

Vaassen, 27 oktober 2017

Aan: het Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Betreft: zienswijze internetconsultatie Ontwerp Aansluitroutes Lelystad Airport

Uw vraag wil ik graag in een breder perspectief plaatsen, omdat er vooraf geen enkele betrokkenheid van de overheid met haar burgers in de regio is geweest.

1. Schiphol, De Heilige Graal

Al in 1949 werd door de toenmalige regering besloten dat Schiphol de belangrijkste luchthaven van Nederland moest blijven/worden. Daarna volgden er voortdurend uitbreidingen, nieuwe banen met daarbij een voortdurende toename van de overlast voor omwonenden. Bij elke zogenaamde maximering naar meer vliegbewegingen werd de milieubelasting tot een bagatel gereduceerd. Steeds meer mensen werden getroffen. De ongebreidelde ontwikkeling heeft zelfs in 2016 de titel 'Royal' opgeleverd, omdat het zo'n fantastische luchthaven was.

Dan blijken er toch problemen op te treden. Het luchtruim wordt wel heel erg vol. Nog een extra baan om de vliegtuigen in en uit de lucht te krijgen? Groei tot meer dan 600.000 vluchten door een 7^e baan naast de Kaagbaan (beslissen na 2023)? De gronden zouden al aangekocht zijn. Maar dan moeten de chartervluchten eerst maar eens weg. Die doen we naar Lelystad. Dan kan Koninklijke Luchthaven Schiphol pas uitgroeien tot een echte mainport. Roem en eer zal ons ten deel vallen door het aantrekken van zoveel mogelijk internationale vluchten. Het mooiste is natuurlijk de grootste luchthaven ter wereld worden. De rijksoverheid faciliteert deze waanzin door de Koninklijke Schiphol Groep hierin te steunen. Behalve om de glamour verdedigt de rijksoverheid dit beleid met de volgende non-argumenten: 'Zo ontstaat er ruimte, die van groot belang is voor de concurrentiepositie van Nederland en daarmee onze welvaart, werkgelegenheid en bereikbaarheid.'

De betrekkelijke heiligheid van 1949 is geworden tot een nieuwe heiligheid die het gezonde verstand - en dus een fatsoenlijke belangenafweging - verre te boven gaat. Welzijn van burgers doet er kennelijk niet toe!

2. Een vliegveld (Lelystad) zonder luchtruim

Toen de grenzen van verdere, nieuwe ontwikkelingen (meer internationale burgerluchtvaart en vrachtverkeer) in beeld kwamen moesten de chartervluchten wijken. Eindhoven was hiervoor al in gebruik. Vervolgens valt het oog op Lelystad. Daar is immers al een vliegveld. Lekker dicht bij Schiphol. Het lijkt wel op een tijdelijke 7^e baan van Schiphol. De 2^e Kaagbaan moet immers nog ontwikkeld worden.

De nieuwe Polderbaan is al vast aangelegd voor minimaal 45.000 vliegbewegingen.

O, dan volgt de verschrikkelijke schrik: het luchtruim in de omgeving van Lelystad is door de drukte op Schiphol zo goed als vol. Wat gaan we daaraan doen? We gaan iets geheel nieuws verzinnen: we gaan lekker laag vliegen (1800 meter en hier en daar optrekken naar 2700 meter). Nergens ter wereld heerst deze waanzin. Op deze wijze kan vliegveld Lelystad dus niet geopend worden. Erken overheid dat er een volkomen verkeerde keuze gemaakt is.

Beter ten halve gekeerd, dan ten hele gedwaald.

Hoe toon je aan dat deze wijze van vliegen tot geringe overlast (herrie en uitlaatgassen) aanleiding geeft. Volgens Stichting Hoog Overijssel zitten er cruciale fouten in de aannames voor de MER, waardoor het lijkt dat er weinig overlast zal zijn. De staatssecretaris bagatelliseert deze uitkomsten. Ze noemt het *enkele onvolkomenheden*. Of ook: *De gevolgen van verkeerde berekeningen zijn zeer beperkt*. Een volledige nieuwe MER zou in het geheel niet nodig zijn. Een kleine beperkte MER zou ruimschoots voldoende zijn. Wel haast maken natuurlijk Commissie MER! Gelukkig is er nu een nieuwe regering (Rutte III) die het vertrouwen van de burger in de overheid gaat herstellen! Lang leve de nieuwe minister/staatssecretaris die de problemen op gaat lossen. Het is natuurlijk uiterst droevig dat burgers berekeningen moeten doen om aan te tonen dat de overheid faalt in het beschermen van haar landgenoten.

