

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".

Verbeteringen procedure

Constatering:

U heeft in het verleden toegestaan (en ook niet voorkómen) dat voor de ontwikkeling van Lelystad Airport een tweedeling is gecreeerd in de procedures rond de planvorming, namelijk:

- a. een deel van het plan waarvoor MER en inspraakprocedure is doorlopen, en
- b. een deel van het plan waarvoor dat niet wordt gedaan (de aansluitroutes).

Die opsplitsing is misschien in overeenstemming met de Luchtvaartwet, maar planinhoudelijk natuurlijk niet juist. De aansluitroutes zijn integraal onderdeel van het plan Lelystad Airport en hadden van begin af aan onderdeel moeten zijn van één en dezelfde procedure, namelijk MER en inspraak Luchthavenbesluit. Dat het Luchtvaartbesluit niet vraagt om een routestructuur naar het hogere luchtruim (m.i. een omissie in de wet), ontslaat u toch niet van uw zorgplicht voor mens, natuur en milieu? U had anders kunnen kiezen. Waarom heeft u dat eigenlijk niet gedaan?

De opsplitsing heeft veel ongewenste gevolgen, zoals:

1. Het studiegebied MER is (naar nu blijkt) geografisch gezien te klein begrensd. Zodoende is ten onrechte een aanzienlijk deel van de uiteindelijke effecten voor mens, natuur en milieu niet in beeld gebracht. In uw toelichting bij de huidige internetconsultatie onderstreept u dit nogmaals. Daar staat: "Voor de aansluitroutes hoeft geen MER te worden gemaakt. enz". U blijft kennelijk voor de ingeslagen weg kiezen.

2. U heeft verschillen laten ontstaan in de mate van juridische bescherming voor burgers, natuur- en milieuwaarden door ten onrechte 2 geografische gebieden, en daarbij 2 verschillende procedures te creëren: a. het Luchthavengebied en b. de rest van Nederland. Daardoor hebben zeer veel inwoners van de uiteindelijk betrokken provincies, waaronder ikzelf, eerder geen zienswijze ingediend bij ter inzagelegging van het MER en het Luchthavenbesluit Lelystad Airport. Hierdoor heeft u – bewust of onbewust – mij de kans op rechtsbescherming ontnomen. Ik vraag u dringend om alle Nederlanders die woonachtig zijn onder de aansluitroutes zoals die onlangs bekend zijn gemaakt die kans alsnog te geven.

3. De volgtijdelijkheid van doorlopen van die 2 procedures kan doen denken aan de zogenaamde "salamitactiek". Veel van de meer dan 3000 mensen (lees huishoudens) die nu reageren op de internetconsultatie uiten meestal op een nog zeer ingetogen manier hun onrust, woede en frustratie over het feit dat ze buiten spel staan. Dat gevoel heb ik ook. Wat gaat u hier aan doen voor al de mensen in Nederland die onder de nieuwe aansluitroutes wonen?

4. U vraagt in de internetconsultatie om verbetervoorstellen voor het ontwerp aansluitroutes. Dit moet "binnen de geldende uitgangspunten van het Kabinet". In het document "Beleidsvoornemen Aansluitroutes" staan een aantal uitgangspunten van het Ministerie genoemd. Of dat dezelfde zijn is niet duidelijk. Het is dus niet helder wat de totale set van uitgangspunten is. Als burger moet je

je eerst door een kluwen heen worstelen en denk je al snel: Hoe kom ik hier uit en hoeveel tijd kost dat? Doe ik iets zinvol? Roep ik iets wat allang niet meer past? Tijdens een van de voorlichtings-bijeenkomsten werd door een medewerker van uw Ministerie zelfs om "de Gouden Tip" gevraagd. Dat is m.i. tekenend voor de enorme complexiteit van het geheel en toch vraagt u burgers om mee te denken.

Als u de denkkraft van uw burgers oprecht effectief wilt gebruiken, geef dan aan waar de ontwerpruimte precies zit; Exact op welke thema's en binnen welke bandbreedte. Ik vraag u hierbij om dat alsnog, weliswaar achteraf, duidelijk te maken, zodat we ook achteraf kunnen bepalen of we met z'n allen iets nuttigs hebben gedaan.

Verbetervoorstel procedureel:

Ik vraag u de ontstane tweedeling op te heffen. Start opnieuw met het routeontwerpproces en laat ook voor deze routes een MER opstellen en initieer het bijbehorende inspraakproces voor het onderdeel "aansluitroutes". U kunt daarbij eventueel gericht kiezen voor inzet van een uitgebreide vorm van burgerparticipatie in de ontwerpfase. Richt die fase effectief en professioneel in en stel de juiste vragen, waarbij de ontwerpruimte voor eenieder vooraf duidelijk is gemaakt.

