

Aan: De Minister van Infrastructuur en Milieu  
Rijnstraat 8  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

Van: Ing. I.I. van der Es  
Abel Tasmanlaan 49  
3742 PS Baarn

Datum: 5 oktober 2017

Betreft: Lelystad Airport

## ZIENSWIJZE

Ik ben van mening dat het Luchthavenbesluit Lelystad onrechtmatig is, omdat het besluit is genomen op basis van onjuiste informatie. Deze onjuiste informatie betreft de te kleine geografische reikwijdte van de milieu effect rapportage (m.e.r.), de onjuiste gegevens waarop de m.e.r. is gebaseerd en de te beperkte reikwijdte van de Maatschappelijke Kosten en Baten Analyse (MKBA).

Derhalve verzoek ik de minister om het Luchthavenbesluit Lelystad in te trekken en opdracht te geven om de m.e.r. en de MKBA over te laten doen en deze beide tevens betrekking te laten hebben op de gebieden onder de laagvliegroutes in Overijssel, Gelderland, Friesland en Noord-Holland, alvorens te heroverwegen of en zo ja op welke wijze Lelystad Airport uit kan breiden. In het onderstaande motiveer ik mijn zienswijze.

### m.e.r.

De m.e.r. Lelystad Airport is gebaseerd op de aanname dat het luchtruim zal worden heringedeeld en dat de vliegtuigen van en naar Lelystad Airport nadien snel op het hogere luchtruim aan zullen sluiten. Bron: website cie. m.e.r. m.b.t. Lelystad Airport: "In het milieueffectrapport voor vliegveld Lelystad uit 2014 is uitgegaan van een herindeling van het luchtruim in Nederland. Deze herindeling is echter nog niet gereed bij de ingebruikname van vliegveld Lelystad. Hierdoor zijn tijdelijk andere aansluitingen op het hogere luchtruim van de vliegroutes van en naar Lelystad aan de orde. Deze andere aansluitingen zijn niet onderzocht in het milieueffectrapport vliegveld Lelystad uit 2014 en dus ook niet door de Commissie m.e.r. getoetst." en "De Commissie m.e.r. is niet gevraagd over de milieueffecten van de tijdelijke aansluitingen een advies te geven."

Bron: <http://commissiemer.nl/advisering/afgerondeadviezen/2792>

De aanname dat vliegtuigen van en naar Lelystad Airport na herindeling van het luchtruim snel aan zullen sluiten op het hogere luchtruim is echter geen vaststaand feit. Uw staatssecretaris heeft de Tweede Kamer toegezegd dat de herindeling van het luchtruim middels een open, interactief proces zal plaatsvinden en heeft daarbij uitgesproken dat de uitkomsten op voorhand op generlei wijze vaststaan. Daarbij heeft de staatssecretaris aangegeven dat niet op voorhand kan worden gesteld dat de herindeling van het luchtruim zal leiden tot hogere vliegroutes boven Gelderland, Overijssel, Friesland en Noord-Holland en dat de herindeling van het luchtruim zeker geen oplossing zal bieden voor alle gevolgen van de aanleg van Lelystad Airport. Zij zei letterlijk: "er zal altijd hinder zijn". Hieruit blijkt dat de aannames waar de m.e.r. Lelystad Airport op gebaseerd is, niet vast staan. De uitgangspunten kunnen nog aanzienlijk anders uitpakken. Hieruit blijkt tevens, dat de aanname, dat vliegroutes van en naar Lelystad Airport boven Overijssel, Gelderland, Friesland en Noord-Holland na de herindeling van het luchtruim sneller op het hogere luchtruim zullen aansluiten, niet juist is.

Bovendien heeft de uitgevoerde m.e.r. geen betrekking op de periode voordat het luchtruim zal zijn heringedeeld (volgens uw staatssecretaris op zijn vroegst in 2023). Dat had wel moeten.

De nieuw uit te voeren m.e.r. dient, behalve op het gebied in Flevoland, tevens betrekking te hebben op de gebieden onder de laagvliegroutes van en naar Lelystad Airport in de provincies Overijssel, Gelderland, Friesland en Noord-Holland omdat in die gebieden significante milieu effecten van het vliegverkeer van en naar Lelystad Airport zullen optreden. Ik doel hierbij op de geluidseffecten in de gebieden onder de aansluitingen op de aanvliegroutes boven de provincies Overijssel, Gelderland, Friesland en Noord-Holland, waardoor stiltegebieden verstoord raken, de stikstofdeposities in de onder die routes gelegen natura 2000 gebieden en de fijnstof deposities op woongebieden onder deze routes.