Op een voorlichtingsbijeenkomst in Apeldoorn weet de heer Aalders de herrie van optrekkende vliegtuigen vanaf Hattemerbroek naar Apeldoorn (ongeveer 60 decibel) te vergelijken met een groep mensen die gezellig met elkaar praten. Wordt de burger nog serieus genomen? Is er enig besef van wat men teweeg brengt?

3. *De aansluiting tot het hogere luchtruim*

In 2015 wordt het Luchthavenbesluit Lelystad vastgesteld. Daarna wordt er pas gedokterd over de aansluitroutes. Pas in de eerste helft van 2017 komt het rapport uit. Geen wonder: er was immers geen luchtruim en er moest daarom een nepluchtruim gecreëerd worden. En hoe verkoop je dat aan de bevolking die getroffen wordt door veel te lang en te laag vliegen?

De staatssecretaris weet (in opdracht van de ambtenarij?) in het voorjaar van 2017 te melden dat de aansluitroutes naar het hogere luchtruim in beton gegoten zijn. Aanpassingen zijn onmogelijk. Kost ook veel te veel tijd, want dan komt de 'heilige' datum van 1 april 2019 in het geding. Omdat er zo goed als niet gecommuniceerd is met allerlei instanties (bijvoorbeeld gemeenten, provincies, vliegveld Teuge, etc.) en burgers volgt er een zeer terechte opstand tegen dit beleid. Deze voldongen feiten politiek is zeer ongewenst.

4. *Reeds voorgestelde aanpassingen en verbeteringen van routes en vlieghoogte*

De provincies Overijssel en Gelderland en het vliegveld Teuge komen in augustus met een alternatieve opstijgroute naar het zuidwesten en zuidoosten, die niet over de Noord-Veluwe en ten oosten van de Veluwe gaat.

Dat levert vele voordelen op, o.a. kortere route en aanmerkelijk minder gehinderden.

De staatssecretaris zegt toe een second opinion erop los te laten. Toch niet alles in beton gegoten?

De route zou vanaf het vliegveld sneller afbuigen via Hulshorst, Uddel en Garderen om daarna verder af te buigen naar het zuidoosten of zuidwesten.

5. *Second Opinion en Helios*

Staatssecretaris Dijksma geeft dit bedrijf uit Engeland opdracht de second opinion uit te voeren m.b.t. bovengenoemde aanpassing. Dat moet natuurlijk wel heel snel: 1 april 2019 is in aantocht (heilige graal). Dit bedrijf was toch ook betrokken bij de opzet van de vliegroutes? Een second opinion laat je toch door een andere instantie doen? Gaat het hier om de slager die zijn eigen vlees keurt?

Conclusie: het plan kan niet, want Schiphol wordt gehinderd?!

Is hier sprake van onwil en kan Schiphol zich niet aanpassen? Alweer in beton gegoten?

Vervolgens melden Eurocontrol en LVNL in september dat dit alternatieve plan helemaal prima is. De overheid (Ministerie van infrastructuur en milieu) weet bij monde van staatssecretaris Dijkema te melden, dat deze lieden niet goed op de hoogte zijn van alle gegevens (een achterlijk clubje?). Er zal wel een stevig gesprek georganiseerd worden. Ze moeten immers teruggefloten worden teneinde Schiphol alle vrijheid te laten behouden. De staatssecretaris meldt dat het kernluchtruim van Schiphol voor dit plan wordt gebruikt en dat kan natuurlijk helemaal niet. De heilige graal moet natuurlijk wel gehandhaafd blijven! Wie in heiligen gelooft komt niet verder dan aanbidding, laat staan tot een nuchtere analyse.

6. De herinrichting van het hogere luchtruim

De plannen met absurde lage vliegroutes worden goedgepraat met 2 argumenten:

- 1^e Schiphol kan absoluut niet wachten met het verkrijgen van de vliegruimte die nodig is om Nederland van de economische ondergang te redden.
- 2^e Het is slechts een tijdelijk probleem, want het luchtruim wordt in de loop van 2023 heringericht. Eerder kan niet, want het zou een onvoorstelbaar ingewikkeld probleem zijn.

