

Internetconsultatie van:

G.M.C. Buursen, Verl. Meidoornstraat 37, 8091DG Wezep, e-mail: g.buursen@chello.nl

Wezep, 31 oktober 2017.

Deze tekst is openbaar.

Aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat, mevr. C. van Nieuwenhuizen.

Geachte mevr. Van Nieuwenhuizen,

In deze internetconsultatie wil ik de volgende onderwerpen onder uw aandacht brengen.

Afwijzing van de later ingevoegde beperking in het intro van deze internetconsultatie:

Bij het openen van de site internetconsultaties staat in het intro de volgende zin vermeld:

“Het ministerie is op zoek naar verbeterpunten op dit ontwerp binnen de geldende uitgangspunten van het Kabinet.” [onderstreping en cursief door mij]

Hier staat een beperking genoemd, die essentieel kan zijn bij de verwerking, daar alles wat niet onder deze beperking valt, als niet-relevant benoemd zou kunnen worden. De vraag is nu of deze beperking wel correct is of dat deze later is toegevoegd. In dat laatste geval zou het typisch een geval zijn van spelregels veranderen tijdens het spel. Deze internetconsultatie is een verlengde van de Informatie-avonden die in tweede helft september gehouden zijn. Onder andere omdat tijdens deze info-avonden lang niet alle vragen beantwoord konden worden is deze internetconsultatie toen genoemd als mogelijkheid om de rest van de vragen en opmerkingen te stellen. Deze beperking zou dus toen ook al luid en duidelijk gesteld moeten zijn wil I&M deze beperking met recht in het intro mogen opnemen. In de verslagen van de Informatie-avonden is daarover niets terug te vinden. Dáár immers zou dat dan luid en duidelijk vermeld moeten staan, en dan speciaal aan het einde.

Conclusies:

- 1) De eerste conclusie kan alleen maar zijn dat de beperking die in het intro van de I&M-internetconsultatie nu wordt opgevoerd, tijdens de Informatie-avonden niet is genoemd. Er kan niets anders geconcludeerd worden dan dat de spelregels van de internetconsultatie anders zijn dan de regels die zijn megedeeld op de Informatie-avonden.
- 2) I&M mag daarom geen enkele ingediende internetconsultatie ter zijde schuiven. Ze moeten allemaal even serieus benoemd en behandeld worden en naar buiten gebracht worden.

Opmerkelijk is verder dat I&M bij deze beperking, die in de intro van de internetconsultatie genoemd is, GEEN gebruik maakt van enige vorm van toelichting; dit had eenvoudigweg gekund, en is uitermate gebruikelijk, door bijvoorbeeld het woord ‘uitgangspunten’ een doorklikfunctie te geven naar die uitgangspunten.

Tenslotte valt ook op dat er nergens aangegeven wordt dat de inventarisatie en eventuele ordening van onderwerpen en/of classificatie van de binnengekomen consultaties door een onafhankelijke derde partij gebeurt, ook niet als controle achteraf op het oordeel van I&M. Na reeds zovele tekortkomingen van I&M, waaronder bv de MER-cijfers die niet bleken te kloppen, draagt dit wederom niet bij aan het vertrouwen.

Ik wil uitdrukkelijk benoemen dat de conclusies die hierboven zijn genoemd, met name onder 2), gezien de aard natuurlijk niet alleen gelden voor mijn ingediende internetconsultatie maar voor alle die reeds ingediend zijn of nog worden ingediend. Wat deze kwestie ‘beperking’ betreft kan ik u tenslotte nog meedelen dat deze intussen reeds schriftelijk is gedeeld met de Nationale Ombudsman alsook met leden van de Tweede Kamer.

Opmerking vooraf 1: betekenis ‘verbeterpunten’.

U vraagt verder ‘verbeterpunten’ maar ik wil daarbij uitdrukkelijk aantekenen dat opmerkingen en ook afwijzingen onder die term kunnen vallen. U gaat immers uit van de premisse dat Lelystad Airport, en dan met name de aansluitroutes die tientallen kilometers op

een laagte van 1.800 m liggen, er dienen te komen, terwijl er in de voorstellen en opmerkingen moverende redenen kunnen zijn waarom deze er juist niet moeten komen. En als zodanig wel degelijk een verbetervoorstel vormen!

Opmerking vooraf 2: tijd mag geen belemmering zijn voor adequate beoordeling.