## MKBA

De economische effecten van de aanleg en exploitatie van Lelystad Airport zijn niet toereikend onderzocht. Er heeft slechts één telefonische enquête plaatsgevonden bij zesendertig bedrijven, waarvan één buiten Flevoland. Uit een door Recron uitgevoerde peiling onder 135 recreatie ondernemers op de Veluwe blijkt dat de ontwikkeling van Lelystad Airport een directe bedreiging vormt voor het sectorbelang van 270 miljoen euro aan vakanties, 750 miljoen euro aan directe bestedingen en een werkgelegenheid van 21.000 mensen. 70% van de onderzochte bedrijven geeft aan negatieve gevolgen te verwachten van de geluidseffecten van Lelystad Airport. Niet alleen een enorme afname van de omzet, maar ook het verlies aan arbeidsplaatsen zal groot zijn. De bedrijven vrezen jaarlijks gezamenlijk tientallen miljoenen euro's minder te kunnen omzetten. De werkgelegenheid zal eveneens stevig afnemen, verwachten zij: van enkele honderden tot mogelijk duizenden banen.

Maar ook het luchtvaartpersoneel vreest een verlies aan banen als Lelystad Airport open gaat. De Nederlandse luchtvaartvakbonden zijn bang dat Nederlandse piloten en cabinemedewerkers hun baan verliezen als de Schiphol Group de komende jaren mag doorgroeien op Lelystad Airport. "Ongebreidelde groei van de luchtvaart is vooral goed voor luchtvaartmaatschappijen uit het Midden-Oosten en buitenlandse budgetmaatschappijen, die onze banen stelen", zegt Joost van Doesburg van de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers namens de bonden. De vakbonden vrezen dat als er meer vluchten op Schiphol beschikbaar komen, die vooral gaan naar snelgroeiende buitenlandse luchtvaartmaatschappijen. Bovendien leveren de vakantievluchten waar Lelystad Airport voor bedoeld is economisch geen meerwaarde op.

De mantra dat groei van de luchtvaart nodig zou zijn voor de groei van de economie is volgens professor Albert Pols blijkens zijn uitspraken in de uitzending van Zembla op 4 oktober jongstleden onjuist. Ook in het advies van de Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur uit 2016 met als titel "Mainports Voorbij" blijkt dat de luchtvaart niet langer de motor van de economie is. Dit wordt in voornoemde uitzending bevestigd door Econoom Walter Manshanden, mede opsteller van dit rapport.

Er is bovendien geen enkele studie gepubliceerd waaruit blijkt dat het niet openen van Lelystad Airport schadelijk zou zijn voor de economie.

Op grond van het bovenstaande dient eerst een gedegen onderzoek naar de economische en maatschappelijke kosten en baten uitgevoerd te worden, met inachtneming van alle door de luchthaven Lelystad Airport beïnvloedbare gebieden, waaronder de natuur- en recreatiebranche en het toerisme in de te overvliegen gebieden in Overijssel, Gelderland, Friesland en Noord-Holland, alvorens een besluit kan worden genomen of en zo ja op welke wijze uitbreiding van het vliegverkeer middels uitbereiding van Lelystad Airport op een verantwoorde wijze plaats kan vinden.

Tevens maak ik bezwaar tegen het besluit om Lelystad Airport in gebruik te nemen voor dat het luchtruim opnieuw is ingedeeld, omdat hierdoor heel lang heel laag over natuurgebieden gevlogen gaat worden, met als gevolg dat hierdoor de kans op birdstrikes groter is dan uit oogpunt van veiligheid voor zowel de soms zeer zeldzame en beschermde soorten vogels als voor de vliegtuigpassagiers en voor de omwonenden van de vliegroutes verantwoord is.

Uit een eerder niet openbaar gemaakt onderzoek van luchtvaartspecialisten (LVNL) uit 2009 is bovendien gebleken dat het luchtruim te klein is om het verkeer van en naar Lelystad Airport onbelemmerd, punctueel en betrouwbaar af te handelen.

Daarom verzoek ik u om het besluit om Lelystad Airport op 1 april 2019 in gebruik te nemen ongedaan te maken en eerst voornoemde m.e.r. en MKBA onderzoeken uit te voeren, alsmede het luchtruim opnieuw in te delen, alvorens een nieuw besluit inzake Lelystad Airport te overwegen.

