

Tot mijn grote schrik vernam ik onlangs dat de vliegtuigen die gaan landen of opstijgen vanaf vliegveld Lelystad voor flinke herrie rondom Zwolle en zeer veel andere gebieden in Nederland gaan zorgen.

Woensdag 4 oktober was een uitzending van Zembla waarin duidelijk werd dat de geluidsoverlast verschrikkelijk is rondom vliegveld Rotterdam/Den Haag. Beloften van de politiek en Schiphol bleken loos te zijn.

Ik vrees het ergste voor Oost-Nederland, de Veluwe en N-W-Overijssel.

Ik heb een aantal vragen en opmerkingen:

1) hoe noodzakelijk is het om vliegveld Lelystad uit te breiden. Het gaat alleen om vakantievluchten. Hiervoor worden wel de levenskwaliteit van veel mensen en de kwaliteit van natuurgebieden opgeofferd. De milieu-effecten (voor de volgende generaties) zijn groot. Naar ik begrijp zijn alleen gebieden in de polder meegenomen in de MER die voortijdig is gemaakt. De 'laagvliegroutes' waren toen nog niet bekend.

2) Hoe denkt Nederland voldoende CO2-reductie (en reductie van fijnstof etc) te behalen terwijl het (onnodig) vliegverkeer toeneemt? Het is natuurlijk leuk dat er geld vrijgemaakt wordt voor de sociale woningbouw om huizen beter te isoleren, maar met minder vliegbewegingen wordt verlaging van de CO2-uitstoot sneller, gemakkelijker en goedkoper behaald.

4) Met dit drukke vliegverkeer boven ons hoofd is m.i. ook de veiligheid niet gediend. (Zie ook het OVV-rapport van april jl.)

5) Hoe blijft de werkgelegenheid in de toeristensector (Veluwe, Dalfsen, Ommen, Giethoorn etc) in stand als de toeristen wegblijven vanwege geluidsoverlast (in je vakantiehuisje, caravan of tentje). M.i. weegt de toename van de werkgelegenheid in Lelystad daar niet tegenop. (de RECRON stelt dat er alleen al op de Veluwe sprake is van 'een sectorbelang van 270 miljoen omzet aan vakanties, 750 miljoen aan directe bestedingen van vrijetijdsactiviteiten en een werkgelegenheid van 21.000 mensen'. Daar zijn de cijfers van Overijssel, Friesland en Flevoland nog niet eens bij meegenomen.). Dit geldt blijft dus in Nederland en vliegt niet naar de Middellandse Zee.

6) Volgens de Zembla-uitzending van 4 oktober is Schiphol helemaal niet meer zo belangrijk voor de (groei van) de economie als de Schipholadepten beweren. Moet de werkgelegenheid in de toeristensector, de levenskwaliteit van bewoners van Oost-Nederland, de Veluwe en N-W-Overijssel opgeofferd worden aan vliegveld Lelystad?

7) Is het terecht en rechtvaardig dat een treinkaartje naar een Europese bestemming vaak (veel) duurder is dan een vliegticket? M.i. moeten de vliegtickets veel duurder (alle kosten, CO2-uitstoot en belastingen (ook op kerosine) meetellen) worden en de treinkaartjes goedkoper dan vliegtickets zodat de vliegbehoefte vanzelf minder wordt.

8) Waar kun je in Nederland wonen zonder frequent geraas van snelwegen of vliegtuigmotoren te moeten aanhoren?

Reeds eerder heb ik gehoord over de ontwikkeling van vliegveld Lelystad. Ik dacht toen in mijn onnozelheid dat Zwolle ver genoeg verwijderd is van Lelystad om geen geluidsoverlast te krijgen. Wat toen nog niet bekend was is, dat de vliegtuigen langdurig laag vliegen. En als er tegelijkertijd een vliegtuig opstijgt, vliegen ze zelfs heel laag over Zwolle, Dalfsen...(op 900 meter hoogte).

Het voelt bijzonder onrechtvaardig dat voor het plezier van slechts een deel van de mensen, de levenskwaliteit van een groot ander deel opgeofferd wordt. Het gebeurt gewoon. Het is om woest van te worden. Dit kunnen we toch ook niet maken tegenover toekomstige generaties?!

Het doet me denken aan de megalomanie uit de jaren 60. Alles moest plat om snelwegen dwars door steden aan te leggen. In Zwolle hebben we daar nog een voorbeeld van. Men begon met slopen en het aanleggen van een nieuwe weg met een grote brug. Gelukkig is het tij toen gekeerd. De brug staat er een beetje sullig te staan aan de rand van de binnenstad, maar de binnenstad is net niet platgewalst om plaats te maken voor een brede autoweg.

Heilloze plannen kunnen dus gekeerd worden.