

## **Zienswijze op het ontwerpbesluit tot wijziging van het luchthavenbesluit Lelystad en de onderliggende (geactualiseerde) milieueffectrapportage (MER)**

Geachte mevrouw Van Nieuwenhuizen, Excellentie,

Hierbij ontvangt u mijn reactie op het gewijzigde Luchthavenbesluit Lelystad Airport en de geactualiseerde milieueffectrapportage (MER).

De kern van mijn reactie is:

- 1) Ik stem in met voorliggend Luchthavenbesluit Lelystad Airport en MER.
- 2) Stel alles in het werk om Lelystad Airport (LA) per april 2020 open te stellen voor groot commercieel vliegverkeer.
- 3) Ga bij de discussie over de toekomst van de luchtvaart in Nederland en het behalen van klimaatdoelstellingen (klimaatakkoord van Parijs) uit van een geopend LA.
- 4) Communiceer helder over de feiten rond de opening van LA en het proces van gefaseerde groei van LA (en bestrijdt actief valse voorstelling van zaken en framing door zowel voor- als tegenstanders van luchtvaart en specifiek van opening LA).
- 5) Voorkom dat LA gebruikt (misbruikt!) wordt om tegenstellingen in de samenleving te versterken die als een slijtzwam werken in de Nederlandse samenleving.

Deze kernpunten onderbouw ik als volgt:

Ad 1.

### **Ik stem in met voorliggend Luchthavenbesluit Lelystad Airport en MER.**

Voor het nemen van een gewijzigd Luchthavenbesluit Lelystad is - in aanvulling op het eerder volgens het Aldersakkoord gevoerde proces met een breed draagvlak in Flevoland, leidend tot het genomen Luchthavenbesluit in 2015 - een meer dan zorgvuldig proces gevoerd. Hierbij heeft u geconstateerde fouten in de MER gecorrigeerd (leidende tot minder ernstig gehinderden dan in de aanvankelijke MER) en heeft u meer toezeggingen gedaan en regelingen getroffen dan wettelijk vereist op grond van (door bezwaard en door Kamerleden) ingediende wensen en eisen.

Ad 2.

### **Stel alles in het werk om Lelystad Airport (LA) per april 2020 open te stellen voor groot commercieel vliegverkeer.**

- Opening van Lelystad Airport is (hoewel het vaak anders wordt voorgesteld) het stadium van planvorming al lang voorbij. Vier kabinetten op rij (Balkenende IV, Rutte I, II en III) alsmede de Tweede Kamer hebben de uitbreiding van LA steevast bevestigd, culminerend in een Luchthavenbesluit Lelystad in 2015.
- Met een besluit tot opening van LA (in 2020!) geeft u aan consistent beleid te willen voeren en investeert u in het beeld een betrouwbare overheid te willen zijn, een overheid die haar afspraken nakomt.
- Sinds het Luchthavenbesluit 2015 is hard gewerkt aan realisering van de luchthaven en bijbehorende versterking van de infrastructuur (inmiddels meer dan € 160 miljoen). Stel de regio (zowel Flevoland als aanverwante regio's) in staat deze investeringen te verzilveren en zich economisch te ontwikkelen (o.a. als logistiek knooppunt met meerwaarde binnen de Metropoolregio Amsterdam) en de vruchten als groei van werkgelegenheid en ontwikkeling van onderwijs te plukken.
- Voorkom met opening van LA mogelijke schadeclaims als gevolg van gederfde inkomsten of van onbenut gelaten kansen; claims die weer worden afgewenteld op de burger. In die zin zou de

Flevolandse burger 'dubbel' gepakt worden: ze profiteren niet van de economische groei van openstelling LA en ze betalen mee aan de eventuele schadeclaims.

- Toon politieke moed en verhef het middel van een verkeersverdelingsregel die Schiphol moet ontlasten ten gunste van vliegverkeer op Lelystad Airport niet tot doel. M.a.w.: geef Lelystad Airport (Schiphol Group) de gelegenheid om via vrije marktwerking luchtvaartmaatschappijen te verleiden ruimte op te geven op Schiphol en vanaf LA te gaan vliegen.
- Het is heel goed mogelijk om fasegewijs (door de afgesproken evaluatiemomenten bij 4.000, 7.000, 10.000 en 25.000 vliegbewegingen) te monitoren of de doelstelling - dat Lelystad geen of althans zo min mogelijk autonome groei realiseert - met verleiden is bereikt.
- Met opening van Lelystad Airport wordt - conform de doelstelling - Schiphol ontlast en behoudt Schiphol de internationaal en voor Nederland belangrijke mainportfunctie. Met behoud van de daaraan verbonden werkgelegenheid en economische aanjaagfunctie.
- Een luchthaven als Lelystad Airport kan door haar inzet op innovaties (op het vlak van duurzaamheid) en duurzame maatregelen op en rond de luchthaven een voorbeeldfunctie vervullen voor andere luchthavens. En haar 'learnings' zijn van waarde voor de gehele luchtvaart in en buiten Nederland.