Tenslotte maak ik bezwaar tegen het in gebruik nemen van Lelystad Airport omdat het toegestane aantal van 45.000 vliegbewegingen een dermate grote hoeveelheid NO<sub>x</sub> uitstoot veroorzaakt (van 317,8 ton per jaar alleen al binnen de meest nabijgelegen 40 X 40 km), dat de hierdoor veroorzaakte stikstofdepositie de kwaliteit van beschermde natuurgebieden en natura 2000 gebieden aantast. Ik citeer: "De bijdrage van de toename van het vliegverkeer is op de noordelijke helft van de Veluwe bij een volledige realisatie van de uitbreiding minder dan 0,4 mol N/ha/jr. Effecten op habitattypen met een kritische depositiewaarde die lager is dan de achtergronddepositie, is daarmee niet uitgesloten. Bij een volledige realisatie van de uitbreiding is in Noordwest-Overijssel tot 0,3 mol N/ha/jr, en in de Vechtstreek (Naardermeer, Oostelijke Vechtplassen) en het Gooi (Beschermde Natuurmonumenten) tot 0,1 mol N/ha/jr additionele depositie door vliegverkeer te verwachten. Ook hier zijn effecten niet op voorhand uit te sluiten. Mogelijk effect N-depositie Veluwe, Wieden, Weerribben, Naardermeer, Oostelijke Vechtplassen, Beschermde Natuurmonumenten in het Gooi bij varianten A, B en B+".

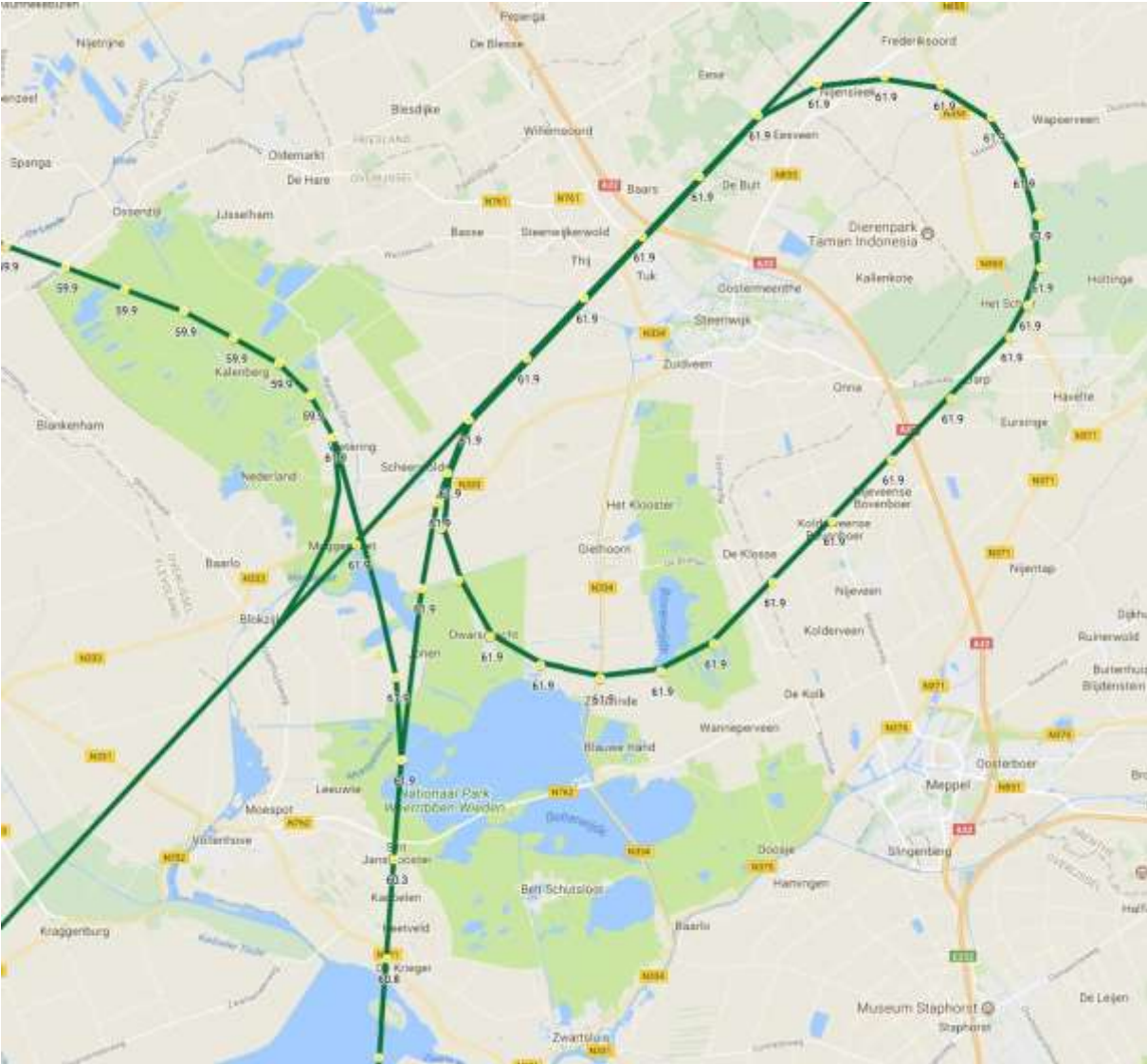
Bron: Addendum stikstofdepositie Milieueffectrapport Lelystad Airport 2014 (le140601.add), 2 juni 2014 19 [http://api.commissiener.nl/.../2792-106mer\\_addendum3.pdf](http://api.commissiener.nl/.../2792-106mer_addendum3.pdf)

