

Eesveen, 1 november 2017

Geachte mevrouw Van Veldhoven,

Hierbij ontvangt u mijn reactie op de internetconsultatie met betrekking tot de "Beleidsnota aansluitroutes Lelystad Airport en de daarbij behorende detailkaarten, versie 5 oktober 2017".

Als eerste moet mij van het hart dat ik niet uit de voeten kan met uw randvoorwaarden. Als er niet getornd mag worden aan het uitgangspunt (Lelystad Airport operationeel op 1 april 2019), dan lijkt mij dat consultatie van de getroffen burger een farce, een democratisch sausje is om hem een 'eigenaarsgevoel' te geven. Door de burger te raadplegen zou eventueel verzet geminimaliseerd kunnen worden. Voorstellen om routes te verleggen naar de backyard van een andere regio voegen immers niets toe, ze verschuiven slechts het probleem, maar lossen niets op.

Een echte oplossing is een principiële: geen uitbreiding van Lelystad Airport, maar dan raakt men aan de uitgangspunten en die mening is niet vatbaar voor consultatie.

Conclusie: het heeft geen zin je echt in de materie te verdiepen, hooguit kun je mikken op een cosmetische ingreep waar anderen dan weer de dupe van zijn.

Ook de informatieavonden beantwoordden niet aan hun doel. Op de vraag naar vergoeding van planschade bijvoorbeeld antwoordde mevrouw Ella Nanninga, projectleider Lelystad Airport namens het Ministerie van IenM: "*Het kostenargument weet ik niet van, dat zou ik graag willen zien zodat ik nadere informatie kan geven.*" (Steenwijk, 20 september 2017) En op de opmerking dat de B++ variant niet in aanmerking lijkt te komen omdat dan mogelijk een nieuwe MER opgesteld moet worden, repliceerde de heer Alders dat hij betwijfelde of dat werkelijk een argument was. In dit verband verwijs ik naar de brief van mevrouw Dijkma aan de Tweede Kamer, dd. 12 september 2017, pagina 5: "*Daarnaast is duidelijk dat het gepresenteerde voorstel een aanzienlijke verschuiving van geluids en (?? HM) veroorzaakt, met consequenties voor zowel de in het Luchthavenbesluit vastgelegde beperkingengebieden, als ook met consequenties voor gemeenten en bewoners op de Veluwe die tot nu toe niet beïnvloed werden. Dit vraagt in beide gevallen om een zeer zorgvuldige besluitvorming, met mogelijk een nieuw te doorlopen MER-procedure.*"

En, voegt ze eraan toe: "*Ook zou feitelijk het bestuurlijk proces aan de Alderstafel opnieuw doorlopen moeten worden, omdat de "B++" een wijziging van de spelregels inhoudt. Hiermee zou ingebruikname van Lelystad Airport aanzienlijk vertragen.*" Waarin we een bevestiging zien van het gestelde in de aanhef van mijn brief.

In bovenstaand citaat valt op dat de bewoners van de Veluwe ontzien worden, die werden immers tot nu toe niet beïnvloed. Maar geldt hetzelfde niet voor vele andere gebieden? Juist boven tot nu toe stille gebieden in Noord- en Oost Nederland zijn nieuwe routes getekend.

In de bewuste brief geeft mevrouw Dijkma toe dat er te weinig en te gefragmenteerd gecommuniceerd is met de bewoners van de betreffende regio's. Dat Steenwijkerland niet aan de Alderstafel is uitgenodigd, terwijl er toch een wachtgebied boven deze gemeente is gepland, vraagt om uitleg. Evenals het feit dat de B+ optie in 2014 niet gepresenteerd is aan deze gemeente en wel bijvoorbeeld aan Zwolle.

Naar mijn mening is de communicatie niet alleen summier en gefragmenteerd, maar ook erg slordig. Volgens www.alderstafellelystad.nl zijn de provincies Friesland en Drenthe

deelnemers, maar volgens het jaarverslag 2016 van ditzelfde overlegorgaan nemen Friesland en Drenthe geen deel eraan. En toch is Drenthe met zijn natuurgebieden een belangrijke stakeholder, ook al omdat een deel van deze provincie, (Zuidwest) zich binnen een wachtruimte bevindt. Bovendien is West-Drenthe een laagvlieggebied voor militaire doeleinden en gaat een laagvliegroute voor jachtvliegtuigen, met een minimum hoogte van 75 meter boven hindernissen, over o.a. dit gebied, Friesland en Noordwest-Overijssel. (<https://www.defensie.nl/onderwerpen/vliegbewegingen/geluidhoeveelheid-en-vlieghoogten>) Reden te meer om de gemeente Steenwijkerland en haar omgeving te ontzien.

Niemand wil slachtoffer zijn van milieueffecten als toename van stikstof, fijnstof en CO₂. Hoewel mevrouw Dijkma weinig nadelige effecten verwacht buiten het MER-gebied, wil zij toch "*eventuele (lokale) milieueffecten in beeld brengen.*" (<https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/kamerstukken/2017/09/12/b-eantwoording-kamervragen-leden-van-helvert-en-omtzig-beiden-cda-visser-vvd-jetten-d66-en-bruins-cu-over-de-vluchtroutes-naar-lelystad/beantwoording-kamervragen-leden-van-helvert-en-omtzig-beiden-cda-visser-vvd-jetten-d66-en-bruins-cu-over-de-vluchtroutes-naar-lelystad.pdf>) (antwoord 13).