De internetconsultatie loopt tot en met 2 november a.s. Uw voorganger heeft herhaaldelijk aangegeven dat de uiteindelijke beslissing Lelystad-airport aansluitlijnen uiterlijk half november '17 wordt genomen. Gezien het grote aantal ingediende consultaties is de tussenliggende tijd, nog geen twee weken (!), met een aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid, veel te kort om deze consultaties deskundig te beoordelen en te verwerken. U heeft immers intussen ook nog uw gewone werk alsook het zeer dringende werk aan het met spoed realiseren van de herinrichting van het luchtruim. Ik verzoek u dan ook dringend, zo niet eis ik, dat u laat weten via adequate communicatiekanalen, hoe u dit werk aanpakt en verwerkt. De tijdslimiet die u uzelf daarbij heeft opgelegd, half november, mag hierbij niet van invloed zijn, de consultaties verdienen het deskundig beoordeeld en gewogen te worden, ook al kunt u dat, wat zeer waarschijnlijk is, niet voor half november afronden. Ik herinner u eraan dat u in de direct achter ons liggende periode ook al een veel te krappe tijd hebt gepland waar belanghebbenden schade onder hebben geleden. Ik verwijs daarbij tevens naar de aanhaling in de MER die ik hieronder nog ga noemen.

Mijn brief van 25 september '17 met vragen n.a.v. de Info-avond Zwolle is niet beantwoord.

Op 25 september heb ik uw voorganger een aangetekende brief, tevens als email, gestuurd met vragen die ik niet meer kon stellen tijdens deze Info-avond. Deze avonden waren nl slecht en Alders c.s. consumeerden bijna alle tijd waardoor er nauwelijks tijd overbleef om vragen te stellen. Omdat een antwoord uitbleef, en de tijd tot het voorziene beslismoment van half november naderde, is mijn brief op 12 oktober door de Nationale Ombudsman nogmaals naar uw voorganger gestuurd. Omdat zelfs daarna mijn brief met vragen nog niet beantwoord werd heb ik u op 23 oktober een 'Herinnering' gestuurd, wederom per e-mail en per aangetekende post. Een ultieme poging om op 20 oktober telefonisch met uw ministerie in contact te komen mislukte omdat betreffende afdelingen (meervoud dus) weigerden mij te woord te staan. Tot op heden, dinsdag 31 oktober, één dag voor het sluiten van de internetconsultatie, heb ik nog steeds geen antwoorden ontvangen. Excuses van uw ministerie als 'zeer veel reacties binnengekomen' alsook 'de tijd' acht ik in deze niet geldig. Uw ministerie is zélf de oorzaak van de grote tijdsdruk. Het ministerie heeft immers zelf voor een grote verwarring gezorgd door een dergelijk belangrijke zaak, die diep in het welzijn van circa driekwart miljoen mensen tast, onduidelijk te brengen in een veel te kort tijdsbestek. Zelfs eind september kwamen nog nieuwe feiten ter tafel. Ook bleken MER-cijfers niet te kloppen. Et cetera. De veelheid aan vragen en de te korte, m.i. zelfs ondemocratisch korte tijd, had uw voorganger / uw ministerie uiteraard van te voren kunnen en moeten voorzien; regeren is immers vooruitzien.

Nu er niet gereageerd is wordt mij tevens de mogelijkheid ontnomen adequaat te reageren op deze internetconsultatie en verbetervoorstellen te doen waarbij ik rekening zou kunnen houden met uw antwoorden. Zo blijft bv. het stijgingspunt, gepaard met groot lawaai en uitstoot, onduidelijk en een bron van grote zorg omdat de vrees bestaat dat deze boven onze woonkern, met 14.000 inwoners, plaats zal vinden! In mijn brief heb ik daarnaar gevraagd! En ik had meer vragen. Intussen is er een grote groep verontruste burgers in Wezep ontstaan die ik een antwoord n.a.v. de vragen in mijn brief schuldig moet blijven.

Deze handelwijze van uw ministerie acht ik onrechtmatig. U ontnemt mij het recht mij goed, door middel van mijn vragen, te informeren in zo'n belangrijke zaak. Ook deze kwestie ligt reeds bij de Nationale Ombudsman alsook bij leden van de Tweede Kamer.

Huidige voorgedragen aansluitroutes.

