

Directie Participatie
Ontwerpvluchthavenbesluit Lelystad
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

Naam:
Adres:
Postcode: Zeewolde

Zeewolde, juli, 2014

Betreft: zienswijze m.e.r. 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). De MER die is gehouden in het kader van de uitbreiding van Lelystad Airport geeft echter aanleiding tot een aantal bezwaren die ik in deze brief naar voren wil brengen.

1. Mijn eerste bezwaar is: Lelystad Airport heeft als belanghebbende partij de MER laten uitvoeren. Lelystad Airport is gebaat bij een uitbreiding van het vliegveld, zonder vertraging. De toetsing door de Commissie m.e.r. is naar mijn oordeel te licht. Het zou beter geweest zijn als de MER werd uitgevoerd in opdracht van een onafhankelijk instituut dat een platform vertegenwoordigd waarin afgevaardigden zitten van de omliggende gemeentes, eigenaren van aangrenzende landbouwpercelen, de provincie en Lelystad Airport. Ik stel dus dat de MER niet ontvankelijk moet worden verklaard en een onafhankelijke instelling een nieuwe MER moet uitvoeren.
2. Mijn tweede bezwaar betreft de zichtjaren 2020 en 2025 uit deel 1, het hoofdrapport van de MER (in het vervolg hoofdrapport genoemd). Deze zichtjaren zijn verondersteld met resp. 25K en 45K vliegbewegingen en zijn gepubliceerd in Notitie Reikwijdte en detailniveau uit de eerste helft 2013. Een kleine anderhalf jaar verder worden de zichtjaren in Addendum 1 bijgesteld naar 2033 (25K) en 2043 (45K). Een toename van respectievelijk 13 en 18 jaar. Het is terecht dat deze bijstelling gedaan wordt. Over een aantal jaren zal mogelijk weer een bijstelling gemaakt kunnen worden. Hiermee wordt aangetoond dat er geen doordacht plan met vastgestelde uitkomsten is. Hierdoor zijn er geen duidelijke criteria vast te stellen waaraan de plannen getoetst kunnen worden.

3. Mijn derde bezwaar heeft betrekking op sectie 2.3.3, blz. 7, van het hoofdrapport waarin een aannname wordt gedaan over achtergrondconcentraties 'van stoffen' (quote uit hoofdrapport MER blz. 8) van het luchtvaartverkeer. De aannname is dat deze achtergrondconcentraties op termijn zullen dalen. Met deze aannname wordt de uitstoot van toenemend luchtvaartverkeer gecompenseerd en dalen de negatieve effecten. Sterker nog, de negatieve effecten in 2025 zijn zelfs groter dan in 2035. Ik betwist de geldigheid van deze redenering want de opstellers van de MER kunnen niet in de toekomst kijken en zij maken onbewezen extrapolaties. Er kan dus niet bepaald worden of de aangenomen reductie van achtergrondconcentraties 'van stoffen' correct is.
4. Het vierde bezwaar betreft de aannames over de verminderde uitstoot van CO₂ en Stikstof in de toekomst. In het rapport wordt een aantal keren aangegeven dat een mitigatie van CO₂ en Stikstof zal moeten plaatsvinden als gevolg van de gekozen routestructuur. In de plannen voor Lelystad Airport en de bijbehorende MER is een beperkt aantal routestructuren besproken waarvoor deze mitigatie bepaald kan worden. Het ontbreken van de mitigatieberekening is een tekortkoming in de MER. Ik verwijs hierbij naar het hoofdrapport van de MER sectie 6.8.1. blz. 61. Tevens wordt vermeld dat de toename van het wegverkeer geen verandering in depositie zal brengen. Dit is hoogst onwaarschijnlijk omdat in de MER ervan wordt uitgegaan dat 80% van de luchtreizigers per auto zal arriveren. Met de beoogde passagiersaantallen van 2 ½ miljoen (25K vluchten) als eerste streefgetal is dit een toename van 1 miljoen auto's per jaar en kan dus niet onbenoemd blijven. Concluderend stel ik, dat het weglaten van a) mitigatie berekeningen en b) CO₂ en Stikstofemissies door autoverkeer tot een ernstige onderschatting leidt van de milieueffecten.
5. Een vijfde bezwaar dat aan deze MER kan worden toegerekend is het ontbreken van verkenningen inzake de potentie van Lelystad Airport. In de groeiplannen van Lelystad Airport spreekt men over een groeipotentieel van 60.000 tot 90.000 vliegbewegingen (Business case Lelystad: Marktverkenning. Opdrachtgever Alderstafel Lelystad, p. 3) na 2020. Met openingstijden van 6 uur's ochtends tot 12 uur 's avonds staat ons dan respectievelijk gemiddeld 5, 9 en 13 vliegbewegingen per uur te wachten met piekbelastingen van 13, 17 en 23 vliegbewegingen per uur. De MER moet op zijn minst aandacht besteden aan deze te verwachten groei en de daarbij behorende effecten op het milieu. Immers zodra de infrastructurele aanpassingen zijn verricht, is het ook zaak om de effecten op het milieu te evalueren die maatgevend zijn voor de potentie van het vliegveld.