Daarnaast draagt de voorgenomen uitbreiding van het vliegverkeer als gevolg van de ingebruikname van Lelystad Airport bij aan een toename van de uitstoot van koolmonoxide, Vluchtige Organische Stoffen, zwaveldioxide, fijn stof, ultra fijn stof en kooldioxide. Dit is schadelijk voor de volksgezondheid en onverantwoord in deze tijd waarin wij alle zeilen bij moeten zetten om bij te dragen aan het behalen van de doelstellingen van het verdrag van Parijs.

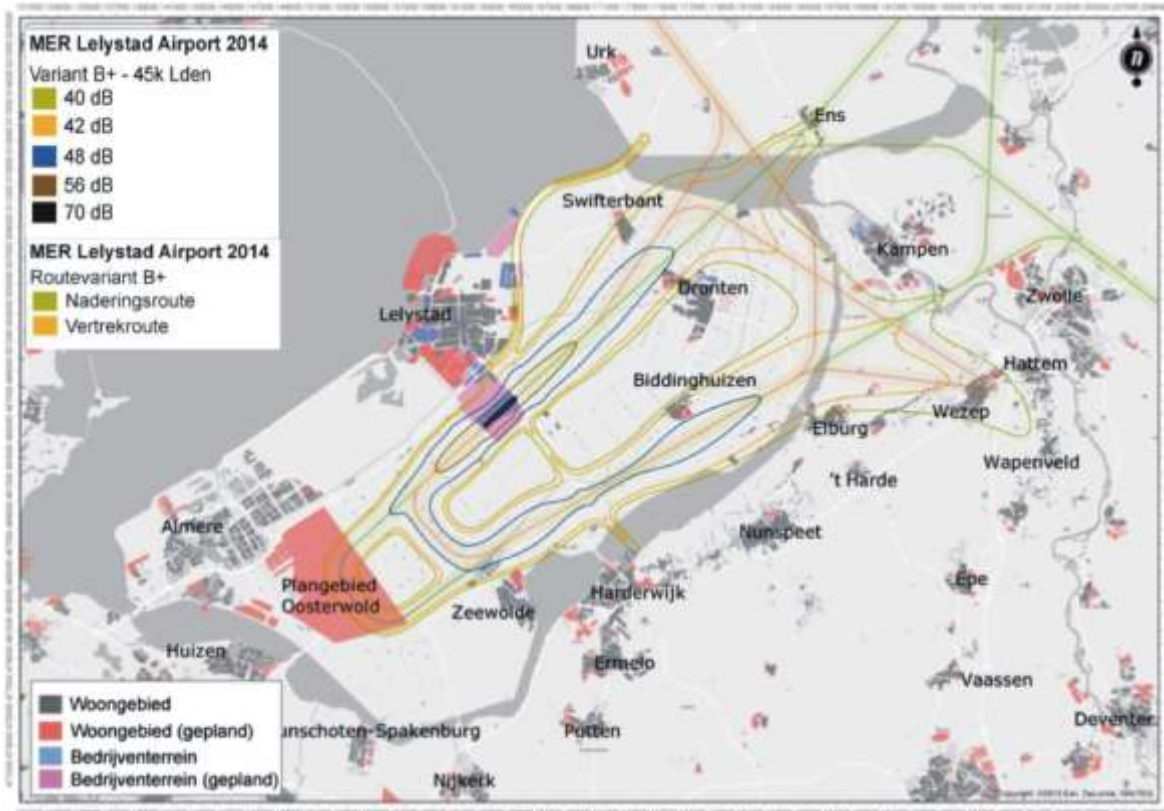
Tevens veroorzaakt de gekozen vliegroute onaanvaardbare geluidhinder door laag overvliegen bij Zwolle en sterk opstijgen bij Epe, Apeldoorn en Deventer.



