

Mevrouw S.A.M. Dijkma
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Onderwerp: ontwikkeling luchthaven Lelystad

Epe, 18 oktober 2017

Geachte mevrouw Dijkma,

Op 25 september 2017 zonden wij u onze brief - *een kopie van deze brief voegen wij voor de goede orde bij* - waarin wij verschillende bezwaren hebben geuit op uw plannen rondom de ontwikkeling van luchthaven Lelystad en de bijbehorende aansluitroutes (hierna: laagvliegroutes) die pas in juni dit jaar aan het publiek bekend gemaakt werden. Het spijt ons te moeten constateren dat u hierop tot op heden geen enkele reactie heeft gegeven.

Het lijkt ons op zijn plaats - *op zijn minst uit overwegingen van fatsoen* - dat u ons van uw reactie op onze brief/brieven voorziet. Immers, als het plan daadwerkelijk zou doorgaan wordt gemeente Epe, met in het bijzonder Oene en omgeving, in de toekomst van 6:00 tot 23:00 uur met een grote regelmaat met maar liefst 65dB vliegtuiglawaai geconfronteerd. Deze voorgenomen opoffering van onze leefomgeving vereist een zorgvuldige omgang met gedupeerden. Uitblijven van uw reactie zien wij als blijk van minachtig. Wij verzoeken u daarom met klem om alsnog tot spoedige beantwoording van onze eerdere brief alsmede deze brief over te gaan.

Ons ongenoegen gaat echter verder dan het uitblijven van een reactie uwerzijds. Met verbazing en toenemende ergernis namen wij kennis van de brief die u op 16 oktober 2017 aan de Tweede Kamer zond en waarin u bevestigt - *en uiteindelijk erkent* - dat de MER-beoordeling van luchthaven Lelystad op basis van onjuiste uitgangspunten werd uitgevoerd. In uw brief heeft u de Tweede Kamer aangegeven een soort 'reparatie-MER' te zullen laten uitvoeren. U gaat daarbij echter eraan voorbij dat het vigerende luchthavenbesluit van luchthaven Lelystad tot stand is gekomen op basis van onjuiste uitgangspunten die in de MER-beoordeling toegepast zijn, met daarop inspraakreacties op basis van diezelfde onjuiste uitgangspunten.

Nu u erkend heeft dat het juiste fundament van het luchthavenbesluit van luchthaven Lelystad ontbreekt, ligt het vigerende luchthavenbesluit voor vernietiging gereed. Het kan niet zo zijn dat u dit luchthavenbesluit met een 'reparatie-MER' eigenhandig probeert te beschermen. De wettelijk vereiste procedure is simpelweg niet juist gevolgd en dat kan niet met een 'reparatie-MER' hersteld worden. Daaruit volgt zonder twijfel dat tot een vernietiging

van het luchthavenbesluit overgegaan moet worden of, als het niet anders kan, het luchthavenbesluit bij vonnis door de bestuursrechter of civiele rechter vernietigd wordt.

Met grote ergernis stellen we vast dat u in uw brief van gisteren het aantal extra gehinderden dat in kaart gebracht zal worden bagatelliseert. Deze vooringenomenheid bevestigt onze indruk dat u zonder zorgvuldige afwegingen voor natuur, milieu, economie en leefbaarheid de ontwikkeling van luchthaven Lelystad - *alsmede de laagvliegroutes* - door de Tweede Kamer wilt 'loodsen', zonder dat belanghebbenden hierop inspraak hebben kunnen leveren. Ook hierdoor spreken wij het vertrouwen uit dat de leden van de Tweede Kamer deze onzorgvuldigheid - *ook in de gevolgde procedures* - zullen doorzien en alsnog een streep door dit slechte plan zullen halen.

In onze brief van 25 september 2017 schreven wij u al het vigerende luchthavenbesluit niet te erkennen omdat de uitgangspunten om tot dit besluit te komen onjuist zijn geweest. Ook schreven wij u dat het geografische gebied voor de MER-beoordeling en het economische onderzoek te beperkt is geweest. Het MER-onderzoek dat als basis dient van het luchthavenbesluit voldoet bovendien niet aan Europese MER-richtlijnen ondermeer op het gebied van een scheiding van functies als het bevoegd gezag tevens initiatiefnemer bij een project is.

