

Hoenderloo, 31 oktober 2017

Geachte minister en staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,

In het kader van de internetconsultatie over de aansluitroutes luchtruim Airport Lelystad breng ik graag enkele aandachtspunten in met betrekking tot uw aanpak bij het bepalen van de aansluitroutes.

Kijkend naar uw aanpak tot nu toe, mist hierin een drietal essentiële onderdelen. Om deze alsnog te adresseren adviseer ik u als volgt: **éérst herziening van het luchtruim, daarna een zorgvuldige procedure en dan pas een luchtruim voor Airport Lelystad.**

Ik hoop dat u – als verantwoordelijke minister en staatssecretaris voor de ruim 1 miljoen Nederlanders die onder de voorgestelde aan- en afvliegroutes wonen – bereid bent om uw aanpak te heroverwegen met in achtneming van onderstaande adviezen.

Zorg 1: de procedure is onzorgvuldig en moet opnieuw

- De MER Airport Lelystad vertoont ernstige gebreken en voldoet niet aan de Europese MER richtlijn:
 - Alleen de effecten onder het luchtruim in de directe omgeving van Airport Lelystad zijn onderzocht, niet de effecten onder de aan- en afvliegroutes en dat terwijl – door een verouderde indeling van het luchtruim uit 1950 de aan- en afvliegroutes “lang-en-laag” zijn. Effecten zijn dus onmiskenbaar.
 - Er is dus niet gekeken naar de milieueffecten en maatschappelijk-economische effecten van het hele project. Deze kunnen enorm zijn, want onder de huidige aan- en afvliegroutes bevinden zich 100+ campings, minimaal 30 natura 2000 gebieden en 1,2 miljoen Nederlanders die economische en gezondheidsschade lijden door waardedaling resp. (ultra)fijnstof.
- Er zijn de afgelopen periode informatieavonden gehouden in de regio’s onder voorgestelde aan- en afvliegroutes. Deze bijeenkomsten heb ik ervaren als een farce, kritische vragenstellers komen niet aan het woord. U mag hieraan in mijn optiek dan ook niet refereren wanneer u in de Tweede Kamer of aan de Vaste Kamercommissie toelicht op welke wijze u bewoners hebt geïnformeerd.
- Er is – ondanks deze internetconsultatie - geen reële mogelijkheid geboden tot inspraak vanuit de regio’s onder de “lang-en-laag” aan- en afvliegroutes. De routes waren tijdens de inspraakprocedures in 2014 namelijk nog niet bekend en wijzigden tot nu toe regelmatig zonder overleg of inspraak. De inspraak die nu via deze internetconsultatie wordt georganiseerd, ziet alleen op de mogelijkheid om alternatieve routes voor te stellen. Dit is een veel te beperkte vorm van inspraak en ook één die maakt dat de missende punten in uw aanpak tot nu toe niet worden geadresseerd. Ik vind het niet reëel om alternatieve routes aan te wijzen, wanneer er geen gedegen aanpak onder ligt.
- Er zijn geen alternatieven onderzocht in de aanloop naar het besluit om Airport Lelystad uit te breiden, ondanks advies van de commissie Alders. Een greep uit de adviezen:
 - Vernieuw eerst de indeling van het luchtruim.
 - Onderzoek Dronten want dit past beter.
- Het besluit om Airport Lelystad uit te breiden is genomen vóór het Klimaatakkoord, dit akkoord kan echter niet meer worden ontkend en kan zelfs worden aangewend om het eerdere besluit terug te draaien.
- De uitgevoerde studies naar geluidsoverlast zijn onjuist. Dit is ook door u bevestigd.

Bovenstaande betekent dat de procedure inclusief de onderliggende adviezen van Alders én de MER inclusief de geluidsberekeningen opnieuw moeten.

Zorg 2: milieu komt op de laatste plaats, dit moet een betere plek krijgen in de besluitvormingsprocedures

- Onder de voorgestelde aan- en afvliegroutes bevinden zich zoals gezegd minimaal 30 natura 2000 gebieden.
- Eén van de weinige stiltegebieden in Nederland, de Hoge Veluwe, bevindt zich onder de voorgestelde routes.
- Wist u dat hier de enige grote Nederlandse populatie edelherten leeft en dat een edelhert niet naar boven kan kijken en bij elk geluid van boven in paniek raakt?
- De Nederlandse overheid heeft net een proces verloren tegen Milieudefensie.

De wijze waarop nu wordt gehandeld door de Stas om een luchtruim voor Airport Lelystad te zoeken, getuigen m.i. van een onverantwoordelijke overheid.

Zorg 3: de economische schade is potentieel veel groter dan de winst

- Onder de huidige aan- en afvliegroutes leven 1,2 miljoen Nederlanders.
- Zij lijden directe economische schade door waardedaling van hun woning.
- Er is daarnaast economische schade in de recreatie. Er zijn 100+ campings en een veelvoud aan aanpalend MKB onder de voorgestelde aan- en afvliegroutes. **Het kan toch niet zo zijn dat toeristen de Veluwe gaan mijden vanwege vliegtuigoverlast om vervolgens met een low-cost airline vanuit Airport Lelystad naar een buitenlandse vakantiebestemming te vliegen?**
- Gezondheidsschade door (ultra)fijnstof van vliegtuigen is nog niet echt goed onderzocht, maar ter vergelijking: 1 dieselbus in de OV-dienstregeling levert volgens het RIVM 30.000 euro gezondheidskosten per jaar op. Alleen deze kosten komen niet in de begroting van I&M, dus worden onterecht buiten beschouwing gelaten. De gezondheidskosten van 1 vliegtuig zijn onbekend en moeten dus eerst worden onderzocht.

De economische voor- en nadelen moeten opnieuw en breder dan tot nu toe worden beoordeeld alvorens keuzes te maken.

Altijd bereid tot nadere toelichting of overleg.

Met vriendelijke groet,

Jochem Huygen en Katrien Hendriks

Brouwersweg 11
7351 TJ Hoenderloo
0638272452
katrien_hendriks@hotmail.com