Ad 3.

**Ga bij de discussie over de toekomst van de luchtvaart in Nederland en het behalen van klimaatdoelstellingen (klimaatakkoord van Parijs) uit van een geopend LA.**

- Met het niet of niet tijdig openen van Lelystad Airport wordt het klimaatprobleem niet opgelost. Als het Luchthavenbesluit 2015 de reguliere weg had gevolgd, dan was LA al open geweest. De vraag naar de toekomst van de luchtvaart en de bijdrage van die sector of t.a.v. die sector te nemen beleidsmaatregelen om de uitstoot van CO<sub>2</sub> terug te dringen, kan prima plaatsvinden bij een operationele luchthaven Lelystad.
- Het nemen van klimaatmaatregelen vergt een wereldwijde aanpak, door Nederland mede in Europees verband aan te zwengelen en van daaruit te komen tot gezamenlijke afspraken. Het niet openen van LA is symboolpolitiek en draagt op geen enkele manier bij aan een werkelijke oplossing van de milieuproblematiek.
- Het niet willen openen van LA voor passagiersvluchten is hetzelfde als ontkennen dat de luchtvaart wereldwijd groeit. Die groei wordt met het niet nemen van een Luchthavenbesluit Lelystad Airport niet gestopt. Het aangaan van een (wereldwijde) discussie over de toekomst van de luchtvaart en de bijdrage die Nederland daaraan kan leveren en wil afdwingen, kun je beter voeren vanuit een sterke positie.
- Met het op voorhand niet openen van LA en daarmee niet versterken van Schiphol lijdt Nederland (en impliciet de regio Flevoland) economische schade. In wezen loopt de schadeteller al, door het al tweemaal met een jaar uitstellen van de openingsdatum.

Ad 4.

**Communiceer helder over de feiten rond de opening van LA en het proces van gefaseerde groei van LA (en bestrijdt actief valse voorstelling van zaken en framing door zowel voor- als tegenstanders van luchtvaart en specifiek van opening LA).**

- Er bestaat geen definitie voor de term 'laagvliegroutes'. Toch wordt deze term veelvuldig gebruikt in de discussie over de opening van LA. Echt laag gevlogen wordt er bij start en landing vanaf en naar de luchthaven. Ik verzoek u in het proces en in de communicatie over vliegroutes de term laagvliegroutes niet over te nemen maar steeds de minimale(!) vlieghoogtes van de routes boven de gebieden waar gevlogen wordt, aan te geven.
- Ik verzoek u in de communicatie over uitbreiding LA (en over de daarvan te ervaren hinder) het gebruik van de term 'omwonenden' te beperken tot de echte omwonenden. Dat zijn de direct omwonenden van de luchthaven, woonachtig in Flevoland.