Rondjes vliegen boven natuurgebied de Wieden – Weerribben met 61,9 dB piekgeluid vormt de doodsteek voor recreatie in de Kop van Overijssel het toerisme in Giethoorn.

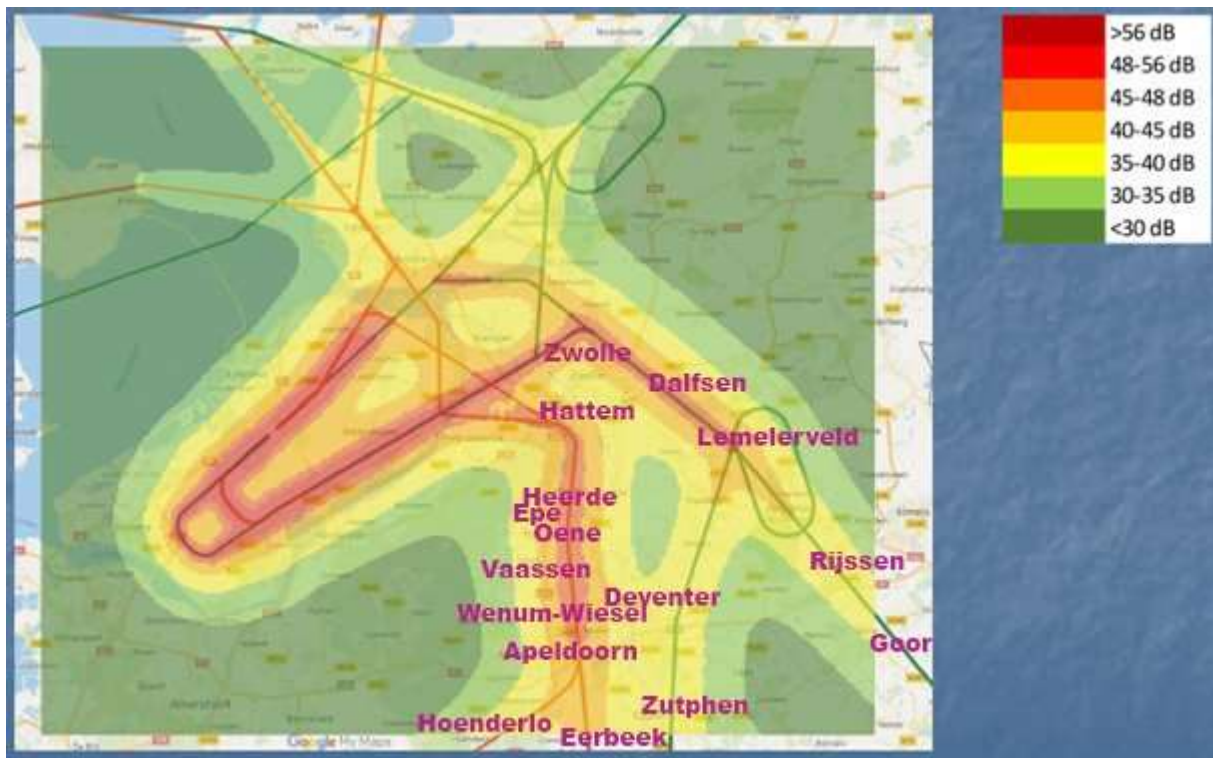


Uitbreiding Almere Oosterwold is door de aanliegroutes van Lelystad Airport niet mogelijk. Dit resulteert in zeer ingrijpende beperkingen voor de volkshuisvestingsmogelijkheden in Almere.





Rondjes vliegen boven Lemelerveld verstoort de natuurwaarden aldaar.



Op grond van het bovenstaande ben ik van mening dat het luchtverkeer in Nederland niet verder mag groeien en moet worden afgezien van in gebruik name van Lelystad Airport.

Mijn reactie mag openbaar zijn.

Hoogachtend,

Ing. I.I. van der Es