Los van de gemaakte fouten in de huidige MER-beoordeling geldt bovendien het volgende: Nu de voorgenomen laagvliegroutes bekend zijn voldoet ook volgens Nederlandse regelgeving de MER-beoordeling voor luchthaven Lelystad uit 2014 niet (meer). Uitgangspunt voor het te onderzoeken geografische gebied moet een gebied zijn waar de voorgenomen activiteit een werking heeft. Voor de MER-beoordeling geldt in beginsel geen beperking voor het geografische gebied; MER-onderzoek beoogd de effecten op de omgeving van de voorgenomen ontwikkeling te onderzoeken en stelt als zodanig geen grenzen.

Door de voorgenomen laagvliegroutes is het geografische gebied waarin de voorgenomen activiteit (negatieve) werking heeft echter aanzienlijk groter geworden dan het gebied waarop de MER-beoordeling uit 2014 betrekking heeft. Aldus kan achteraf bezien vastgesteld worden dat de MER-beoordeling waarop het luchthavenbesluit van Lelystad is gebaseerd geen goede basis voor het luchthavenbesluit heeft gevormd omdat het MER-onderzoek te beperkt werd verricht.

De 'Commissie MER' is het daarmee eens en verklaart op haar website (www.commissiemer.nl) voor het eerst op 6 oktober 2017, ook achteraf bezien, dat in het milieueffectenrapport voor luchthaven Lelystad van 2014 van een herindeling van het Nederlandse luchtruim is uitgegaan, dus zonder de voorgenomen laagvliegroutes. Mede op deze gronden kan geconcludeerd dat het vigerende luchthavenbesluit voor vernietiging gereed ligt nu ook de MER-commissie verklaard heeft dat de uitgangspunten van de onderhavige MER-beoordeling onjuist zijn geweest. De conclusie is hoe dan ook dat met deze MER-beoordeling de externe werking van luchthaven Lelystad onjuist in kaart werd gebracht.

Door het slechte plan van luchthaven Lelystad telkens onvolledig en onjuist te presenteren heeft u respectievelijk uw Ministerie de burger, de leden van de Tweede Kamer en andere betrokkenen zand in de ogen gestrooid. Wij zien dit als onbehoorlijk bestuur en manipulatie. U wist immers als geen ander dat laagvliegroutes noodzakelijk zouden zijn bij het door uzelf

opgelegde uitgangspunt dat verkeer van luchthaven Lelystad gescheiden zou moeten blijven van verkeer van Schiphol.

Dit werd nog eens bevestigd door Hans Alders tijdens de informatiebijeenkomst in Zwolle op 19 september 2017, ten overstaan van alle aanwezigen, nadat hem gevraagd werd hoe dit plan met absurde laagvliegroutes is ontstaan.

Dat de laagvliegroutes al lang bekend zijn wordt tevens bevestigd door Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL). Nadat LVNL kennis van de plannen kreeg schreef zij al in 2009 (!) in haar rapport - *het rapport werd pas recent met een beroep op de WOB verstrekt* - het hiervoor genoemde uitgangspunt onwenselijk te vinden en dat herindeling van het Nederlandse luchtruim noodzakelijk zou zijn nog voordat luchthaven Lelystad ontwikkeld zou worden. Door dit advies van de LVNL naast u neer te leggen heeft u de kennis en kunde van de LVNL veronachtzaamd. Daarmee toont u aan de veiligheid van het verkeer in het Nederlandse luchtruim en in het verlengde daarvan de veiligheid in onze omgeving waarover de laagvliegroutes geprojecteerd zijn.

Bij herhaling heeft u en uw Ministerie de burger en leden van de Tweede Kamer voorgehouden dat luchthaven Lelystad uiterlijk op 1 april 2019 moet openen omdat Schiphol het plafond heeft bereikt. Tegelijkertijd heeft u aangegeven dat het aantal vliegbewegingen van luchthaven Lelystad voorsnog beperkt zou zijn tot 10.000 vliegbewegingen vanwege een tekort aan luchtverkeersleiders. Haaks hierop staat echter de publicatie, voor het eerst op 27 september 2017, van luchthaven Schiphol op haar website dat binnen de vergunde geluidscontouren, vanwege preferentieel baangebruik en met gebruik van een nieuw Europees geluidsmodel, het aantal vliegbewegingen kan groeien op een duurzame en veilige manier.

