

**Aan de staatssecretaris van Infrastructuur & Waterstaat
(onder andere belast met de zorg voor een goed Milieu)**

Geachte mevrouw Van Veldhoven,

Deze reactie in de internetconsultatie inzake de **Beleidsnota Aansluitroutes Lelystad Airport** en de daarbij behorende detailkaarten van 5 oktober 2017 is tweeledig:

A. Inhoudelijk voor wat betreft het beleidsvoornemen,

B. Procedureel voor wat het besluitvormingsproces.

Ik stel daarom voor: **Opschorting van het beoogde gebruik van Lelystad, zolang er nog geen (versnelde) herindeling van het Nederlandse luchtruim heeft plaatsgevonden, waarbij een nieuw ontwerpproces voor de aansluitroutes moet worden gemaakt.**

Ik kom met dit voorstel op basis van de volgende bezwaren:

I. Bezwaren tegen Beleidsnota Aansluitroutes Lelystad Airport

A. Inhoudelijk

1. Het laagvliegen lijkt met dit voorstel een nieuwe norm te worden, waarbij geen rekening wordt gehouden voor de leefomgeving en de natuur.

Door lokale en provinciale overheden wordt van alles in het werk gesteld om het milieu in de betreffende gebieden in stand te houden of te verbeteren. Bijvoorbeeld in de bestrijding van fijnstof. Het besluit om het laagvliegen toe te staan staat haaks op al deze inspanningen en levert een veel hogere milieubelasting op dan in de huidige MilieuEffectRapportage staat. Uw voorganger heeft - op basis van door actiegroepen aangedragen bewijzen - al erkend, dat deze MER ernstig tekort schiet.

2. Het laagvliegen zal, in tegenstelling tot de voorstellen, wel degelijk een zware geluidsoverlast geven voor mens en dier op (onder andere) de Veluwe. De Veluwe is door de provincie Gelderland aangewezen als 'Stiltegebied'.

Naast bestuurlijke bezwaren, dat een besluit van de provincie door uw ministerie niet wordt erkend, zijn er ook economische bezwaren, die niet worden meegewogen. Veel mensen komen bewust op de Veluwe wonen en recreëren vanwege de schitterende omgeving. Dit is niet alleen voor hen prettig, maar ook voor de vorming en instandhouding van werkgelegenheid. Het verlies van deze werkgelegenheid wordt in de rapportage niet (voldoende) erkend, terwijl er wel over groei van werkgelegenheid in andere gebieden wordt gesproken. Hierbij gaat het overigens niet alleen om de Veluwe, maar ook om de Wieden/Weerribben.

3. Naast (of na) de fysieke geluidsbelasting zal dit voor een groot aantal mensen een psychische belasting worden. Zowel fysiek als psychisch zal waardoor het klimaat voor wonen, werken en recreëren in de betreffende gebieden aanzienlijk van mindere kwaliteit zijn. Volgens informatie zou het hier (alleen voor het element wonen) 750.000 personen treffen.

In bijvoorbeeld het gebied rond Schiphol is aantoonbaar, dat de overlast van het vliegverkeer niet alleen in, maar ook tussen de oren gaat zitten. Dit brengt een zeer hoge belasting (zowel medisch als financieel) voor mijn omgeving met zich mee.

B. Procedureel

1. Het milieu, de veiligheid en de gezondheid van de betreffende gebieden worden ernstig geschaad. Dit is tot nu toe niet of onvoldoende meegewogen in het besluitvormingsproces.

Hiervoor heb ik al aangegeven dat de MER onvoldoende basis was voor de besluitvorming, waardoor de betreffende bewindslieden en leden van de 2^e Kamer op basis van foutieve informatie tot besluiten zijn gekomen. Deze MER moet dus over.

2. Het nut en de noodzaak voor het gebruik van Lelystad Airport is onvoldoende aangetoond.

Door de Schiphol-lobby worden allerhande aannames gedaan om de in gebruik stelling van Lelystad Airport op 1 april 2019 (de slechtste 1-april-grap ooit) door te

drukken. Andere mogelijkheden - zoals het terugdringen van het vliegverkeer - worden niet meegenomen. Er is wel een luchthavenbelasting voor Schiphol, maar geen extra belasting op kerosine om het vliegverkeer terug te dringen.

3. Het democratisch besluitvormingsproces wordt verstoord door een sterk aanwezige Schiphol-lobby

Hoe ernstig deze druk is, is o.a. door de voormalige Minister Prof. Dr. P. Winsemius aangetoond. Niet voor niets werd door hem 'schiphollen' als werkwoord ingevoerd. Dit zou feitelijk moeten leiden tot een parlementair onderzoek, maar dat is aan de 2^e Kamer om dat tot stand te brengen. Ik acht het echter inmiddels voldoende aangetoond, dat de beloning voor bewindslieden lijkt te bestaan uit een baangarantie bij 'de firma Schiphol'.

4. Inspraak wordt niet serieus genomen.

De laagvliegroutes waren ten tijde van het nemen van het Luchtvaartbesluit (2015) niet bekend. Om die reden hebben zeer veel inwoners van Gelderland geen zienswijze ingediend tegen het Luchthavenbesluit. Hierdoor is hun de kans op rechtsbescherming ontnomen. Zelfs het informeren van bestuurders op lokaal niveau wordt achterwege gelaten. Zelf ben ik inwoner van Ede en moest via de krant vernemen dat onze wethouder van niets wist over het verleggen van routes, zodat we hier zowel de aan- als afvliegroute zouden krijgen!! De Alderstafel is daarbij (gezien de verhoudingen van belanghebbenden) geen representatief middel voor de inspraak en inmiddels een ernstig besmet 'instituut'. De informatie en de inspraak van de alle belanghebbende (of juist degenen die er last van zullen krijgen) zal dus opnieuw moeten plaatsvinden.

Ik hoop oprecht, dat u mijn zienswijze en reactie serieus wilt nemen. Niet alleen voor mij als inwoner van de gemeente Ede, maar ook als vader en grootvader, waarvan twee kleinkinderen direct onder de routes van af- en aanvliegende vliegtuigen wonen. Graag ben ik bereid om één en ander persoonlijk toe te lichten aan u of de democratisch gekozen leden van de 2^e Kamer. Ik zal niet de kracht hebben van de Schiphol-lobby, maar samen met alle actiegroepen (die uw voorganger al hielpen bij de juiste berekeningen) staat er in het betreffende gebied een sterk kader om tot een gedegen besluit te kunnen komen.

Met vriendelijke groet,
Jaap van Steenbeek
Ede, 31 oktober 2017