Ik wijs de momenteel voorgedragen aansluitroutes af. Dit moet beter kunnen zoals ik in het vervolg nog zal aangeven. De huidige aansluitroute B+ schaadt de leefbaarheid van

woonkernen als Wezep, Hattemerbroek, Oosterwolde, Hattem en andere in hoge mate door geluidshinder, fijnstof en visuele hinder. Ook al stelt u dat dit zogenaamd binnen de normen valt dan nog wordt er geen rekening gehouden met het landelijke karakter en natuurgebieden van deze regio. Maar vooral is het fundamenteel anders, de laagvliegroutes waren niet bekend bij het vaststellen van de MER in 2014 omdat er toen nog van uit gegaan werd dat direct naar het hogere luchtruim gestegen kon worden. Er is nooit voldoende onderzoek gedaan en een afweging gemaakt naar de ingrijpende maatschappelijke en milieubelangen die bij dergelijke laagvliegroutes zouden worden geschaad. Dit een fundamenteel punt. Richtlijn 2001/42/EG spreekt in ‘Overwegende ..[etc]’ onder punt 15 “dat de voor beoordeling verstrekte informatie volledig en betrouwbaar is” alsook dat ‘alsmede het publiek in de loop van de beoordeling van de plannen en programma’s worden geraadpleegd en dat er passende tijdschema’s worden vastgesteld met voldoende tijd voor raadpleging en het uiten van meningen”. Ook op andere plaatsen geeft de MER dit aan. Mocht er intussen een nieuwe richtlijn zijn, dan zal deze ongetwijfeld deze basisbegrippen in identieke woorden geuit hebben. Het is duidelijk dat u zich hier onvoldoende aan gehouden hebt en dus alsnog dit proces zult moeten gaan doorlopen.

Feitelijk is het zo dat het nooit voorstelbaar is geweest dat vliegtuigen zo lang zo laag bleven vliegen waardoor er adequate regelgeving voor dit fenomeen ontbreekt. In feite maakt u naar mijn overtuiging als overheid misbruik van deze leemte terwijl juist verwacht mag worden dat u als overheid daar alsnog regelend en beschermend voor zou optreden. Bovendien zouden de effecten op het milieu en leefklimaat in dit landschap, ter plekke en niet alleen doorberekend vanuit een model, zeer goed in beeld moeten zijn gebracht, wat niet gebeurd is. Daarom is bijv. een stijging inzetten vanaf 1.800m tot een grotere hoogte ter hoogte van Wezep / Wapenveld voor mij onacceptabel vanwege een cumulatie van milieubelastingen: fijnstof en geluidsoverlast als gevolg van de A28, A50, spoorlijn West-Oostverbinding en de vele schietoefeningen op het aangrenzende ASK.

Nogmaals de huidige voorgedragen aansluitroutes.

Ook om de volgende twee redenen wijs ik deze routes af:

Vogelaanvaringen: deze zijn m.i. niet onderzocht of in ieder geval niet diepgravend genoeg. Het laagvliegen op 1.800m over zeer lange afstanden betekent een groot risico op vogelaanvaringen, zgn. birdstrikes. Anders dan bij andere vliegvelden, waar het terrein grotendeels open is bij het stijgen waarna meteen naar een hogere luchtruim doorgestegen wordt, blijft men hier vliegen, tientallen km, op 1.800m. Over een gebied met weilanden, uiterwaarden, bossen, wetlands en heidevelden, over natuurgebieden waar zich vele vogels bevinden. In dit gebied bevinden zich ook veel trekroutes van vogels en een trekkende vogel vliegt hoog. In het gebied tussen het Veluwemeer en de uiterwaarden van de IJssel, de route van de B+, trekken duizenden en duizenden ganzen in het jaargetijde dagelijks heen en weer. Een gans kan op de laagte van 1.800m vliegen, en dan altijd in V-formatie, meerdere vogels tegelijk dus. Boven Wezep, waar de B+ recht overheen gaat, is enkele jaren geleden nog waargenomen dat tientallen ooievaars zich verzamelden voor de trek. Een ooievaar kan nog veel hoger vliegen. Vliegtuigmotoren zijn niet bestand tegen een botsing met zulk een formaat vogel of vogels tegelijk. Ik hoef u alleen maar te herinneren aan de Herculesramp, veroorzaakt door enkele vogels van kleiner formaat in de motoren 1 en 2!

