

Provincie Flevoland
Aanwijzing Luchtvaartterrein Lelystad
Postbus 55,
8200 AB LELYSTAD

Inspraaknotitie MER Lelystad

Ondergetekende dient namens de Werkgroep Nulgroei Schiphol uit Noord-Holland met deze inspraaknotitie voorstellen in met betrekking tot het *Milieu-effectrapport Lelystad Airport 2009* en de daarop gebaseerde *Ontwerp Aanwijzing Luchtvaartterrein Lelystad*. Het toekomstige luchtverkeer van Lelystad is in hoge mate vervlochten met (de belangen van) Schiphol, dus raken ze ook de belangen van de inwoners van Noord-Holland die door de groei en uitbreidingen van beide luchthavens worden geraakt.

1. Groei luchtvaart ongewis in verband met klimaatbeleid

1.1 Groei mondiale luchtvaart en het klimaatbeleid

De groeiverwachtingen in de MER en de Ontwerp Aanwijzing komen overeen met die in de Luchtvaartnota 2009, namelijk groei tot 580.000 vliegtuigbewegingen in 2020 en een verdere groei op basis van het 50/50-beginsel, die in 2007 door de Schiphol Group is geprognosticeerd op meer dan een miljoen vliegtuigbewegingen in 2040. Deze groeiverwachtingen zijn gebaseerd op een veronderstelde dienovereenkomstige mondiale groei van de luchtvaart.

Begin juli 2009 zijn de G8-landen formeel overeengekomen dat zij de uitstoot van CO₂ zullen terugdringen tot slechts **20% in 2050**. In de klimaatconferentie eind 2009 zal dit het centrale uitgangspunt worden voor mondiale afspraken tussen alle rijke landen over maatregelen tegen een opwarming van hoogstens 2 graden. Deze reductie van CO₂-uitstoot in de G8-landen is geschetst in figuur 1 op de volgende pagina (groene kolommen). Als de toenemende uitstoot van een groeiend luchtverkeer in de rijke landen (nu minder dan 10% van hun totale CO₂-uitstoot) met deze reductie wordt vergeleken (lichtblauwe kolommen), blijkt dat rond 2050 de resterende uitstootcapaciteit van G8-landen en andere rijke landen vrijwel volledig door hun luchtvaart zou worden ingenomen. Dit is uiteraard volstrekt ondenkbaar, want er zijn veel grotere economische belangen waarin fossiele energie nog niet door klimaatvriendelijke energie zal zijn vervangen. De luchtvaart kan wegens dit klimaatakkoord niet ontkomen aan een aanzienlijke reductie van CO₂-uitstoot (de donkerblauwe kolommen in figuur 1). Er is geen zicht op een volledig vervangende klimaatvriendelijke brandstof, afgezien van enige bijmenging met biobrandstof en deelname aan emissiehandel. Zelfs als de uitstoot van fossiel CO₂ per ton brandstof enigszins kan worden verminderd, kan de mondiale luchtvaart eigenlijk nu al niet meer groeien.