Dan, na de herinrichting, scheuren de vliegtuigen vanaf Lelystad natuurlijk onmiddellijk naar de gewenste hoge hoogte! Geen overlast meer in Noord- en Oost-Nederland. Tijdelijk moeten mensen even wat lijden, maar daarna komt alles goed.

Dat laatste argument is natuurlijk uiterst discutabel, immers Schiphol groeit door de geboden nieuwe ruimte verder door. Dan blijkt er plotsklaps toch geen ruimte meer voor Lelystad te zijn om fatsoenlijk op grote hoogte te vliegen. Lelystad blijft immers vlak bij Schiphol liggen en Schiphol blijft de Heilige Graal: mainport van Nederland, liefst ook van Europa en nog beter: van de hele wereld! Het uiterst grote luchtruim voor Schiphol blijft dus gewoon gehandhaafd. Het is niet wenselijk burgers voortdurend voor het lapje te houden of blij te maken met een dode mus.

7. De herindeling van Nederland

Na het verzieken van het leefmilieu in Noord- en Zuid-Holland door Schiphol is nu het noorden en oosten van Nederland aan de beurt. Een relatief stil en rustig gebied. Ook daar mogen mensen nu getroffen worden door herrie en uitstoot van vliegtuigen. Ook zij mogen welzijn en gezondheid inleveren en eerder doodgaan. Leve de Heilige Graal en het Grote Gewin!

8. Met twee maten meten

Al geruime tijd is het milieu hoger op de agenda gekomen, zowaar ook bij de Nederlandse overheid. Uitstoot van stoffen en de wereldwijde temperatuurstijging moeten beteugeld worden. Om dit te stimuleren heeft de overheid onder andere diverse belastingen ingevoerd op het verbruik van energie. Huishoudens en burgers betalen bijvoorbeeld energiebelasting, heffing duurzame energie met daarbovenop 21% BTW. Verder wordt de mobiliteit van burgers belast met motorrijtuigenbelasting en hoge accijnzen op motorbrandstoffen. Het merkwaardige is dat dit alles niet telt voor het gebruik van vliegtuigen (Heilige Graal).

Nederland is één van de meest vervuilende landen ter wereld. Al die vliegtuigen leveren daaraan een grote bijdrage. Wereldwijd is dat 2% en in Nederland 7% van de totale milieubelasting CO2. Hoezo kolencentrales sluiten? En we mogen de uitstoot van al die andere kwalijke stoffen natuurlijk ook niet vergeten!

Wordt het niet de hoogste tijd om het vliegverkeer op dezelfde wijze te belasten? De absurde lage vliegtarieven horen daarna tot het verleden. Voor een idioot lage prijs even shoppen in bijvoorbeeld Londen is dan van de baan. Dan kan het winkelen gewoon leuk in Nederland plaats vinden. Goed voor onze eigen economie. Zo kan het gevlieg van en naar Schiphol verminderen. Fijn voor de mensen die daar wonen. Bovendien is de ongewenste groei van het vliegverkeer door bijvoorbeeld Lelystad te openen dan ook van de baan.

9. De door de ambtenaren van het ministerie voorgestelde aansluitroutes

Begin dit jaar komen de ontwerp aansluitroutes in het nieuws. Dat leidt tot een krachtig aanzwellend protest. De staatssecretaris weet te melden, namens haar ambtenaren, dat dit een fantastisch plan is waar niet meer aan getornd kan worden. Uiterst lage vliegroutes (1800 meter of lager) over een zeer groot gebied in Noord en Oost-Nederland worden verkocht als de gewoonste zaak van de wereld. Particulieren, bedrijven, gemeenten en provincies zijn met stomheid geslagen. Waren ze uitvoerig betrokken bij de ontwikkeling van deze plannen? Nee, dus! De overheid komt dan met zogenaamde voorlichtingsrondes. Mosterd na de maaltijd om iedereen koest te houden.