Verbeteringen inhoud

Constatering:

Ondanks hetgeen ik hiervoor heb geschreven over de procedure moet ik nu ook uitgaan van het feit dát er al een ontwerp aansluitroute ligt. Ik kan er voorlopig nog niet van uitgaan dat u mijn bovenstaande verbetervoorstel (of iets van gelijke strekking) zal overnemen. Daarom kies ik er ook voor om toch inhoudelijk te kijken naar het ontwerp en daar ook te proberen om inhoudelijk te reageren.

1. Zoals al gezegd: Het valt niet mee om inhoudelijk iets bij te dragen als je de ontwerpruimte niet kan overzien. In mijn ogen liggen (voorlopig) vast:

- het Luchthavenbesluit Lelystad Airport met ligging en hoogte profielen van start-en landingsroutes volgens B+
- de ligging en hoogtes van de hoge aanvliegeroutes
- de aantallen vliegtuigen, de openstellingsuren vliegveld, etc,
- de wetten en regels voor luchtvaart, bestuur, milieu, geluid, natuur, enz.
- allerlei uitgangspunten

U legt vervolgens een ontwerp aansluitroutes aan mij en heel Nederland voor, dat is gemaakt door gezamenlijke inspanning van experts bij LVNL en CLSK. Met de vraag: Heeft u nog verbetervoorstellen? Mijn gevoel is eigenlijk, dat er nauwelijks, en misschien wel géén ontwerpruimte meer is in dit ontwerpproces! Als het anders is hoor ik dat graag, en ook waarom.

2. Maar tóch een poging gewaagd: Al eerder, maar naar mijn weten de laatste keer in het voorjaar van 2017, heeft u kaarten van de aanvliegeroutes gepresenteerd (Zie figuur 1. Bron: Factsheet Lelystad Airport, Toekomstige vliegroutes Lelystad Airport, Min.van I&M, mei 2017) met ligging van de aansluitroutes en wachtgebieden. Per startdatum van de huidige internetconsultatie blijken deze routes op onderdelen toch weer gewijzigd tov de versies van mei 2017 (zie figuur 2). Bijvoorbeeld de ligging van het wachtgebied Steenwijk is veranderd. De bochtstraal is daar groter geworden en de rotonde is in NO- en O-richting verschoven/uitgebreid. Nu iets minder boven de Wieden aan

de ZW-kant, maar daarentegen dwars over Natura2000 gebied Holtingerveld in het NO. U communiceert verschillende beelden, zonder dit te melden en zonder een verklaring van eventuele redenen van wijziging. Dat is ongewenst. Graag helderheid over wat nu de feitelijke ligging is.