Een goede lezer trekt uit de online publicatie van Schiphol de conclusie dat ook het management van Schiphol u en uw Ministerie ervan probeert te overtuigen dat de ontwikkeling van luchthaven Lelystad een slecht plan is. De timing van de publicatie is er ook naar. Het management van Schiphol heeft kennelijk meer realiteitszin dan u en uw Ministerie want het uitplaatsen van 10.000 vliegbewegingen van Schiphol naar Lelystad betekent slechts 2% van het totaal aantal vliegbewegingen van Schiphol. Omdat er waarschijnlijk genoeg 'stevige' gesprekken tussen Schiphol en u respectievelijk uw Ministerie - *eigenaar van luchthaven Schiphol* - hebben plaatsgevonden, waarbij u waarschijnlijk volharde in uw plan, heeft Schiphol getracht het op deze manier publiekelijk aan te kaarten, althans die conclusie menen wij te kunnen trekken. Ook hierdoor hebben wij de indruk gekregen dat u en uw Ministerie de leden van de Tweede Kamer en andere betrokkenen op een dwaalspoor heeft getracht te zetten.

Wij begrijpen overigens deze volhardende houding niet of het moet zijn dat u van mening bent dat, indien de ontwikkeling van luchthaven Lelystad geen doorgang zou vinden, de verbreding van de A6 voor niets in gang is gezet, de aansluiting van de A6 op de A1 voor niets werd geoptimaliseerd, veel tweebaanswegen in Flevoland voor niets zijn omgetoverd in vierbaanswegen en de 'verbouwing' van luchthaven Lelystad die momenteel in volle gang is weggegooid geld is. Hoe dan ook, nog steeds geldt beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald.

Wij vertrouwen erop dat ook leden van de Tweede Kamer dit uitgangspunt zullen hanteren en een streep door de ontwikkeling van luchthaven Lelystad zullen halen of in ieder geval

een herziening van het plan zullen verlangen waarbij het verouderde luchtruim uit 1954 eerst opnieuw ingedeeld zal worden waarmee laagvliegroutes over lange afstand door Nederland nooit nodig zullen blijken. Het huidige plan is immers vergelijkbaar met de bouw van een moderne woning op oude verrotte houten palen als fundering.

Afsluitend plaatsen wij graag nog een opmerking bij de "BV Nederland" waarover u zo vaak spreekt. De PvdA, uw partij, weet als geen ander dat een bedrijf er niet alleen is om geld te verdienen, maar ook een maatschappelijke rol vervult. Alleen een goede werkgever heeft oog voor de belangen van zijn werknemers en draagt maatschappelijke verantwoordelijkheid.

Kijken we naar het onderhavige plan van uw "BV Nederland", dan stellen we vast dat u en uw Ministerie deze maatschappelijke verantwoordelijkheid (op het gebied van natuur, milieu, geluidhinder, leefomgeving) met het onderhavige plan ernstig ontloopt.

Kijken we naar het economische belang, dan stellen we een ernstig gebrek aan 'ondernemerschap' vast. Niet alleen faciliteert u met de vakantievluchten vanuit Lelystad consumenten in de mogelijkheid om hun vakantiegeld in het buitenland te spenderen, dus slecht voor de "BV Nederland", maar ook zullen de economische voordelen in Flevoland in geen enkele verhouding staan tot de economische nadelen in de aangrenzende provincies waar de laagvliegroutes voorzien zijn.

De branchevereniging Recron schetst naar aanleiding van onderzoek verricht onder haar leden een ernstig negatief effect op het toerisme in de aangrenzende provincies met navenant negatieve economische gevolgen wanneer de laagvliegroutes er daadwerkelijk zouden komen.

Kortom, als dit slechte plan daadwerkelijk zou doorgaan zien we de "BV Nederland" op dit onderdeel een gevoelig verlies leiden. Dat zou het eerst tastbaar worden vanuit de business case van luchthaven Lelystad zelf, die de komende jaren bij 10.000 vliegbewegingen een structureel verlies zal leiden. Mede hierdoor zal Oener Belang ervoor blijven strijden dat dit slechte plan snel van tafel gaat!

Wij zien uw reactie op onze brief en onze voorgaande brief graag spoedig tegemoet. Daarnaast verzoeken wij u deze brief, net als onze voorgaande brief, tevens beschouwen als een inbreng die we doen bij de thans lopende consultatie over luchthaven Lelystad.

Onder voorbehoud van al onze rechten en namens vele bewoners in de gemeente Epe en vooral ongeruste bewoners uit Oene tekenen wij,

Hoogachtend,
Oener Belang

Arno Berghorst
Voorzitter



Vereniging Oener Belang
Ravenstraat 25a
8167 NS Oene

Tel: 06-20427824
Email: info@oenerbelang.nl
Web: www.oenerbelang.nl

PS

Een afschrift van deze brief hebben wij u tevens per e-mail (s.dijksma@tweedekamer.nl en publiek@minienm.nl) gezonden. Eveneens hebben wij een afschrift van deze brief aan de leden van de Vaste Commissie van Infrastructuur en Milieu gezonden.