Mijn vraag is: wat is de uitkomst van dit onderzoek, dat ze aankondigde op 12 september 2017?

En dan natuurlijk de te verwachten geluidsoverlast in een kwetsbaar gebied als Steenwijkerland?

Hoewel mevrouw Dijkma probeert zorgen hierover weg te nemen door de geruststelling dat in de praktijk hoger gevlogen gaat worden en sneller gestegen (pag. 3 van haar brief, dd. 12 september 2017) blijkt toch een algemeen gevoel van twijfel hierover, getuige de consultatiereacties en de vragen tijdens de informatiebijeenkomsten. Ook de simulaties maken dat er weinig vertrouwen is aangaande deze kwestie. De MER is gebaseerd op gemiddelde waarden, er wordt geen rekening gehouden met geluidspieken, met cumulatie van lawaai, met de windrichting en met de gevoeligheid van het menselijk oor dat afhankelijk is van het frequentiespectrum. Bovendien zijn er valse aannames gedaan. Reden te meer om elk vertrouwen te verliezen.

Getuige het jaarverslag 2016 van de Tafel zijn in Lelystad nulmetingen van het geluid opgezet. Ik wil ervoor pleiten dit ook te doen in de regio's waar nieuwe vliegroutes en wachtruimtes gepland zijn, als een stap in de richting van borging van de rust en stilte ter plekke.

Wat betreft de planschadevergoeding, waar mevrouw Nanninga niets van afweet: volgens bovengenoemd jaarverslag van de Tafel bevat het werkplan 2.0 een "*uitwerking door ministerie IenM van de vormgeving nadeelcompensatie (inclusief schrijvende gevallen).*" Ik ben benieuwd hoe deze uitwerking voor de betrokkenen in de gebieden waar de nieuwe vliegroutes gaan plaatsvinden eruit zien. Vooralsnog ga ik ervan uit dat hier niet alleen op de directe omgeving van Lelystad gedoeld wordt, maar op iedereen die overlast van Lelystad Airport in welke vorm dan ook, gaat ondervinden.

Ik ben blij met de oprichting van de Stichting HoogOverijssel en onderschrijf bij dezen haar reactie volledig:

Het Luchthavenbesluit Lelystad is in 2015 vastgesteld zonder dat het ontwerp voor de aansluitroutes op het hogere luchtruim gereed was. Het ontwerpproces voor de aansluitroutes op het hogere luchtruim is pas zeer recent, in de zomer 2017, afgerond. Toen werd ook

duidelijk dat de aansluiting op het hogere luchtruim alleen kan door lang laag te vliegen over grote delen van ons land, waaronder Overijssel.

Dit is voor mij onacceptabel.

Mijn dringende verbetervoorstel voor de aansluitroutes is: opschorting van de opening van Lelystad Airport, versnelde herindeling van het Nederlandse luchtruim en het starten van een nieuw openbaar ontwerpproces voor de aansluitroutes.

Verder heb ik de volgende bezwaren ten aanzien van de beoogde laagvliegroutes:

1. Langdurig laagvliegen over grote delen van ons land mag niet. Nergens in de wereld vindt commerciële luchtvaart zo laag plaats over zulke lange afstanden;
2. Laagvliegen gaat ten koste van alle Natura2000-gebieden in Salland, de IJsseldelta en Noordwest-Overijssel;
3. Laagvliegen tast het woon- en leefklimaat in Overijssel in zeer ernstige mate aan;
4. Laagvliegen zorgt aantoonbaar voor zware geluidsoverlast voor 200.000 Overijsselaren en circa 1 miljoen Nederlanders;
5. De milieubelasting, veiligheids- en gezondheidsrisico's van laagvliegen zijn onvoldoende en op verkeerde grondslagen onderzocht. Ik verzoek u dringend deze onderzoeken te verbeteren;
6. De laagvliegroutes waren ten tijde van het nemen van het Luchtvaartbesluit (2015) niet bekend. Om die reden hebben zeer veel inwoners van Overijssel geen zienswijze ingediend tegen het MER en Luchthavenbesluit Lelystad Airport. Hierdoor heeft u – bewust of onbewust – ook mij de kans op rechtsbescherming ontnomen. Ik vraag u dringend om alle Nederlanders die woonachtig zijn onder de aansluitroutes die kans alsnog te geven.

Tot slot verzoek ik u een schadecompensatiefonds voor gedupeerden in het leven te roepen.

Samenvattend ben ik van mening dat 1800m vlieghoogte in deze contreien volledig onverantwoord is en volstrekt onnoodzakelijk, gezien de afstand tot Lelystad.

Ik hoop u hiermee te hebben geïnformeerd, en ik dank u voor uw reactie.

Met vriendelijke groet,

Maarten van Zuilen
Dwarsweg 10
8347WG Eesveen