

OPEN BRIEF AAN MARK RUTTE



Lelystad Airport MOET DOOR



Geachte Minister-President, beste Mark,

Hoog boven Nederland overzie ik het slagveld. Ik ben onderweg naar mijn oudste dochter, die nu bijna drie jaar in Australië woont. Ik ga kijken hoe ze daar woont en leeft, ben razend benieuwd.

In de verte liggen de Oostvaardersplassen bij Lelystad. Inmiddels het decor van actievoerders, die er niet voor terugdeinzen om boswachters en hun gezinnen te bedreigen omdat die uitvoering geven aan democratisch vastgesteld beleid. Dat is ook de reden dat ik je deze open brief stuur. Steeds vaker zien we dat een (vaak kleine) groep activisten met groot fanatisme een onderwerp zo weet te framen dat de politiek meebuigt. Niet omwille van een afgewogen belangenafweging op basis van feiten, maar vanwege het fanatisme en de vaak gecreëerde fictie van de tegenstand, waarbij helaas vrijwel geen middel meer wordt geschuwd. Dit brengt me terug naar de eerste helft van de 80-er jaren, toen de milieulobby met veel verbaal geweld de ontsluiting van Flevoland per spoor jaren wist te vertragen. Want de trein mocht niet door het natuurgebied, maar moest er omheen. Anders zouden de grauwe ganzen, die in grote hoeveelheden de Oostvaardersplassen in de winter als hun huiskamer hadden verkozen daar weggaan of zich minstens doodvliegen tegen die voortrazende trein en bovenleiding. Dat die trein niet dóór maar lángs de Oostvaardersplassen reed ging er bij het gealarmeerde journaal niet in. In mijn archief zit nog een brief van de Volkskrant-redactie waarin gereageerd werd op een ingezonden brief, waarin werd uiteengezet hoe de feiten lagen: "Hetgeen u stelt is onjuist, reden waarom we uw brief niet plaatsen", luidde de reactie van de Volkskrant. Ook vóórdat het begrip fake nieuws opgeld deed was het al moeilijk feiten en fictie te scheiden...

De actievoerders wisten gedaan te krijgen dat het spoor in een badkuip-tracé werd aangelegd. Resultaat: een jarenlange vertraging in de ontwikkeling van de stad die gebouwd werd in opdracht van de regering om de woningnood van 'driehoog-achter' uit Amsterdam te lenigen. Waarna de ontwikkeling verder stagneerde in de daarop volgende economische crisis. Die ganzen zijn daarna nietsvermoedend aan weerszijden van het spoor gaan foerageren. Maar daar zijn het ook ganzen voor: dom, dom, dom.

In 2016 dreigden de grauwe ganzen de ontwikkeling in Flevoland opnieuw te stagneren. Zij zouden in groten getale foerageren rond de luchthaven en massaal worden vermalen in de vliegtuigmotoren als de ontwikkeling van Lelystad Airport doorgang zou vinden. De rechter boog zich daarover en besliste tot in hoogste instantie begin 2017 dat van een gevaarlijke situatie geen sprake was en dat de Flora- en Faunawet keurig werd nageleefd.

Na een vertraging van één jaar zou Lelystad Airport eindelijk in april 2019 los kunnen. Na overeenkomstige besluiten van vijf (!) opeenvolgende kabinetten in de voorbije twaalf jaar, dat Lelystad Airport in het belang van het nationale luchtvaartbeleid naast Eindhoven Airport ter ontlasting van Schiphol zal doorontwikkelen, als opvang voor de leisure vluchten

op Schiphol. Eindelijk was het zover. Tót in de zomer van 2017 een inwoner van Dalfsen vaststelde dat er een fout in de milieueffectrapportage zat. Uiteraard moest er goed worden bekeken of dat te corrigeren was. Dat bleek het geval, met weer een jaar vertraging als gevolg.

Ook bleek de overgang van de aansluitroute van de vliegtuigen naar de hogere luchtlaag langer te duren, dan bedacht. Waardoor de vliegtuigen over een groter deel van de Veluwe op lagere hoogte zouden vliegen. De toevoeging dat ze daar nimmer lager zouden vliegen dan op 1500 meter hoogte heette al snel dat de vliegtuigen op 1500 meter over Dalfsen en Ede zouden vliegen. Wat onzin was, maar knap geframed door de tegenstanders. De actievoerders zeiden overigens niet tegen de ontwikkeling van Lelystad Airport te zijn, maar tegen het door hen zo genoemde (en vervolgens door pers en politiek overgenomen) laagvliegen. Zolang dat niet was opgelost mocht Lelystad Airport van hen niet open. De werkelijkheid is dat die vliegtuigen maar over enkele delen van de Veluwe gaan en dat ze daar veelal op meer dan 2000 meter hoogte overheen vliegen. Kom daar in het westen van Nederland maar eens om!