6. Voor het zesde bezwaar verwijs ik naar sectie 5.1, blz. 24 e.v. van het hoofdrapport. Daarin wordt vermeld dat er in het voornemen nog geen definitieve routestructuur is vastgesteld, al lijkt een voorkeur voor routevariant B+ waarschijnlijk. 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). U bespreekt een aantal varianten maar de onduidelijkheid over de vliegroutes blijft bestaan en 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 vliegen 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. Van de Alderstafel hebben wij begrepen dat er uitwijkmogelijkheden zijn toegestaan van 1,5 km afwijking van de geplande route. Mijn bezwaar is dat er nog steeds onduidelijkheid is over de beoogde vliegroutes.

7. Het zevende bewaar betreft de geringe vlieghoogte boven Flevoland waardoor er een grote beperking ontstaat voor de ontwikkeling van windenergie. Dit positieve milieueffect is niet verdisconteerd in de MER. Zoals aangegeven in het "Concept Luchthavenbesluit luchthaven Lelystad" Artikel 10 en gevisualiseerd in 'concept' kaart 5D van hetzelfde rapport, is de hoogte beperking in het blauwe gebied en de daarbinnen liggende witte contour om de landingsbaan maximaal 146,3 m. In de zuidlob van Zeewolde is vorig jaar het Nuon –Vattenfall park in gebruik genomen (122MW). De ashoogte van deze molens is 100 mtr. Met de rotorbladen erbij komt de totale hoogte op ca. 150 mtr. De nieuwste generatie windturbines heeft nu een ashoogte van 125 mtr en tiphoogte van ca. 180 mtr. of gaan nog hoger. Windturbines van dit formaat kunnen dus vanwege de beperking als gesteld in de Wet Luchtvaart artikel 8.12. niet meer in dit Flevolands gebied gebouwd worden. In het verlengde van baan 05/23 en met een maximale spreidhoek van 80° is de bouw van windmolens van kleiner formaat welhaast onmogelijk vanwege de eisen die gesteld worden aan de Take Off climb- en Approach surfaces, alsmede de betrouwbaarheid van de ontvangst van ILS/DME signalen. Let wel, de Ontwerp Structuurvisie Windenergie vraagt om meer dan verdubbeling van de huidige hoeveelheid duurzame windenergie naar 6000MW in 2020. De provincie Flevoland en gemeente Zeewolde leveren hieraan een grote bijdrage en hebben daartoe in het kader van "Herstructurering Windenergie 2013-2030" in samenwerking met boeren, bewoners en bedrijven plannen gemaakt voor zes Windontwikkelgebieden om het huidige aantal windmolens te halveren maar de opgewekte energie te verdubbelen. Met de uitbreiding van het vliegveld naar een "grote luchthaven" kunnen deze

plannen in dat opzicht niet meer gerealiseerd worden. Om te kunnen voldoen aan de doelstelling voor “windenergie op land in 2020” zal naar alternatieve locaties gezocht moeten worden. Het valt te betwijfelen of alternatieve locaties die voldoen aan de criteria zoals in de Ontwerp Structuurvisie Windenergie zijn neergelegd, kunnen gevonden worden. Mijn bezwaar betreft dus de beperking voor het installeren van windturbines die schone energie leveren en waardoor Flevoland onvoldoende kan bijdragen aan de doelstelling van duurzame energie in 2020.

