

Ontwerpwijzigingsbesluit Luchthaven Lelystad en actualisatie MER

Geachte Directie Participatie, Geachte mevrouw van Nieuwenhuizen,

Als inwoner van Zeewolde word ik in de gelegenheid gesteld mijn zienswijze kenbaar te maken aangaande Lelystad Airport. Het ontwerp wijzigingsbesluit en de actualisatie van de MER hoofdrapport geeft opnieuw aanleiding tot een aantal bezwaren die ik in deze brief naar voren wil brengen.

/1/ De komst van Lelystad Airport als 2^e luchthaven van Nederland blijkt een langdurig proces te zijn. Volgens de Nederlandse democratische beginselen dienen grootschalige plannen met een grote maatschappelijke impact overzichtelijk getoetst te worden door officiële instanties met inbegrip van consultatie van de Nederlandse bevolking. Over Luchthaven Lelystad zijn de afgelopen 15 jaar duizenden pagina's tekst en tientallen 'officiële' rapporten gepubliceerd.

In de rapporten blijken stelselmatig onvolkomenheden en onwaarheden te zitten waardoor onderzoeken en rapporten opnieuw gedaan moeten worden⁽¹⁾. De opdrachtgever voor het merendeel van de rapporten is Luchthaven Lelystad zelf en daardoor is van 'onafhankelijkheid' geen sprake. Dit is dan ook de reden dat rapporten onvolkomenheden kunnen bevatten. Er wordt immers naar de uitkomst toegeschreven.

Het besluit voor de komst van Lelystad Airport als 2^e luchthaven van Nederland is genomen met inbegrip van de "Crisis en herstelwet". Deze wet beoogt versnelling van ruimtelijke infrastructurele projecten voor economische-, werkgelegenheids-, innovatie- en duurzaamheid belang. Met deze versnelling is gebleken dat ook onzorgvuldigheid heeft plaatsgevonden en nog niet voldoende is onderzocht welke andersoortige effecten de komst van Luchthaven Lelystad nu feitelijk heeft op de wijde omgeving. Er wordt hoofdzakelijk gekeken naar economisch maatschappelijk perspectief maar er is nog geen goed beeld op langdurig effect op mens en milieu, flora en fauna, maatschappelijk wel beleven (fysieke en psychische gezondheid; o.a. geluid, fijnstof, ultrafijnstof), langdurige milieu (o.a. PAK Polycyclische koolwaterstoffen ⁽²⁾) en klimaat effect. Daarvan worden in de MER wel cijfers gegeven en op sommige vlakken analyses gedaan maar zijn ze voor een leek inhoudelijk niet te begrijpen. Tevens wordt aangegeven dat er op sommige aspecten onderzoek zal worden gedaan als de luchthaven "in bedrijf" is.

Daarbij draagt de luchthaven niet bij aan innovatie, kan alleen bestaan als forse kortingen worden gegeven aan luchtvaartmaatschappijen die bereid zijn van Lelystad Airport te

vertrekken/landen en draagt de luchthaven niet bij aan duurzaamheid, klimaat en milieu.

Met bovenstaande 2 paragrafen stel ik dat de MER niet ontvankelijk moet worden verklaard en een onafhankelijke instelling in het geheel een nieuwe MER moet uitvoeren. Waarbij tevens vooraf onderzoek wordt gedaan en niet als het vliegveld al operationeel is.

(1) Zie o.a. zienswijze op de Ontwerpluchthavenbesluit en MER in juli 2014, opgesteld door Leefbaar Zeewolde.

(2) Zie zienswijze op de Ontwerpluchthavenbesluit en MER in juli 2014, opgesteld door Leefbaar Zeewolde punt 10. Hierin wordt gerefereerd naar de uitspraak van de Raad van State op 9 december 2009 op de MER van 2009 waarin wordt bepaald dat eerst duidelijk moet zijn wat precies de effecten zijn van de uitstoot van schadelijke stoffen op de landbouw.