1.2 Groei luchtvaart in Nederland en het klimaatbeleid

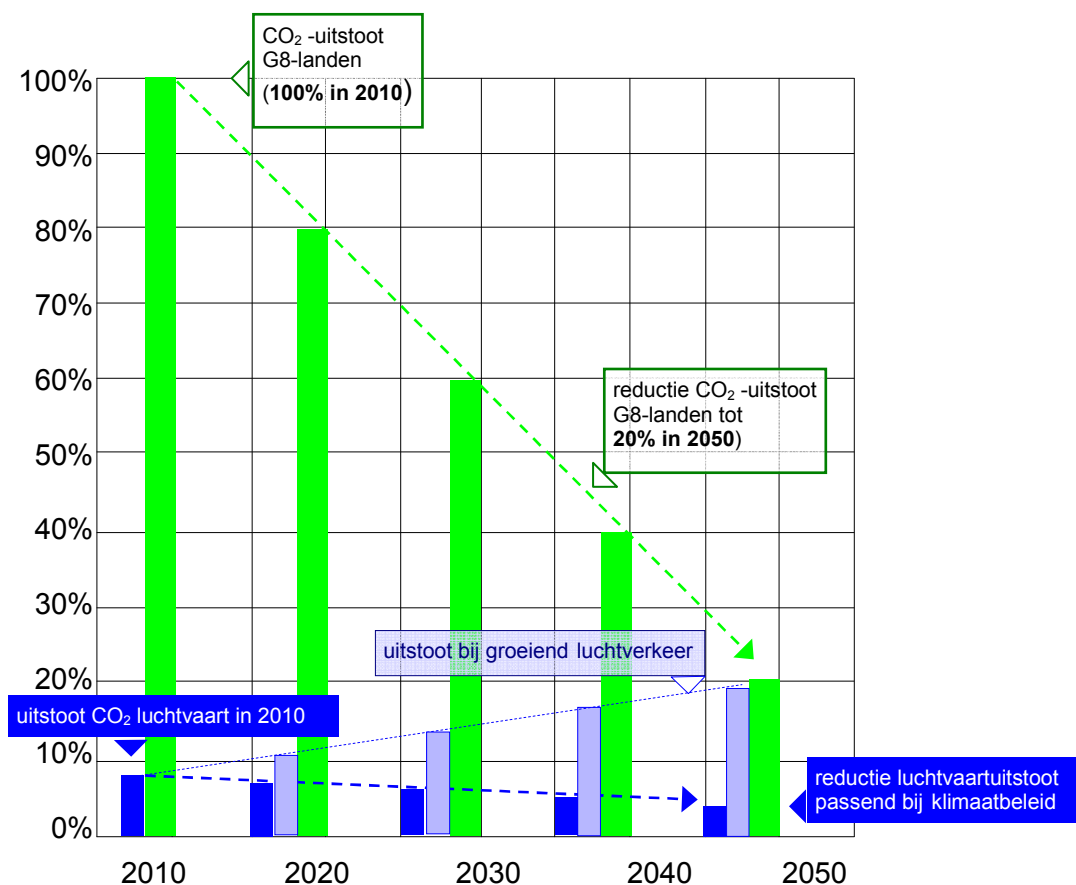
Deze recente ontwikkelingen in het mondiale klimaatbeleid hebben de huidige groeiverwachting van de luchtvaart in Nederland plotseling volstrekt onwaarschijnlijk gemaakt. De groeiprognoses in de Luchtvaartnota, de strategie van de Schiphol Group en de MER komen al vanaf 2010 niet meer overeen met de meest recente besluiten in het internationale klimaatbeleid.

Indien de luchtvaart niet meer groeit, is het uitzetten van lowcost- en chartervluchten uit Schiphol naar Lelystad en Eindhoven onnodig en dus onwaarschijnlijk, want er is met de huidige Luchtvaartwet op Schiphol meer dan voldoende capaciteit voor. Ook is de toename van ander luchtverkeer op Airport Lelystad onwaarschijnlijk geworden. Zou Lelystad desondanks volgens de huidige plannen worden uitgebreid, dan zal deze onnodige investering kapitaalvernietiging tot gevolg hebben en zal Lelystad juist nog meer verlies gaan maken dan nu het geval is. Bovendien zal geen enkel in de MER en de Aanwijzing geschetst economisch perspectief werkelijkheid worden.

1.3 Conclusie: Stel de groeiprognoses bij en wijzig het beleid

Wij stellen voor dat de ministers de groeiprognoses van de luchtvaart in Nederland op korte termijn aanpassen aan de meest recente ontwikkelingen in het klimaatbeleid, ook al is dit nog niet door de Nederlandse regering overgenomen. De ministers zouden bij het opstellen van een aangepaste prognose twee fasen kunnen onderscheiden, namelijk nulgroei zolang de impact van klimaatbeleid op de luchtvaart nog niet concreet is en een bijgestelde prognose (vermoedelijk krimp) zodra dat wel het geval is. Zowel bij nulgroei als krimp van de luchtvaart via Schiphol zijn baanverlenging en uitbrei-

ding van Airport Lelystad onnodig en contraproductief. Daarom kunnen de uitbreidingsprocedure en de voorgenomen Aanwijzing vervallen.