8. Voor het achtste bezwaar verwijs ik naar de berekening van het aantal woningen binnen de geluidscontouren met een geluidsbelasting van respectievelijk 42, 48, 56 en 70 dB(A) Lden (Sectie 6.3.4 blz. 36; hoofdrapport). Bij deze berekening is geen rekening gehouden met de woningbouw die staat gepland in het Oosterwold. Deze geplande ontwikkeling van het Oosterwold, onderdeel van de Noordvleugelbrief en Urgentieprogramma Randstad (2006), vastgelegd in “Het Integraal afspraken kader (2010)”, volgens de intergemeentelijke structuurvisie en de doelstellingen hiervan, worden in uitvoering ernstig gehinderd door de uitbreidingsplannen van Luchthaven Lelystad. De aanvliegroute naar baan 05 zal volgens de geplande route op 500-600mtr hoogte over het gebied gaan waar 15.000 woningen in een “Organische en duurzame van suburbane en landelijk milieu “ gerealiseerd gaan worden. Ook andere woningbouw in de Noordkant van Zeewolde (gepland op Fortenveld-Vestingveld) zal ernstige nadelige effecten ondervinden van aankomend en vertrekkend vliegverkeer op 600 meter hoogte en ongeveer 2 kilometer afstand. Beide negatieve ontwikkelingen zullen ook een direct effect hebben op grondexploitatie voor de gemeente Zeewolde.
9. Voor het negende bezwaar verwijs ik naar 6.3.5 blz. 37 tabel 5 en Addendum 2, figuur 5 waarin per scenario/variant het aantal bewoners binnen de geluidscontouren met een geluidsbelasting van respectievelijk 40, 48, 56 en 70 dB(A) Lden. Hier ontbreken de inwoners die in het zogenaamde Polenhotel op de Bosruiterweg verblijven. Veel van deze mensen staan in ons Gemeentelijke Basisadministratie ingeschreven en behoren bij de mensen die hinder ondervinden binnen de 56 dB(A) Lden contouren. Het ontbreken bij de telling van deze, ongeveer 400 inwoners maximaal, zorgt ervoor dat het aantal mensen dat door geluidsoverlast wordt getroffen te laag wordt ingeschat.
10. Mijn tiende bezwaar tegen deze MER betreft de rapportage in sectie 6.13. blz. 72 in het hoofdrapport. Voor de PAK (Polycyclische koolwaterstoffen) uitstoot kan er geen

berekening worden gemaakt¹. Eveneens het effect van de-icing is onbekend². Bij de uitstoot van Lood wordt dit wel gedaan en deze berekening wordt verder als basis gebruikt voor de conclusie. Daardoor bagatelliseert de conclusie het effect van de uitstoot van schadelijke stoffen op de voedselkwaliteit. Een conclusie moet alle feiten bevatten. In dit geval is maar een beperkt aantal feiten meegenomen en is er dus ook geen conclusie mogelijk. Terecht stelt het rapport in zijn conclusie dat benoemde kennisleemten in het inschatten van de uitstoot van gevaarlijke stoffen moet worden opgevuld. Wat overblijft is dan een aanname. De garantie van voedselkwaliteit valt niet los te zien van de toenemende maatschappelijke behoefte om meer voedsel in de directe omgeving te telen en te produceren. De uitbreiding van het vliegveld staat deze ontwikkeling in de weg. De Biologische landbouw die zich verder wil ontplooien zal worden geconfronteerd met afnemers die geen biologische producten aankopen waar vliegtuigen laag overheen vliegen. In de MER van 2009 heeft de Raad van State op 7 dec. 2009 bepaald dat eerst duidelijk moet worden wat precies de effecten zijn van de uitstoot van schadelijke stoffen op de landbouw. Helaas is dat ook in deze MER wederom onduidelijk. Het is daarom onduidelijk welk effect de ontwikkeling van Lelystad Airport zal hebben op een groot gedeelte van de agrarische sector in de provincie Flevoland.