/2/ Een belangrijk argument voor de komst van Lelystad Airport is de werkgelegenheid. In de gemeenteraad van Lelystad werd iets meer dan 10 jaar geleden het besluit genomen dat Lelystad Airport groot commercieel luchtvaart verkeer mocht krijgen als dat minimaal 800 FTE per 1 miljoen passagiers oplevert. In het Ondernemingsplan van de Luchthaven werd dit overgenomen, maar is nu aangepast naar de helft. (3) Hiertegenover staat dat volgens berekeningen van Recron er per 1 miljoen passagiers honderden banen in de recreatieve economische sector zullen gaan verdwijnen. Verondersteld mag worden dat op macro provinciaal niveau het aantal banen gelijk zal blijven of mogelijk zelfs kan verminderen. Hier tegenover staan grote investering waar helaas ook veel mensen negatieve gevolgen van krijgen. De passages op bladzijde 31 en 32 van het Ontwerp-wijzigingsbesluit zijn daarom opmerkelijk. Vanwege de al gedane investeringen en aanloop verliezen wordt ingebracht dat verder uitstel van de openstelling van de Luchthaven een vergroot negatief financieel effect zal hebben. (4)

Lelystad Airport is een commercieel privaat bedrijf en wordt geacht financiële risico's hierover goed in te schatten. Afwijkingen in verwachtingen of vertraging mag geen motivatie zijn om van overheidswege af te wijken van een zorgvuldig proces. Gebeurt dit wel dan is sprake van een voorkeursbehandeling te nadele van inwoners in wiens belang uitstel juist gerechtvaardigd zou kunnen zijn.

Mijn bezwaar is dat het besluit om Lelystad Airport te vergroten en geschikt te maken voor groot commercieel luchtvaartverkeer alleen ten gunste komt van een privaat commercieel bedrijf die winst wil maken en niet zal leiden tot groei van werkgelegenheid, behalve op microlokaal niveau en dit ten koste kan gaan van de mens en dierlijk wel beleven in de ruime omtrek. Aanvullend heb ik bezwaar dat een privaat rechtelijke onderneming een voorkeursbehandeling van de Nederlandse overheid krijgt ten nadele van de inwoners.

(3) In de zienswijze op de Ontwerpluchthavenbesluit en MER in juli 2014, opgesteld door Leefbaar Zeewolde werd in punt 17 al met redenen beargumenteerd waarom de voorspelling van het aantal banen door Ecory's en Stratagem wordt overschat.

(4) In de zienswijze op de Ontwerpluchthavenbesluit en MER in juli 2014, opgesteld door Leefbaar Zeewolde werd in punt 15 al aangehaald dat investeringen een lange termijn van aanloop verlies zouden laten zien en er pas in 2028 winstgevendheid te verwachten zou zijn.

/3/ De verlenging en vergroting van de start- en landingsbaan van Lelystad Airport is al een feit. De oorspronkelijke verlenging zou een baanlengte verdubbeling zijn tot baanlengte

van 2100 meter. Daarmee zou Lelystad Airport Narrowbody vliegtuigen tot maximaal de Boeing B737 en Airbus A320 kunnen ontvangen, ongeveer gelijk aan Rotterdam The Hague Airport. Vanwege vliegbereik is gekozen om de baan te verlengen naar 2700 meter om daarmee ook bestemmingen buiten Europa met de Narrowbody vliegtuigen te kunnen aanvliegen.

Deze baanlengte maakt echter ook het gebruik van Widebody vliegtuigen zoals de Boeing B787 en de Airbus A330 mogelijk. De vliegafstand is dan weliswaar beperkt, maar dit staat toekomstige operators niet in de weg indien economisch haalbaar, om met Widebody vliegtuigen te opereren. Het hoofdrapport onderkent dat Lelystad Airport geschikt is voor operatie met Widebody toestellen maar noemt alleen de B787 als voorbeeld. Er zijn ook andere toestellen als bijvoorbeeld de Airbus A330 die van Lelystad Airport kunnen opereren. Het hoofdrapport beroept zich er op dat van de B787 geen geluid- en prestatiegegevens voor berekening beschikbaar zijn en heeft daarom een analyse gedaan met als uitkomst dat bij horizontaal vliegen er ca. +2dB meer geluid zal zijn. Vervolgens wordt de aannahme gedaan dat als de B787 in beperkte mate in de vloot van Lelystad wordt opgenomen, de effecten op de geluidsbelasting beperkt zullen zijn en waarschijnlijk binnen de bandbreedte van de overige effecten valt. (5)

Mijn bezwaar is dat de MER van Luchthaven Lelystad alleen maar een analyse en aannahme voor de Boeing B787 heeft en geen gegevens voor andere soorten widebody vliegtuigen, terwijl het aannemelijk is dat widebody vliegtuigen ook vanaf Lelystad Airport zullen gaan opereren.