Sprekend over geluidsoverlast hebben de actievoerders op de Veluwe het overigens steeds over geluidshinder voor omwonenden, waarmee zij bewoners op de Veluwe bedoelen. Maar de omwonenden wonen toch echt in Lelystad en omgeving en niet tientallen kilometers verderop. Op een aantal plaatsen op de Veluwe zal men vliegtuigen horen overkomen, zoals nu ook al in bijvoorbeeld Boxtel, Oirschot, Hilversum en Lelystad. Maar de democratische besluitvorming dáárover is in het verleden toch echt al genomen. En juridisch is dat allemaal tot in hoogste instantie getoetst.

Al twee keer is de opening met een jaar uitgesteld, na eerdere lange procedures. Het wordt nu hoog tijd dat die belofte wordt ingelost, Mark.

De actievoerders bereikten intussen wel dat de militaire en de civiele luchtvaart 'versneld' met elkaar aan tafel gingen, waardoor Minister Van Nieuwenhuizen begin december 2018 aan Gedeputeerde Staten van Gelderland kon schrijven dat die vliegtuigen nog beduidend hoger zullen gaan overkomen.

Die vliegtuigen? Dat zijn niet van die grote intercontinentale vliegtuigen (waar ik nu in zit) en ook geen vrachtvliegtuigen. Het gaat om de kleinere toestellen die we allemaal kennen van onze vluchten naar Europese steden of andere vakantiebestemmingen binnen Europa. Díe vliegtuigen dus.

Nu de minister de milieueffectrapportage heeft aangepast (de twee - kleine - fouten eruit heeft gehaald) en van zgn. laagvliegen hoegenaamd geen sprake meer zal zijn, wordt er een nieuwe hindernis opgeworpen door degenen die Lelystad Airport helemaal niet willen. De doelstelling dat Lelystad Airport Schiphol moet ontlasten, wordt tot middel gemaakt om de zaak tegen te houden. Al vijftien jaar vastgesteld Rijksbeleid? So what?!

Al honderdvijftig miljoen euro geïnvesteerd? What the fuck! Arbeidsplaatsen voor met name praktisch opgeleiden in Flevoland? Wie maalt daar nu om! Not in my backyard lift daarbij ook nog slim mee op het CO₂ sentiment.

En een deel van de toeristische sector op de Veluwe laat zich gek maken met indianenverhalen over de dolkstoot voor hun negotie, die hoog overkomende vliegtuigen zouden veroorzaken. Niet de hele sector, hoor. Ondernemers uit twintig bedrijfskringen – van Alkmaar tot en met Nunspeet, Ermelo en Harderwijk – lieten zich begin december in een inspirerende bijeenkomst informeren over de kansen en mogelijkheden van de ontwikkeling van Lelystad Airport.

Dat Lelystad Airport niet autonoom moet groeien, maar er is om Schiphol te ontlasten, daarover is eenieder het eens. Maar nu willen actievoerders en enkele politieke partijen, dat luchtvaartmaatschappijen publiekrechtelijk worden verplicht om op Lelystad te gaan vliegen en niet meer op Schiphol. Dat mag van hen niet in de vrije marktwerking worden gerealiseerd, maar moet worden afgedwongen met een materiële wet. En tja, daar moet Brussel mee instemmen. En die is van de vrije marktwerking.

Waarom stellen zij die eis zo? Omdat ze weten dat dat moeilijk te regelen is en dat de kans daardoor vergroot wordt dat Lelystad Airport dan niet los kan gaan? Het middel wordt zo tot doel verheven. Want het gaat natuurlijk niet om de regel, maar om hoe het uitpakt. Men heeft al bereikt dat Lelystad Airport alleen stapsgewijs mag groeien: eerst naar 4000 vluchten per jaar (gemiddeld 12 toestellen per dag), dan naar 10.000 vluchten per jaar, vervolgens naar 25.000 vluchten en tenslotte naar 45.000 vluchten. Met tussentijdse evaluaties. Ter vergelijking: Schiphol zit op 500.000 vluchten. En daar gaat het om veel grotere toestellen. Waarom niet bij elke opschaling kijken of de doelstelling dat Lelystad geen autonome groei realiseert met verleiden is bereikt, alvorens er verder wordt opgeschaald? Zo houd je de doelstelling vast zonder dat je het middel tot doel verheft. Het barst in de Nederlandse wetgeving van uitzonderingen die de regel bevestigen, van muizengaatjes. Waarom die ultieme rigiditeit van de eis om per wet luchtvaartmaatschappijen te moeten (kunnen) verplichten om over te stappen naar Lelystad Airport?! Dat (blijven) eisen komt na alle eerdere besluiten en gedane toezeggingen niet meer integer over.

Bij de Oostvaardersplassen heeft fictie gezorgd voor vertraging, bij Lelystad Airport leidt fictie al jaren tot vertraging. We mogen onze democratie niet laten kapen door verhalenvertellers.

Met vriendelijke groet,

Cees Okkerse
Stichting Lelystad
Airport moet door!

**Beste Mark,
Laat je ook in dit dossier
leiden door feiten! Dan gaat
Lelystad Airport in april
2020 eindelijk open. Een
betrouwbare overheid is
niet een voorrecht van
de tegenstanders!**

www.LelystadAirportMoetDoor.nu