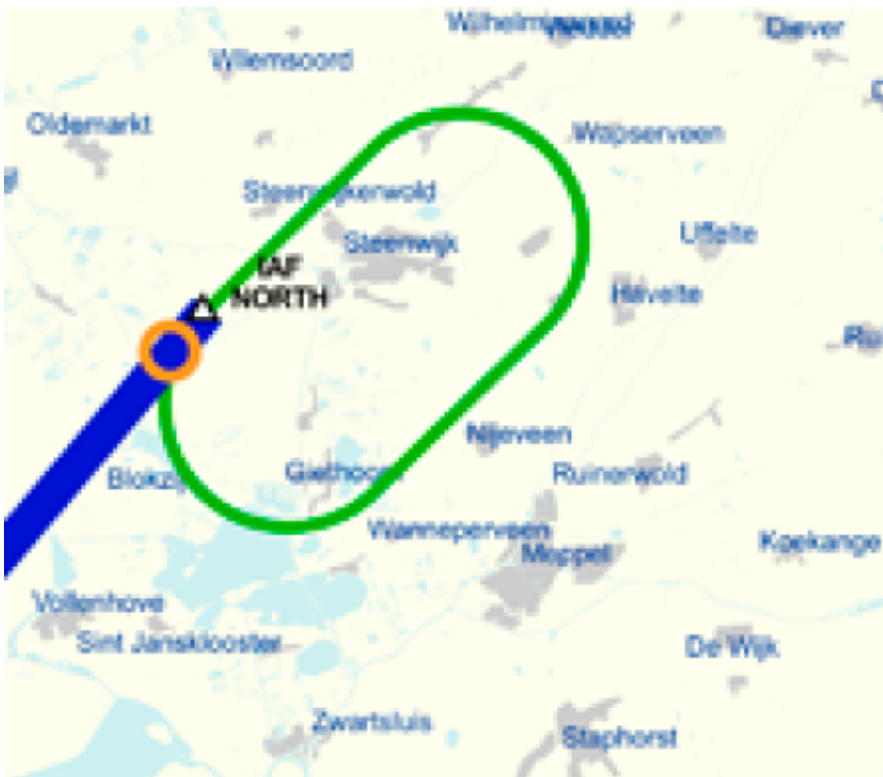


Fig 1 Factsheet Min I&M mei 2017



Fig 2 Internetconsultatie okt 2017, uitsnede uit detailkaart inkomend Steenwijk

3. En nog één: Als de ligging van het wachtgebied Steenwijk daadwerkelijk is geworden zoals gepresenteerd op kaart bij deze internetconsultatie, dan zijn er ineens veel meer woonkernen recht onder de route komen liggen. In Overijssel zijn dit nu Eesveen, Tuk/Steenwijk, Scheerwolde, Dwarsgracht, Giethoorn en vervolgens in Drenthe Nijeveen, Veendijk, Havelte, Uffelte, Wapserveen, Frederiksoord/Vledder, Nijensleek, om vervolgens weer aan te sluiten bij Eesveen. Maar ook tussen deze woonkernen wonen nog flink wat mensen in het landelijk agrarisch gebied. Daarnaast ligt de route nu ineens middenover Natura2000 gebied Holtingerveld. Een van uw uitgangspunten voor het routeontwerp is: "Woonkernen moeten zo veel mogelijk worden vermeden". Ik vraag u om zelf nog eens te beoordelen of hieraan is voldaan, en dat geobjectiveerd te onderbouwen. En dan niet alleen voor dit wachtgebied, maar voor het hele aansluitrouteontwerp. Ik zie voor wachtgebied Steenwijk verschillende mogelijkheden om de rotonde zodanig te verschuiven dat die boven veel minder woonkernen komt te liggen. Mijn voorstel is dat u dat zelf nader onderzoekt en een betere route ontwerpt. Met een GIS-systeem is dat zoekproces zelfs deels te automatiseren. Ik zie graag uw nieuwe voorstel tegemoet. Als dat niet lukt hoor ik graag waarom niet.

4. Tot slot: In ieder geval voor het wachtgebied Steenwijk, maar misschien ook nog voor andere gebieden in het ontwerp, geldt bijvoorbeeld dat:

- geen geluidskaarten beschikbaar zijn gemaakt.
- niet duidelijk is hoeveel vliegtuigen per dag/week/maand/jaar in de wacht zullen moeten (bijv. gemiddelden en bandbreedtes)
- de kans is op meer dan 1 vliegtuig "in de wacht" niet is aangegeven
- de verblijftijd van vliegtuigen in het wachtgebied niet inzichtelijk is gemaakt
- onduidelijk is of er kans is op lozingen van brandstof in dit wachtgebied,
- geen effecten in beeld zijn gebracht voor mens, natuur en milieu onder de nieuwe routes.

Ik vraag u om dit alsnog voor het gehele ontwerp aansluitroutes (aanvullend) te onderzoeken en de resultaten op juiste wijze te communiceren en mee te nemen in de nadere besluitvorming. U zult dit ook nodig hebben in uw aangekondigde overleg met de Cie MER en de Kamer. Daarvan hoor ik ook graag het verloop.

Tot slot wil ik u het volgende vragen:

1. Om inzichtelijk te maken welk verschil er is tussen aantallen en herkomst van de reacties op de eerder gehouden inspraakprocedure op het ontwerp Luchthavenbesluit en de huidige internetconsultatie over de aansluitroutes, wil ik u verzoeken van deze 2 gebeurtenissen ook 2 kaartbeelden te maken waaruit blijkt: a. de woonplaatsen van de insprekers en b. het aantal insprekers per woonplaats. Graag dit in uw beantwoording opnemen. Dit geeft inzicht in de verandering in betrokkenheid van burgers bij het onderwerp. Op dit moment zijn er al meer dan 3000 reacties op de internetconsultatie, tegen een krappe 1000 reacties eerder op de inspraak. Het aantal reacties, aangevuld met de aard van de reacties en de geografisch spreiding geeft veel inzicht in hoe burgers e.e.a. toen en nu (hebben) ervaren.

Vriendelijke groet,
Marien Spek - Havelte - 02 november 2017.