11. Voor mijn elfde bezwaar verwijs ik naar Sectie 8.2, blz. 78 van het hoofdrapport. Terecht wordt opgemerkt dat voor het geluidonderzoek van de dosis-effectrelaties de gegevens zijn vastgesteld en gevalideerd voor Schiphol en niet voor Lelystad Airport. De omgeving van Lelystad wijkt zodanig af van Schiphol dat het bepalen van het aantal mensen met geluidsoverlast niet noodzakelijkerwijs overeenkomt met het daadwerkelijke aantal. Dit laatste aantal kan pas worden vastgesteld nadat Lelystad Airport een tijd volgens de voorgenomen activiteit heeft gefunctioneerd. Mijn bezwaar is dat er op voor de berekeningen van geluidsoverlast geen zekerheid kan worden gegeven over het aantal mensen dat hinder gaat ondervinden. Geluidsoverlast is een belangrijk aspect van deze MER en de huidige informatie voor een zorgvuldige afweging is onvoldoende.
12. Het twaalfde bezwaar betreft de negatieve invloed van Lelystad Airport op de recreatieve sector. Het gebied dat zich langs de Randmeren wil ontplooien en zich wil onderscheiden door de rustgevende combinatie water, bossen en natuur zal in

¹ Quote uit rapport sectie 6.13.2. blz. 73. 'De gegevens die ten grondslag liggen aan deze bureaustudie zijn onvoldoende om een kwantitatieve uitspraak te doen over het effect van de ontwikkeling van de luchthaven op de PAK gehalten in gewassen, omdat er geen berekeningen beschikbaar zijn van de te verwachten depositie van PAK.'

² De depositie van ADAF's (*Aircraft anti icing and de-icing fluids*) nabij luchthavens is onbekend, waardoor de mogelijke risico's op schade bij landbouwproducten niet ingeschat kan worden.

sterke mate worden gehinderd door de route structuur in de B+ variant. Ongeacht welke windrichting zullen er in het voorgenomen plan vliegtuigen zijn die bewust laag moeten vliegen om niet in conflict te komen met de TMA (Terminal Manoeuvring Area) van Schiphol. Van de “Rust, ruimte en natuur”beleving, het belangrijkste kenmerk van dit gebied zal het laag- langs- en overvliegen van gemiddeld 35-40 vliegtuigen per dag (eerste doelstelling van 25.000 vliegbewegingen) geen sprake meer kunnen zijn. Deze uitbreiding van Lelystad Airport naar de “Tweede Luchthaven van Nederland” zet een streep door de toeristische aantrekkingskracht die dit Midden Nederlands gebied heeft en zal direct effect hebben op de economie en banen in deze sector.

