

Verbetervoorstel op de aansluitroutes Lelystad Airport

Afkomstig van:

J.C. Baumann
Wapenvelder Kerkweg 12b
8181LH Heerde

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.

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 in 2017 afgerond. Toen werd ook duidelijk dat er niet op behoorlijke wijze kan worden aangesloten op het hogere luchtruim. Dit heeft enerzijds te maken met de gestelde randvoorwaarden in het ontwerpproces (o.a. geen interferentie met Schipholverkeer) en anderzijds met de vertraagde herindeling van het Nederlandse luchtruim.

De laagvliegroutes die hier nu het resultaat van zijn waren ten tijde van het nemen van het Luchtvaartbesluit (2015) niet bekend. Om die reden hebben zeer veel inwoners van Gelderland geen zienswijze ingediend tegen het Luchthavenbesluit. Hierdoor is hun de kans op rechtsbescherming ontnomen.

Airport Lelystad, zoals de plannen er nu liggen, mag geen oplossing zijn voor het ontlasten van Schiphol. Dit omdat er boven een groot deel van Nederland onacceptabel laag gevlogen moet gaan worden met grote gevolgen voor het woon- en leefklimaat, de natuurgebieden maar ook de economie in de gebieden onder die routes.

Hieronder ga ik op een aantal punten nader in om vervolgens tot een verbeteringsvoorstel te komen.

1. Nut en noodzaak van een opening van Lelystad Airport op 1 april 2019 is niet aangetoond.
De reden die gegeven wordt is dat dit nodig is om Schiphol te kunnen laten groeien.
Als dat al zo is dan is het aantal van 10.000 vluchten vanaf Lelystad de komende jaren een druppel op een gloeiende plaat omdat het de groei van Schiphol, op basis van de nu bekende cijfers, bij lange na niet zal oplossen.
Een kosten/baten analyse geeft aan dat Airport Lelystad over een reeks van jaren een zwaar verliesgevend operatie zal worden. Op basis van die twee factoren alleen al is het goed om de opening van Airport Lelystad uit te stellen.

Ook is inmiddels duidelijk geworden dat de groei van Schiphol vanaf eind 2012 niet autonoom was maar geforceerd is met, tegen alle afspraken in, het binnenhalen van de zogenaamde "pretvluchten". De toezichthouders van de Royal Schiphol Group hebben dit schijnbaar

toegelaten en het daarmee laten gebeuren dat Schiphol 3 jaar vroeger aan een eerder afgesproken maximum komt.

Gezien de lange periode waarover dit oneigenlijke groeiproces zich heeft afgespeeld is het niet aannemelijk dat dit aan de aandacht van de toenmalige staatssecretaris is ontsnapt. Er is hier niet ingegrepen en dat wordt nu afgewenteld op ruim 750.000 inwoners van Nederland die door deze gang van zaken gedupeerd worden.

Extra navrant wordt deze zaak door het feit dat Schiphol onlangs, bij monde van haar CEO, duidelijk heeft aangegeven dat er wel degelijk groeimogelijkheden op Schiphol zijn.

2. Ook is gebleken dat milieubelasting, veiligheids- en gezondheidsrisico's aantoonbaar niet of onvoldoende onderzocht zijn of, erger nog, foutief zijn vastgesteld. Dit roept grote vragen op over de integriteit van het onderliggende proces zoals dat vooraf is gegaan aan de implementatie van Airport Lelystad zoals die er nu ligt.

Wat de gezondheidsrisico's betreft wil ik specifiek wat dieper in gaan op de waarschijnlijke gevolgen van de uitstoot van ultrafijnstof door vliegtuigen door te wijzen op een TNO rapport van 2014 waarin hoge waarden ultrafijnstof in de omgeving van Schiphol geconstateerd worden. Naar schatting worden 20.000 adressen in de omgeving van Schiphol hier direct mee geconfronteerd. Dit zou op basis van de literatuur tot een toename van 3-6% in sterfte kunnen leiden, onder de aanname dat de uitgestoten deeltjes een zelfde toxiciteit hebben als de in eerdere epidemiologische studies onderzochte deeltjes.

Aangezien dit nog niet onweerlegbaar te bewijzen is wordt er in dit rapport opgeroepen tot dringend onderzoek.

Pas in 2017 komt het RIVM met een plan van aanpak voor een studie die 4 tot 5 jaar gaar duren. Zeven jaar na dato zal dus door het RIVM alsnog bewezen worden wat bij de WHO al lang bekend is. Overigens hanteert de WHO op dit gebied normen die in Nederland en met name rondom Schiphol zwaar overschreden worden.

