

L.S.

Graag maak ik gebruik van de mogelijkheid om mijn mening te geven over de door u gevolgde procedure en over de voorstellen zoals verwoord in de Beleidsnota aansluitroutes Lelystad Airport en de daarbij behorende detailkaarten, versie 5 oktober 2017 .

Ik vind het onbegrijpelijk dat u deze beleidsvoornemens die op zo'n onzorgvuldige manier tot stand zijn gekomen, zo onvoldragen zijn en onvoldoende zijn uitgewerkt als basis voor de finale besluitvorming durft te presenteren. Uitgerekend uw ministerie, dat nu al jaren bezig is met de invoering van de Omgevingswet, zou moeten staan voor een integrale benadering van de fysieke leefomgeving waarbij niet alleen de gewenste ruimtelijke ontwikkeling alle ruimte krijgt maar waarbij juist de gevolgen voor de leefbaarheid in de omgeving breed worden onderzocht en meegewogen in de besluitvorming. De Omgevingswet gaat er bovendien van uit dat de overheid niet meer doordrukt wat zij wil maar dat zij alle relevante aspecten van ontwikkelingen duidelijk in beeld brengt voor de betrokken burgers en dat zij de mening van burgers en organisaties serieus neemt en laat meewegen in haar besluiten. Dat is namelijk participatie! Hiervan is in deze procedure geen sprake. Het is een ouderwetse doordrukcampagne met informatieavonden (géén inspraak-) waarin alles nog eens wordt uitgelegd, tegenargumenten worden afgedaan en gebagatelliseerd en telkens weer wordt herhaald dat alles al eerder besloten is en men maar eerder zijn stem had moeten verheffen.

De inspraak en informatie die tot nu toe heeft plaatsgevonden was in 2014 al onvolledig en daardoor zeer misleidend. Omdat nog niet bekend was dat er langdurig laag gevlogen zou worden was ook nog niet duidelijk dat een zo groot gebied ernstige overlast zou ondervinden. Sindsdien zijn de vliegroutes veranderd en verlaagd maar u zag geen aanleiding tot een nieuwe Milieueffectrapportage. Gehanteerde rekenmodellen blijken niet te kloppen maar ook de gepresenteerde gemiddelde frequenties van vliegbewegingen dienen alleen om aan te tonen dat het allemaal wel meevalt. Terwijl iedereen zal begrijpen dat de toeristenvluchten met name in het zomerseizoen zullen plaatsvinden en dat juist dan mensen veel buiten zijn en van de natuur en de rust willen genieten.

Ik woon en werk in gemeenten die rijk zijn aan water, cultuur, natuur en rust. Stille is daar een groot goed, voor inwoners en recreanten. Recreatie is een belangrijke economische factor in deze omgeving. Het is dan ook teleurstellend en niet juist om te stellen (zie het verslag van de bijeenkomst in Zwolle in 2017) dat de regels van stiltegebieden niet gelden voor luchtverkeer. Geluidsoverlast van gebiedsvreemde bronnen is wel degelijk strijdig met de (geest van de) oorspronkelijke stiltegebiedsbepalingen. In Overijssel gelden de stilteambities voor het gehele provinciale natuurnetwerk.

Tenslotte bevreemdt het mij dat er zo kort na deze consultatie alweer besluiten genomen zullen worden. Er lijkt erg weinig tijd voor behandeling, bezinning, beantwoording, aanpassing en zorgvuldige besluitvorming te zijn ingeruimd.

Kortom, ik vind uw werkwijze in deze procedure onder de maat en zeker voor uw ministerie als verantwoordelijke voor de Omgevingswet zeer teleurstellend. Geen wonder dat het vertrouwen in de overheid steeds verder afneemt!

Voor het overige wil ik graag de onderstaande reactie van de werkgroep Hoog Overijssel onderschrijven:

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 suggesties 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. Ik vraag u een schadecompensatiefonds voor gedupeerden in het leven te roepen.

Ik heb de volgende bezwaren tegen de door u doorlopen besluitvorming ten aanzien van het Luchthavenbesluit Lelystad Airport:

7. 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.

Hoogachtend,
R. van Eerten
Inwoner Oldemarkt en milieuplanoloog