Centrum Publieksparticipatie, Voornemen luchthavenbesluit Lelystad,

Postbus 30316

2500 GH DEN HAAG

Naam:

Adres: ]

Postcode: Zeewolde

Zeewolde, September, 2013

Betreft: zienswijze Notitie Reikwijdte en detailniveau m.e.r.-procedure luchthavenbesluit Lelystad Airport.

Geachte Mevrouw, Mijnheer,

Als inwoner van Zeewolde ben ik gebaat bij een efficiënte en betrouwbare milieueffectenrapportage (in het vervolg afgekort tot MER) die gehouden wordt in het kader van de uitbreiding van Lelystad Airport. De uitbreidingsplannen zijn beschreven in het luchthaven- en omzettingsbesluit. De Notitie Reikwijdte en Detailniveau m.e.r.-procedure luchthavenbesluit Lelystad Airport (in het vervolg aangeduid als De Notitie) beschrijft de richtlijnen van de MER. De Notitie geeft echter aanleiding tot een aantal bezwaren en suggesties die ik in deze brief naar voren wil brengen.

Mijn eerste bezwaar is dat Lelystad Airport als belanghebbende partij De Notitie heeft opgesteld en ook de MER laat uitvoeren. Lelystad Airport is gebaat bij een uitbreiding van het vliegveld, zonder vertraging. De geplande toetsing door de Commissie m.e.r. zoals in De Notitie wordt voorgesteld is naar mijn oordeel te licht. Het zou beter zijn als de richtlijnen van de MER worden vastgesteld en uitgevoerd door een onafhankelijk instituut. Dit instituut moet een platform organiseren waarin afgevaardigden zitten van omliggende gemeentes, eigenaren van aangrenzende landbouwpercelen, de provincie en Lelystad Airport. Ik stel dus dat De Notitie niet ontvankelijk moet worden verklaard en een onafhankelijke instelling een nieuwe notitie moet maken.

Als ondanks het bovenstaande De Notitie toch ontvankelijk wordt verklaard, dan wil ik graag de volgende bezwaren en suggesties onder uw aandacht brengen.

In De Notitie wordt op pagina 11 verwezen naar de Luchtvaartnota 2009. Deze nota geeft aan dat er tot en met 2020 een opgave is om 70.000 vliegtuigbewegingen onder te brengen: 35.000 bij Eindhoven Airport en 35.000 bij Lelystad Airport. Pagina 13 van De Notitie geeft echter aan dat Lelystad Airport 45.000 vliegtuigbewegingen krijgt toegewezen. De reden van het veranderende aantal vliegtuigbewegingen is dat Eindhoven heeft aangegeven dat ze maximaal 25 000 vliegtuigbewegingen kan accommoderen, De Alderstafel heeft toen de snelle conclusie getrokken dat de overige 45 000 vliegbewegingen naar Lelystad gaan. Maar de verkenningen van de potentie van Lelystad Airport gaan veel verder door te stellen dat na 2020 gekeken moet worden naar een groeipotentieel van 60.000 tot 90.000 vliegbewegingen (Business case Lelystad: Marktverkenning. Opdrachtgever Alderstafel Lelystad, p. 3). Met openingstijden van 6 uur´s ochtends to 12 uur ´s avonds staat ons dan respectievelijk gemiddeld 5, 9 en 13 vliegbewegingen per uur te verwachten met piekbelastingen van 13, 17 en 23 vliegbewegingen per uur. Mijn bezwaar betreft de volstrekte onduidelijkheid over het aantal vliegbewegingen die de MER moet onderzoeken. Ook is het onduidelijk over welke periode het onderzoek van de MER moet plaatsvinden.

De Notitie geeft op pagina 13 aan dat luchtvaartmaatschappijen een serieuze behoefte hebben en geïnteresseerd zijn om van Lelystad Airport gebruik te maken. In juni 2013 werd door Omroep Flevoland nog het tegenovergestelde aangegeven, namelijk dat de luchtvaartmaatschappijen geen belangstelling hebben voor een vestiging op Lelystad Airport. Mijn bezwaar is dat de veronderstelde belangstelling van luchtvaartmaatschappijen om zich op Lelystad Airport te vestigen niet is gebaseerd op harde feiten. Aangezien een duidelijke economische analyse over de vestigingsmogelijkheden van luchtvaartmaatschappijen ontbreekt, kan de MER geen reële inschatting maken over het toekomstige gebruik van Lelystad Airport.

De huidige startbaanlengte is 1200 meter. In de Voorstudie operationeel concept Lelystad Airport (in het vervolg aangeduid als de Voorstudie) die werd uitgevoerd om nader inzicht te verkrijgen in de problematiek rond de luchtzijdige inpassing van de luchthaven Lelystad, wordt de baan verlengd naar 2100 meter. In De Notitie wordt echter gesproken over een verlenging tot 2700m (pag. 20). Mijn bezwaar is dat deze baanverlenging niet is meegenomen in de Voorstudie. De nieuwe baanverlenging van Lelystad Airport kan mogelijk leiden tot het gebruik door grotere vliegtuigen dan tot nu toe in de MER is aangenomen. Mijn suggestie is dat de MER rekening houdt met de consequenties als grotere vliegtuigen van Lelystad Airport gebruik maken.