13. Voor mijn dertiende bezwaar verwijs ik naar de opdrachtbrief van de Staatssecretaris die als bijkomstig kader heeft gesteld dat de CDA (Continued Descent Approach) gebruikt moet worden om de overlast van vertrekkend en naderend vliegverkeer zoveel mogelijk te beperken. In de uitwerking van de B+ route, als ook de andere voorgestelde routes is geen sprake van het gebruik van de CDA.
14. Mijn veertiende bezwaar betreft de motivatie voor de uitbreiding van Lelystad Airport. Momenteel is de Luchtverkeerscommissie (LVC) bezig met het ontwerp van een Single European Sky om aan te sluiten bij de FABEC (Functional Airspace Block Europe Central). Daarbij is het aannemelijk dat met de implementatie van de ‘nieuwe’ Luchtruimvisie het gevolg is dat de veranderende routestructuren van en naar Schiphol ook in positieve zin winst kunnen halen uit de ‘gehanteerde’ geluidsbelasting voor de omgeving van Schiphol. Qua capaciteit op start- en landingsbanen kan Schiphol nog ruim verder groeien waardoor de keuze voor afstoten van het Leisure vliegverkeer naar Lelystad Airport in de nabije toekomst niet noodzakelijk is.
15. Mijn vijftiende bezwaar betreft de economische ontwikkeling van Lelystad Airport. Pas rond 2028 winst wordt verwacht. Er moet dus de eerste 10 jaar ruim geld bij. Dit betaalt Schiphol en wordt in mindering gebracht op de geldstroom richting de staat. Daarbij zal ook de provincie en het Rijk geld moeten bijleggen wat volgens de eerste schattingen 70 miljoen Euro gaat kosten (Omroep Flevoland 10 maart, 2014; Nieuwe op- en afrit A6 bij uitbreiding vliegveld), een rekening die niet in de winstverwachting is verdisconteerd. Dit geld kan in de huidige tijd ook heel goed een andere bestemming krijgen.
16. Als zestiende bezwaar verwijs ik naar de situatie waarin de luchtvaart zich niet zal ontwikkelen zoals in vele aannames wordt voorgesteld, bijvoorbeeld als gevolg van verhoging van de ruwe brandstofprijzen, verhoogde CO2 uitstootbeperkingen,

airport ontwikkelingen in Europa/nabije Oosten/Noord Afrika. In deze gevallen kan de verwachting van de winstgevendheid negatief uitpakken voor Lelystad Airport. Als gevolg hiervan is het mogelijk dat Schiphol Lelystad Airport afstoot. De regio (provincie, omliggende gemeenten) kunnen vervolgens opdraaien voor de verdere exploitatie. In het verlengde hiervan liggen de vastgestelde openingstijden van het vliegveld. Bij een tekort aan mogelijkheid van vliegbewegingen zullen de luchtvaart maatschappijen de openingstijden onder druk zetten. Er is immers meer mogelijk als het vliegveld eerder open gaat en later sluit. Met deze mogelijke ontwikkelingen wordt in de MER geen rekening gehouden.

17. Ten slotte, mijn zeventiende bezwaar betreft de aannames van de groei van banen die volgens een rapport van Ecorys (2009) voornamelijk ten goede zullen komen aan werknemers die momenteel op Schiphol werken. Daarbij zijn aannames in het rapport van Stratagem Strategic Research over de banengroei gebaseerd op oudere getallen die geen rekening houden met de technologische ontwikkelingen waardoor het aantal banen bij de grondafhandeling (bijv. bagage, inchecken, schoonmaak, gebouwen) wordt overschat. Dit geldt ook voor de veronderstelde banengroei bij het technisch personeel omdat in de toekomst per vlieguur minder mensen worden ingezet voor onderhoud. Deze efficiëntieverhoging van arbeidsinzet wordt niet verdisconteerd in de nieuwe zichtlijnen van 2033 en 2043 waardoor het aantal verwachte banen verder wordt overschat. De Motie van het lid van Tongeren (Nr. 179) verzocht het positieve en negatieve effect op banen in de Toeristische- en Recreatieve sector te onderzoeken bij een uitbreiding van Lelystad Airport. Uit het onderzoek van Stratagem blijkt dat het alleen mogelijk is een voorlopige conclusie te trekken, waarbij geen positief of negatief effect te verwachten is. Dit is twijfelachtig, aangezien deze voorlopige conclusie gebaseerd is op een literatuurstudie en een telefonische enquête onder bestaande recreatieondernemingen. De plannen en visies van gemeenten en provincies in het betrokken gebied zijn hierin niet meegenomen, terwijl de afwegingen over de uitbreiding Lelystad Airport juist gebaseerd moeten zijn op de zichtjaren. Dat het vliegveld zal leiden tot een zeer belangrijk werkgever is niet aannemelijk terwijl er elders in de regio wel een nadelig effect op toekomstige werkgelegenheid kan ontstaan. Mijn bezwaren zijn dat a) de toename van werkgelegenheid door de uitbreiding van Lelystad Airport wordt overschat en b) er verzuimd is een werkgelegenheidsonderzoek in groter verband binnen de regio uit te voeren.

Hoogachtend,