- Vergelijk de werkelijk ervaren geluidshinder bij bestaande luchthavens met de te verwachten (en door tegenstanders als hoog - in mijn ogen overschatte - ) geluidshinder bij opening van LA. Het aantal klachten dat bij Eindhoven als gevolg van op een hoogte van 6.000 ft. (1.800 meter) overkomende vliegtuigen wordt gemeld, kan een goede indicatie geven van wat aangaande Lelystad-routes mag worden verwacht.
- De ernstig gehinderden zijn woonachtig in Flevoland (en dus niet elders!) en het aantal van hen bedraagt een factor 80 lager dan wanneer de op LA af te handelen vluchten op Schiphol gaan plaatsvinden.
- In de MER zijn milieueffecten van uitbreiding LA beschreven. Dat is gebeurd volgens de democratisch vastgelegde spelregels en procedures; het heeft de goedkeuring gekregen van de Commissie voor de MER. Wij vinden dat gedurende een proces deze spelregels niet en zeker niet alleen ten aanzien van het dossier LA voortdurend moeten worden aangepast en/of aangevuld. Ik verwacht van u in de beantwoording van de ingediende zienswijzen helder - zo mogelijk met feiten en cijfers - te reageren op veelvuldig in politieke discussies en in de media weergegeven en/of overgenomen - zonder nadere onderbouwing - geframede beweringen, zoals:
  - Er wordt over 'honderden kilometers' dan wel 'nergens ter wereld' zo lang 'laag' gevlogen (als 'laag' niet gedefinieerd is, bestaan er dus geen laagvliegroutes, maar u mag in uw beantwoording uitgaan van wat tegenstanders hieronder verstaan en in plaats van 'laag' vraag ik u om de vlieghoogtes te vermelden);
  - *"('Laag') vliegen tast de toeristische sector aan."* Is deze bewering te staven met onderzoek danwel op basis van ervaringen van de toeristische sector in de omgeving van andere vliegvelden (bijvoorbeeld Eindhoven)?
  - *"('Laag')Vliegen - en in dit geval vanaf en naar LA - gaat ten koste van waardevolle stilte- en natuurgebieden."* Is daarvoor niet het instrument MER uitgevonden waarvan de wijze waarop die wordt opgesteld, is vastgelegd, en getoetst wordt door een onafhankelijke commissie? .
  - *"('Laag')Vliegen - en in dit geval vanaf en naar LA - tast het woon- en leefklimaat in ernstige mate aan"*; Ook hier verwijzen we naar onze vorige vraag over de MER.
  - *"('Laag')Vliegen - en in dit geval vanaf en naar LA - zorgt voor geluidsoverlast voor honderdduizenden, misschien wel miljoenen mensen."*

Het zijn niet onderbouwde en in algemene termen geformuleerde 'onderbuikbeweringen' als deze die een discussie op basis van feiten onmogelijk maken. Zo gaat emotie de boventoon voeren, een emotie die in de media ruime aandacht krijgt en een vertekend beeld geeft omdat de mening van de 'zwijgende meerderheid' niet nieuwswaardig is.

Ik verzoek u in de beantwoording van de ingediende zienswijzen en dus bij het beoordelen van het voorliggende gewijzigde Luchthavenbesluit alleen van feiten uit te gaan en van duidelijke en toepasbare toetsings- en vergelijkingscriteria.

Ad 5.

**5) Voorkom dat LA gebruikt (misbruikt!) wordt om tegenstellingen in de samenleving te versterken die als een splijtzwam werken in de Nederlandse samenleving.**

- LA - en in het verlengde daarvan de luchtvaart - is politiek en in de samenleving een 'hot issue' geworden. Het geroemde Nederlandse poldermodel is in dit dossier inmiddels ver te zoeken. Tegenstellingen verscherpen zich. Waar het eerst alleen ging om protest en tegengaan van hinder en overlast als gevolg van overkomende vliegtuigen, is LA nu het offer dat geslacht moet worden om het milieu te redden. Of moet in ieder geval als voorbeeld dienen voor de andere wind die is gaan waaien: een tijd waarin vliegen en de toekomst van luchtvaart en van luchthavens in Nederland ter discussie wordt gesteld.
- Die discussie verdient het om volop gevoerd te worden, maar – zo vind ik - niet over de rug van LA. Er is tijd nodig voor een overgang naar een andere, meer milieubewuste tijd. Wie denkt dat in

die nieuwe tijd het vliegen met een vliegtuig vanwege 'schaamte' voorbij is, komt bedrogen uit. De bestellingen voor nieuwe vliegtuigen bij Boeing en Airbus lopen hoog op. Azië is bezig met een inhaalslag. In Nederland zijn vliegvakanties nog altijd zeer populair. Als we dan het 'milieuprobleem' LA afpellen, dan is dat 'peanuts'. Breng LA terug tot de juiste proporties.

- Ja, er zijn maatregelen nodig om vliegen minder aantrekkelijk te maken. De luchtvaartsector zal ook haar bijdrage moeten leveren om de opwarming van de aarde tegen te gaan. Maar maak LA niet tot symbool daarvan om dat als 'winst' voor het milieu te presenteren.
- Ik geloof in een samenhangende aanpak, waar enerzijds volop wordt geprofiteerd van de aanwezigheid van een luchthaven en anderzijds ingezet wordt op innovatie en duurzaamheid. Ja, ook op een luchthaven. Luchtvaart is immers slechts een van de sectoren die mee moeten met de nieuwe tijd. Ook de industrie, het autoverkeer, de scheepvaart, huishoudens, etc. gaan het merken en moeten hun steentje bijdragen voor het klimaat en behoud van onze planeet. LA ten grave dragen zou echter een Pyrrusoverwinning zijn.