Daarbij is in tegenstelling tot de laatste zin in de vorige alinea voor mijn dorp Zeewolde waar de B+ route vlieghoogte 2000 – 3000 ft is, een +2dB geluidsvermeerdering een behoorlijke toename.

(5) Hoofdrapport MER 4.4.7., 5.6.1. en 5.6.3

/4/ Aan de huidige Luchtruimindeling ligt de Luchtvaart Nota ten grondslag. Deze Luchtvaart Nota beschrijft dat vanwege de nationale economische belangen van Schiphol, de luchtruimindeling zodanig moet zijn dat deze economische belangen niet worden geschaad. Hiermee wordt het gebruik van het benodigde luchtruim voor de vliegroutes van Lelystad Airport ondergeschikt gemaakt aan het gebruik van het benodigde luchtruim voor vliegverkeer van en naar Schiphol. Het resultaat daarvan zijn de zogenaamde laagvliegroutes boven het 'oude' land en de B+ variant vliegroutes boven Flevoland. Het Ontwerp-wijzigingsbesluit van Lelystad Airport stelt dat pas na het opnieuw ingedeelde luchtruim, de vliegroutes gewijzigd worden en route optimalisatie kan plaatsvinden. Het hoger inpassen van de aansluitroutes van en naar Lelystad Airport is als harde randvoorwaarde bij de herziening van het luchtruim opgenomen (6). De minister geeft aan dat ze daarmee in 2019 zal starten. De huidige Luchtvaart Nota is echter nog niet aangepast. Een eventuele herziene Luchtvaart Nota wordt vastgesteld door de Tweede Kamer en pas daarna kan het luchtruim opnieuw worden ingedeeld en vastgesteld. Er wordt met het Ontwerp-wijzigingsbesluit dus voor gesorteerd op een politieke besluitvorming waarvan de uitkomst nog niet vaststaat. Daarbij zullen door route-optimalisatie(s) de huidige MER uitkomsten gaan wijzigen.

Mijn bezwaar is dat de volgordelijkheid van besluitvorming verkeerd om is en dat eerst een herziening van de Luchtvaart Nota moet plaatsvinden, waarna het luchtruim opnieuw ingedeeld kan worden. Daarna kunnen de nieuwe vliegroutes worden vastgesteld en kan een onafhankelijke MER procedure plaatsvinden. In het verlengde daarvan dient ook de B+ route variant te worden herzien waardoor het mogelijk wordt om ook hiervoor Continuous Climb and Descent Operations (CCO en CDO) uit te voeren en laagvliegen aan de zuid- en oostkant van Provincie Flevoland zoveel mogelijk zal worden vermeden.

(6) Ontwerp-wijzigingsbesluit Luchthavenbesluit, bladzijde 29

Tenslotte wil ik graag het volgende nog opmerken. In het Ontwerp-wijzigingsbesluit wordt aangegeven dat Lelystad Airport geen vracht zal afhandelen vanwege de luchthaven infrastructuur (7). Tevens wordt aangehaald dat de lengte van de start- en landingsbaan hier ook een beperkende factor in is. Deze passage is niet houdbaar en kan eenvoudig aangepast en georganiseerd worden. De lengte van de start- en landingsbaan geeft beperkingen aan de 'performance' van de vliegtuigen, niet aan wat ze vervoeren.

(7) Ontwerp-wijzigingsbesluit Luchthavenbesluit Lelystad, Bladzijde 28

Graag verneem ik van u een schriftelijke reactie op deze zienswijze.

Met vriendelijke groet,

De fractie van Leefbaar Zeewolde
p/a Dasseburcht 40
3892 WE Zeewolde

NB: De zienswijze op de Ontwerpluchthavenbesluit en MER in juli 2014, opgesteld door Leefbaar Zeewolde is te downloaden van de website www.leefbaarzeewolde.nl