Dr. Luit Buurma, gespecialiseerd in birdstrikes en internationaal gewaardeerd, kan u ongetwijfeld hier meer over vertellen en adviseren. Het is jarenlang zijn vak geweest.

Criminele of terroristische aanslag: tot mijn verbazing is dit punt m.i. nergens nog aan de orde geweest. Ik noem het hier toch. Iedereen heeft ervaren waar terroristen toe in staat zijn. Voor een teruggekeerde, niet-opgemerkte ex-IS-strijder is een vakantievlucht op 1.800m, vrees ik, een legitiem doel, een kist vol heidenen op weg naar een duivels oord. De aanschaf

van een schouderwapen zal voor dergelijke lieden geen enkel probleem vormen mogen we aannemen. Het landschap waar tientallen kilometers op 1.800m laagte wordt gevlogen kent vele hit-and-run mogelijkheden.

Ook nietsontziende criminelen zouden het als een mogelijkheid tot afpersing kunnen zien. Voor beiden geldt: de beelden van de MH-17 staan ons allen nog op het netvlies gebrand.

En nogmaals de huidige voorgedragen aansluitroutes.

De laagvliegroute B+ is een zeer grote omweg op weg naar het zuiden. Vliegveld Teuge heeft berekend dat een meer directe route, de B++, aan brandstofbesparing circa 2,5 miljoen liter oplevert, en dus ook een enorme hoeveelheid minder CO₂-uitstoot (hun brief van 28 sept. '17). Juist dezer dagen is het onheilspellende bericht gekomen van het meteorologisch instituut van de Verenigde Naties dat de hoeveelheid broeikasgassen in de lucht explosief toeneemt! In 2016 is zelfs het hoogste niveau aan broeikasgassen in 800.000 jaar bereikt! De hoeveelheid CO₂ nam met 50% toe in vergelijking met het gemiddelde van de afgelopen 10 jaar. Onrustbarende cijfers. In haar Luchtruimvisie van 27 september '17 heeft uw voorgangster, mevr. Dijkma, het over 'slimmer vliegen'. Door nu toch sneller naar het hogere luchtruim te gaan, en deze laagvliegroutes -omweg en meer motorvermogen nodig- te vermijden kunt u invulling geven aan deze uitspraak en ervoor zorgen dat de Staat invulling blijft geven aan haar verplichtingen, neergelegd in het verdrag van Parijs, en aan een recente rechterlijke uitspraak ten gunste van Milieudefensie (zuivere lucht).

Herindeling Luchtruim.

Het niet-tijdig gereedkomen van de herindeling van het luchtruim is veroorzaakt door fouten van LVNL, een zelfstandig bestuursorgaan van uw eigen ministerie (fd, 16.01.'17). Daardoor moesten de laagvliegroutes geschapen worden en worden de belangen van burgers en milieu op onverantwoorde wijze geschaad. Het is te goedkoop om te zeggen dat de herindeling van het luchtruim zo ingewikkeld is dat deze pas in 2023 gereed zal zijn. De aanleiding voor de vertraging was mede het feit dat de LVNL onder de Wet normering topinkomens 3 zou vallen (Balkende-norm) en ongemotiveerd was, terwijl de LVNL intussen weer buiten deze norm valt zonder dat de prestatie, de herindeling van het luchtruim, gereed is! U moet daarom, hoe dan ook, beter uw best doen! En sneller! Geen problemen noemen maar oplossingen aandragen, al zijn het maar tijdelijke.

Voorstel 1, Luchtruim herindelen

Mijn eerste voorstel is dus eerst, en snel, het luchtruim herindelen en dan pas Lelystad-airport openen. De vluchten van Lelystad-airport eerste jaren(10.000) bedragen immers maar een 2% van het totaal bij Schiphol (500.000 vliegbewegingen), organisatorisch moet dat door een capabel management op te lossen zijn. Dit is de beste oplossing.

Daar komt bij dat u problemen hebt met het aantal verkeersleiders, momenteel verzorgt Defensie vertrek en aankomst van de vakantievluchten, een duidelijk oneigenlijke taak. En ook daar zijn al problemen met de bezetting. Bovendien is het nog maar de vraag of maatschappijen hun vliegtuigen zo lang op deze laagte, 1.800m, willen laten vliegen. Ook de beperkte openingstijden in het eerste jaar na opening zullen u n.a.w. commercieel parten gaan spelen. Kortom, op de door u voorgestelde wijze per 1 april open gaan is een zeer slechte keuze.

