitenlandse toeristen.

3. Gesteld wordt dat 'voor de aansluitroutes geen MER hoeft te worden gemaakt'.

Mijn zienswijze is dat dit standpunt onterecht is. De aansluitroutes verlopen laag boven zeer kwetsbare natuurgebieden, waaronder Veluwe, De Sallandse Heuvelrus, de Weerribben-Wieden. Het is ondenkbaar dat hierdoor geen onherstelbare schade ontstaat aan de flora en fauna aldaar.

4. De ontwikkeling van Lelystad Airport leidt tot grote financiële schade voor bewoners (waardedaling woningen en verlies van werkgelegenheid) en bedrijven (verlies van klandizie, wellicht uitmondend in faillissementen) in de eerder genoemde provincies. Mocht het Kabinet de plannen doorzetten, dan ligt het voor de hand om een ruime planschaderegeling in te voeren, zodat alle getroffen personen volledig gecompenseerd worden voor de financiële schade die zij lijden. Een eerste indicatie is dat hiervoor € 50 miljard nodig zal zijn.
5. Mijn voorgaande zienswijzen in ogeschouw nemend kom ik tot mijn 'verbetervoorstel': Zie vooralsnog af van de ontwikkeling en openstelling van Lelystad Airport. De schade die dit luchtvaartbesluit genereert is een immense veelvoud van de zeer geringe voordelen die hiermee voor de groei ruimte van Schiphol wordt verkregen.

Hoogachtend,

G.J. Rietveld
Brauweringsen 4
8336 KK Baars