Ik heb de nu voorliggende vliegroutes vergeleken met hetgeen voor lag aan het begin van het jaar. Er zijn flink wat wijzigingen aangebracht. Allemaal ten goede? De idioot lage vliegroutes (1800 meter) tot voorbij Flevoland blijven gehandhaafd. In plaats van onmiddellijk na het opstijgen op veel grotere hoogte te komen tot bijvoorbeeld 3 kilometer of meer. Zou Schiphol weer in de weg zitten om dit mogelijk te maken? Dat is een duidelijk retorische vraag.

Eén verandering van routes wil ik eruit lichten, omdat ik absoluut niet begrijp welke filosofie daarachter steekt. Het gaat hier om de opstijgroutes naar het zuiden (volgens de nieuwe kaarten route out-02 en 07). In eerste instantie zou er vanaf ongeveer Hattemerbroek een splitsing plaatsvinden. Een route ten westen en één ten oosten van Apeldoorn met als hoogte 1800 meter. Vele bezwaren hebben ertoe geleid dat er een voorstel kwam om beide routes te cancellen en een route te nemen ten zuiden van de Veluwe. Zoals eerder vermeld werd dit afgeschoten door de overheid. Het is al droevig genoeg dat een echt verbetervoorstel zomaar in de prullenbak belandt.

Maar het is nog erger. De opstijgbaan ten westen van Apeldoorn werd geschrapt. Boze tongen beweren dat er sprake is van vriendjespolitiek van de staatssecretaris met betrekking tot een bewoner(s). Wat de werkelijke reden is wordt nergens aangegeven. Dat betekent dat de oostelijke baan over Oene en Teuge nu tweemaal zoveel overlast zal krijgen, terwijl dat toch al de drukste opstijgroute van Lelystad is. Nog verbijsterender is het feit dat er vanaf Hattemerbroek ook nog eens verder opgetrokken wordt tot 2700 meter. Dus in het gebied ten oosten van de Veluwe ontstaat zo driemaal zoveel lawaai.

Overigens kan ik ook nog melden dat de gegevens op de kaarten niet overeenkomen met de toelichting op de kaarten. Daarin is namelijk sprake van verder stijgen naar 2700 meter vanaf Apeldoorn en niet vanaf Hattemerbroek. Ach, foutjes zaten ook al in de oorspronkelijke plannen Daar kunnen we wel een klein MERretje op los laten volgens de staatssecretaris, om deze blunders het hoofd te bieden.

Als klap op de vuurpijl weet de staatssecretaris ook nog te melden dat ze vliegveld Teuge wil steunen door de kleine luchtvaart van Lelystad versneld te verplaatsen naar Teuge (nu al 45.000 vliegbewegingen per jaar; stand 2016). Dus nu viermaal zoveel herrie ter hoogte van Epe richting Teuge en Apeldoorn.

Wordt de overlast van vliegtuigen door het ministerie wel serieus genomen? Hoe kun je dit allemaal bedenken, terwijl er een veel beter aanpassingsplan lag!

Vervanging van alle aansluitvliegroutes via IJsselmeer en Noordzee is natuurlijk ook niet aan de orde. Alweer interferentie met Schiphol (de Heilige Graal)?

10. Samenvatting, conclusies en aanbevelingen

1. De overlast en de milieubelasting van vliegtuigen dient terug gedrongen te worden.
2. Een bijdrage daaraan is het vliegen te belasten overeenkomstig het gebruik van energie door huishoudens en ander gemotoriseerd verkeer.
3. Er dient een rem te komen op de ongebreidelde groei van de luchtvaart.
4. Erkend dient te worden door de overheid, dat ontwikkeling van vliegveld Lelystad tot grote luchthaven een blunder geweest is van de eerste orde (verkeerde ligging).
5. Omdat Lelystad nu en in de toekomst onder de heilige rook van Schiphol blijft liggen is er dus nu en in de toekomst geen luchtruim voor Lelystad om op een milieuverantwoordelijke manier te opereren.
6. Geen verstoring van de relatieve rust in oost en noord Nederland
7. De verdere ontwikkeling van vliegveld Lelystad dient dan ook per direct te worden beëindigd.

Tot slot: Ik wil graag op de hoogte gehouden worden van de resultaten van deze consultaties en de verdere ontwikkelingen.

Met vriendelijke groet,

E.J.H. de Boer
Gatherweg 8,
8171LC Vaassen