Wilt u toch open in 2019 zoek dan verder, bijv. naar een (tijdelijke) oplossing die wél zodanig is dat direct het hogere luchtruim gekozen kan worden. En die is / zijn er. Dan moeten LVNL, I&M en vooral de Schiphol-groep wel enige flexibiliteit tonen en niet de weg van de minste weerstand kiezen, alles bij de burger neerleggen. Dijkma verweet paracentrum Teuge dat het

niet wilde bewegen, het is andersom, LVNL, I&M en de Schiphol-groep willen tot nu toe niet bewegen.

Mijn voorstel volgt hieronder en ik maak daarbij dankbaar en veelvuldig (o.a.) gebruik van een ervaringsdeskundige, een (gepensioneerde) Boeing 747-400 captain, die zijn zienswijze op 9 oktober op het internet heeft gezet (Ruud J. Holswilder).

Voorstel 2, Luchtruimindeling

Het grootste probleem met Lelystad komt voort uit de voorwaarde “strikte scheiding vliegverkeer Lelystad en Schiphol”. Deze voorwaarde vooraf wordt niet onderbouwd door een grondig onderzoek naar de noodzaak ervan. Tot nu toe zijn er uitsluitend aannames geventileerd over de wenselijkheid. Je hoeft niet eens zo ver weg te zoeken naar andere voorbeelden, waar luchthavens op korte afstand van elkaar liggen en WEL gebruik maken van hetzelfde luchtruim. Londen heeft vijf(!) drukke luchthavens op korte afstand van elkaar, te weten Londen Heathrow, Londen Gatwick, Londen City, Luton en Stansted. Al deze luchthavens maken gebruik van hetzelfde luchtruim. In Nederland maakt Rotterdam The Hague Airport gebruik van de Schiphol TMA, dus ook in Nederland is er ervaring met shared airspace.

De luchtruimindeling laat een klasse D CTR en TMA zien voor het vliegverkeer Lelystad. De CTR beslaat nagenoeg de gehele Flevopolder plus Harderwijk en is hiermee buitenproportioneel groot. De TMA heeft ook bij Lemelerveld een ondergrens van FL045, hetgeen een buitenproportionele separatie geeft met vliegverkeer wat daar op FL060 passeert. Mijns inziens is er geen enkele rechtvaardiging voor deze luchtruimindeling, die ernstige beperkingen veroorzaakt.

Maak dus een klein gedeelte van het (veel te grote) luchtruim van Schiphol vrij voor het Lelystad-verkeer, een corridor, zodanig dat vliegtuigen via die gereserveerde ruimte vanaf Lelystad direct naar het hogere luchtruim kunnen door boven het IJsselmeer hoogte te gaan winnen tot meer dan 5.000m. Als eigenaar van Lelystad-airport kan, neen moet de Schiphol-groep daar gewoon alle medewerking aan verlenen. Er is dan geen interferentieverkeer meer maar, zoals boven reeds aangegeven, dat komt óók nu al voor, Rotterdam The Hague Airport maakt al gebruik van het Schiphol TMA.

Dan komen de vliegtuigen, via B+, van het nieuwe land op een hoogte van 5.000m of meer in het oude land. Maar vrijwel zeker is dan deze hele omweg niet meer nodig en kan de route veel directer worden getrokken naar het zuiden. Dat scheelt tijd maar vooral ook brandstof en dus veel minder CO2-uitstoot. Commercieel is deze keuze voor vakantievluchten ook veel interessanter omdat minder kerosine minder kosten betekent.

Tenslotte wil ik nog een keer herhalen wat ik ook reeds eerder heb gesteld: u vraagt ‘verbeterpunten’ maar ik wil daarbij uitdrukkelijk aantekenen dat opmerkingen en ook afwijzingen onder die term kunnen vallen. U gaat immers uit van de premisse dat Lelystad Airport, en dan met name de aansluitroutes die tientallen kilometers op een laagte van 1.800 m liggen, er dienen te komen, terwijl er in de voorstellen en opmerkingen moverende redenen kunnen zijn waarom deze er juist niet moeten komen. En als zodanig wel degelijk een verbetervoorstel vormen!