Op pagina’s 27-28 van De Notitie is te lezen dat de Voorstudie aangeeft dat er sprake is van een ernstige interferentieproblematiek tussen het geplande vliegverkeer van Lelystad Airport en het huidige vliegverkeer van Schiphol. Als gevolg van deze interferentieproblematiek is de betrouwbaarheid voor vluchten vanuit Lelystad Airport naar bestemmingen in het noorden en het westen onvoldoende gewaarborgd. Op pagina 39 van De Notitie wordt vermeld dat *‘… In het lopende studietraject van LVNL (Luchtverkeersleiding Nederland) en CLSK (Commando Luchtstrijdkrachten) wordt een nieuw ontwerp voor deze variant nader onderzocht waarbij meer luchtruim kan worden gebruikt.* ’ Kennelijk is er dus nog steeds geen duidelijkheid over de te vliegen routes. De Raad van State heeft echter aangegeven dat de routes vast moeten staan bij het aanwijzingsbesluit. Dit was ook een van de redenen waarom de Raad van State opnieuw het laatste aanwijzingsbesluit voor luchthaven Lelystad heeft vernietigd (Persbericht Raad van State, woensdag 7 december, 2011). Onduidelijkheid over de vliegroutes is vooral voor mijn dorp Zeewolde een groot probleem. De voorlopige routes scheren vlak langs ons dorp en mogen van de Luchtverkeersdienst Nederland, niet hoger wegvliegen dan 600 meter aangezien anders gevaar bestaat voor kruisend vliegverkeer met Schiphol. Kleine veranderingen in de routes kunnen voor ons dorp al grote gevolgen hebben. Mijn bezwaar is dat er nog steeds geen duidelijkheid is over de te plannen vliegroutes en dat de MER daarom niet kan worden uitgevoerd.

Vermoedelijk zullen alleen ‘prijsvechters’ gebruik maken van Lelystad Airport. Deze vliegmaatschappijen zijn gebaat bij het aankomen of vertrekken op ‘commercieel’ lucratieve tijden. De MER moet daarom speciale aandacht besteden aan de te verwachten geluidsoverlast als gevolg van vroege en late aankomsttijden van de vliegtuigen op Lelystad Airport.

De commissie Eversdijk toonde in 2006 aan dat rekenmodellen niet geschikt zijn voor de evaluatie van geluidshinder. Mijn suggestie is om geluidshinder in de MER te evalueren met grondmetingen waarbij vliegtuigen op verschillende hoogtes overvliegen. Dit is met name voor mijn dorp Zeewolde van belang aangezien de aan- en uitvliegroutes dicht langs ons dorp zijn gepland.

in de Voorstudie worden de vliegroutes voor de uitbreiding van Lelystad Airport gepresenteerd. De Luchtverkeersdienst Nederland, constateerde dat boven Flevoland de vertrekroutes niet hoger mogen vliegen dan 600 meter aangezien anders gevaar bestaat voor kruisend vliegverkeer met Schiphol. Voorzien is dat bij vertrekkende vliegtuigen het meest gebruikt wordt gemaakt van de zogenaamde linksomroute, de vlucht die de meeste overlast voor Zeewolde veroorzaakt. De rechtsomroute is gepland over de Oostvaardersplassen maar wetgeving verbiedt het overvliegen van natuurgebieden op minder dan 600 meter. Daarom zal vaker voor de linksomroute worden gekozen met bovengenoemde bezwaren voor Zeewolde. Mijn suggestie is om de vertrekroutes alsnog over de Oostvaardersplassen te laten vliegen. Literatuuronderzoek laat zien dat vogelpopulaties zich snel herstellen na een eerste externe storing. De mogelijkheden voor een rechtsomroute moeten daarom in de MER als een reële optie worden beschouwd.

Hoogachtend

Naam:

Adres: ]

Postcode: Zeewolde

**Bronnen**

Lelystad Airport (2013) Notitie reikwijdte en detailniveau M.E.R.-procedure luchthavenbesluit Lelystad Airport.

Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Ministerie van Defensie, Luchtverkeersleiding Nederland, Schiphol Group, Lelystad Airport (2012) Voorstudie operationeel concept Lelystad Airport Rapportage – werkdocument Versie 1.03 20 december 2012

Schiphol Group (2012) Business case Lelystad: Marktverkenning. Opdrachtgever Alderstafel Lelystad. <http://www.alderstafel.nl/uploads/1/4/1/3/14138220/bijlage-3_business_case_lelystad_airport.pdf>