

Geachte mevrouw Van Veldhoven,

Hierbij ontvangt u mijn reactie op de internetconsultatie m.b.t. de Beleidsnota aansluitroutes Lelystad Airport en de daarbij behorende detailkaarten, versie 5 oktober 2017.

De Internetconsultatie

In de brief van de Staatssecretaris van 27 september 2017 geeft zij aan dat er fouten zitten in de MER van Lelystad Airport. Waarmee de basis wegvalt onder het gehele plan. Wat wilt u dan dat wij beoordelen? Het Nederlandse luchtruim wordt beheerd door drie instanties. Er is geen land ter wereld waar drie partijen het luchtruim beheren. Behalve in Nederland, waar we dit probleem sinds 1954 (!) voor ons uit schuiven. En nu verwacht u dat een slimme bewoner in een maand met het ei van Columbus voor de aansluitroutes komt? Deze consultatie is een wassen neus, en dat weet u.

De herindeling van het luchtruim

De herindeling van het Nederlands luchtruim is nog niet rond. Sterker nog: de staatssecretaris heeft op 28 september aangegeven dat het ambtelijk overleg met Duitsland en België recent is gestart. Er was dus nog niets aan gedaan. Net als toentertijd bij de ontbrekende aansluiting van de Betuwelijn naar Duitsland heeft men ook hier de zaak laten versloffen. Ook bij Lelystad Airport blijken nu wat aansluitingen te ontbreken. Is dan de oplossing om jarenlang laag over woonkernen en Natura-2000 gebieden te vliegen? Ik verwijs naar artikel 21 van de Grondwet: “De zorg van de overheid is gericht op de bewoonbaarheid van het land en de bescherming en verbetering van het leefmilieu.” De gehele besluitvorming rondom Lelystad Airport voldoet wat mij betreft niet aan “de geldende uitgangspunten” van de Grondwet.

De rol van Schiphol

Schiphol heeft het proces van uitplaatsen van vluchten naar bestaande luchthavens als Eindhoven, Rotterdam en Beek niet goed afgehandeld. Het huidige tekort aan ruimte is daar het gevolg van. De twee procent extra vluchten op Lelystad Airport gaan dat gat niet dichten. De luchthaven Lelystad had dus niet open hoeven gaan als het probleem goed was aangepakt.

En dan is er het jaren sjoemelen met gegevens over geluidsoverlast. Dankzij onderzoekers als Leon Adegeest weten we nu dat het berekenen van overlast Schiphol een uitgelezen kans biedt: bepalen welke uitkomst je wilt en daarop de invoer voor de formule afstemmen en je kunt weer groeien. En als er dan een Schiphol-topman moet wijken omdat blijkt dat met die cijfers is gesjoemeld, dan versterk je gewoon de lobby:

Uit de Financiële Telegraaf van 21 oktober: De nieuwe topman of –vrouw moet er voor zorgen dat de luchthaven verder kan groeien. Namen die rondzoemen zijn huidig voorzitter van Transport en Logistiek Nederland Arthur van Dijk en huidig minister Melanie Schultz van Haegen. Een naam die uit de sector zelf komt is verrassend genoeg staatssecretaris Dijksma, zij heeft zich in korte tijd geliefd gemaakt.

De rol van de politiek

De beide bewindslieden die zich in korte tijd geliefd hebben gemaakt bij de Luchtvaartsector zijn ook verantwoordelijk voor deze Internetconsultatie. Ik denk dan ook niet dat deze consultatie bedoeld is om tot een oplossing te komen die voor bewoners van belang is. De Staat is bang voor rechtszaken van bedrijven en luchtvaart-prijsvechters en gaat kiezen voor het openen van Lelystad Airport. Simpelweg omdat procederen tegen de bewoners van Flevoland, Friesland, Overijssel en Gelderland eenvoudiger is. De Landsadvocaat slijpt alvast de messen om zijn landgenoten te fileren.

Want de Staat heeft altijd de langste adem. Keurt de Raad van State een Luchtvaartbesluit niet goed vanwege het ontbreken van aanvliegroutes? Dan wijzigen we gewoon de wet, halen die routes eruit, en proberen het opnieuw. En dreigt een besluit door een raadgevend referendum aangepast te moeten worden? Dan schaffen we het referendum af. Tot zover “het dichten van de kloof tussen burger en politiek”.

En dan het klimaat

“Het groenste regeerakkoord ooit”, maar Nederland is en blijft hekkensluiter waar het de beperking van de CO2 uitstoot betreft. Gevraagd naar welke zin uit het regeerakkoord u het meeste aanspreekt zegt u: “We nemen onze verantwoordelijkheid voor het klimaatakkoord van Parijs”.

Nu valt de Luchtvaart niet buiten het akkoord van Parijs (COP21) - die CO2 uitstoot telt mee! Dus hoe het openen van een nieuw vliegveld voor pretvluchten van €15 te rijmen valt met het nemen van verantwoordelijkheid voor klimaatverandering is mij niet duidelijk. Maar beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald, dus wens ik u veel sterkte met deze besluitvorming. Ik hoop dat u de gemaakte keuzes kunt uitleggen aan de generaties na ons.

In conclusie

Ik zie in het hele verhaal rond Lelystad Airport teveel toevallige rekenfouten, wetsaanpassingen, en andere tekenen dat Lelystad Airport er koste wat kost moet komen. Ik heb dus niet de illusie dat mijn bijdrage gaat leiden tot het wijze besluit om de opening van Lelystad Airport uit te stellen of, beter nog, af te gelasten. Ik hoop wel dat ik duidelijk gemaakt heb waarom de burger in rap tempo het vertrouwen in de politiek aan het verliezen is.

Desondanks zal ik blijven stemmen. Maar ik zal bij mijn stemgedrag op lokaal, provinciaal en landelijk niveau een eventueel besluit om Lelystad Airport te openen zwaar laten meewegen. En daar hoef ik mezelf bij de gang naar de stembus niet aan te herinneren. Dan doen de vliegtuigen wel die dan dagelijks tientallen keren laag over ons Veluwe dorp scheren.

Ede, 31 oktober 2017
O. Slooten