Hoe dan ook leidt dit alles er toe dat dit aspect in het proces rondom de gevolgen van Airport Lelystad niet is meegenomen.

3. Als derde punt wil ik de gevolgen van laagvliegen voor de natuurgebieden benadrukken. Deze mogen niet zomaar worden veronachtzaamd. Vliegverkeer dat gedurende een lang traject laag blijft vliegen maakt relatief veel geluid om op hoogte te blijven en stoot door hoger brandstofverbruik ook meer uit. De emissie van stikstof, CO₂ fijn- en ultrafijnstof worden (volgens de heersende afspraken!) niet gemeten maar zijn natuurlijk zeer zeker van invloed op de kwetsbare natuur. Gebieden zoals kenmerkend voor de Veluwe, bos- heide en zandverstuivingen worden hierdoor onherstelbaar aangetast. Compensatie elders in het land voor de uitstoot boven de Veluwe is ridicul en kan nooit een oplossing zijn.
4. Als vierde punt wil ik op de economische gevolgen in gaan. In de hele discussie over de uitbreiding van Schiphol is alleen het aan Schiphol gerelateerde economische belang meegenomen. Op geen enkele manier zijn de economische belangen onder het laagvlieggebied meegenomen.

Een groot deel van Noordoost Nederland kan worden beschouwd als de achtertuin van de Randstad. De recreatiesector is hier van groot belang. De belangrijkste waarden voor het toerisme zijn: natuur, stiltegebieden, rust, wild.

De Veluwe, het op één na grootste natuurgebied van Nederland, met **bos, heide**, zandvlakten, **landgoederen** en spectaculaire uitzichten is voor toerisme een belangrijke inkomstenbron. De recreatie is elementair voor de economische instandhouding en de leefbaarheid van grote delen van Noordoost Nederland. Verblijfsrecreatie vindt veelal plaats op campings en vakantieparken met chalets en recreatiewoningen. In stille gebieden is geluidshinder van langdurig laagvliegende vliegtuigen vanaf de vroege ochtend tot 's avonds laat **niet** te verenigen met vakantie en ontspanning. Indien de waarden van rust en stilte ernstig worden aangetast zal dit een enorme negatieve impact op deze economische sector geven.

Zelf ben ik ook ondernemer in deze sector als eigenaar van een mini camping met 25 plaatsen. Het aanbod aan onze gasten is gestoeld op de eerder genoemde combinatie van rust, stilte en natuur.

Als een van die pijlers verdwijnt, valt het hele aanbod weg, uiteraard met gevolg dat de inkomsten terug zullen vallen of zelfs helemaal zullen verdwijnen.

Voor een groot aantal andere recreatie ondernemingen in de getroffen regio zal dit niet anders zijn. Daarnaast is er in dat geval weer een uitstralend negatief effect naar andere sectoren als winkels en horeca, maar ook gemeentes krijgen hier mee te maken door het terug lopen van inkomsten uit toeristenbelasting.

Per saldo wordt op deze manier de winst van de ene partij betaald met het verlies van de andere partij.

Dat is geen correct economisch model!

Een en ander betekent dat de bovenstaande economische effecten wel degelijk meegenomen moeten worden in de kosten/baten analyse.

Mocht Airport Lelystad met deze laagvliegroutes toch een feit worden dan zal dat gepaard moeten gaan met een schadecompensatiefonds voor gedupeerde ondernemers.

Mijn verbetervoorstel voor de aansluitroutes is dan ook:

Schort de opening van Airport Lelystad op en ontwikkel een toekomstbestendige en integrale luchtvaartvisie waarbinnen ook (en vooral) rekening gehouden wordt met de leefbaarheid van Nederland. Baseer daar de herindeling van het Nederlandse luchtruim op en gebruik deze als basis voor een nieuw ontwerpproces van de aansluitroutes. De keuze van een andere, minder belastende locatie voor een nieuwe luchthaven, dient daarbij ook niet uitgesloten te worden.

Ten slotte stel ik de Staat der Nederlanden nu alvast aansprakelijk voor alle directe en indirecte schade die mijn onderneming, mijn familie en ik gaan lijden ten gevolge van het in bedrijf nemen van Lelystad Airport, mocht u toch de huidige voorgestelde plannen ten uitvoer willen brengen.

Hoogachtend,

J.C. Baumann, Camping De Bankenburg
Heerde, 1 november 2017