Figuur 1 Groeiverwachting luchtvaart staat haaks op klimaatbeleid G8-landen in 2009

Bron: Werkgroep Nulgroei Schiphol juli 2009 - www.nulgroeischiphol.nl

2. Ondeugdelijke afweging economie en milieu

De voorstellen in dit hoofdstuk zijn van toepassing indien de ministers hun groeiverwachtingen niet bijstellen en de uitbreidingen van Airport Lelystad en Schiphol volgens plan doorgaan.

De factor *economie* in de afweging tegen milieuoverlast omvat de volgende elementen, die een veel te optimistisch en zelfs misleidend beeld scheppen:

1. Het oneigenlijke doel van de uitbreiding, namelijk een meer *rendabele luchthaven*
2. Het onjuiste *economisch perspectief* voor de gemeente Lelystad en de provincie Flevoland
3. Het veel te laag ingeschatte vertrek van circa 20% van het *Bkl-verkeer*.

De factor *milieu* is uitvoerig uitgewerkt en geeft aanleiding tot slechts enige opmerkingen:

4. De Aanwijzing spreekt ten onrechte van *duurzame luchtvaart* en beide documenten besteden geen aandacht aan klimaatbeleid.
5. Bij de *vliegroutes* zijn de naderingsroutes en mogelijke interferentie met Schipholverkeer ten onrechte niet uitgewerkt.

Aangezien het economische voordeel veel te hoog is voorgesteld, komen wij tot de conclusie dat het voor de bevolking van Flevoland en omgeving niet opweegt tegen de milieuoverlast, zodat de MER en de Aanwijzing moeten worden herzien. Een en ander lichten wij hieronder toe.

2.1 Een meer rendabele luchthaven of uitzetting van Schipholverkeer?

Beide documenten wekken de suggestie dat de exploitant Airport Lelystad wil uitbreiden (in casu de baan verlengen) om de luchthaven meer rendabel te maken (zoals in de MER pagina 15 eerste zin). De exploitant van Airport Lelystad is uiteindelijk de Schiphol Group. Uit de Aanwijzing blijkt dat de

luchthaven momenteel een verlies maakt van € 500.000 per jaar en dat de baanverlenging na enige jaren een kleine winst zal opleveren. De MER wil de indruk wekken dat exploitant Schiphol Group (die een exploitatierekening heeft van miljarden euro's) vliegveld Lelystad wil uitbreiden en een aanzienlijke toename van milieuoverlast wil veroorzaken om een volstrekt verwaarloosbaar verlies van slechts een half miljoen euro weg te werken. Wie gelooft dat? Deze zeer geringe baten staan in geen enkele verhouding tot de milieulasten. Bovendien is in de MER niet nagegaan of dit doel ook kan worden bereikt met een betere exploitatie van een luchthaven met de huidige baanlengte van 1250 meter. Burgers kunnen dus aannemen dat de exploitant feitelijk een geheel ander doel nastreeft. Het in de MER en Aanwijzing opgegeven economische doel is niet het ware doel. Deze overheidsinformatie is zeer misleidend voor burgers. Op dit punt moeten beide documenten een meer waarheidsgetrouw beeld scheppen.

Het blijkt uit publicaties (onder meer de Luchtvaartnota, maar ook de MER en de Aanwijzing) dat Lelystad door de minister en de Alderstafel is aangewezen als regionale luchthaven die de ongeveer de helft van 70.000 vliegtuigbewegingen van lowcost- en charterverkeer moet opnemen, zodat Schiphol een selectieve groei van overstapverkeer kan maken naar 510.000 vliegtuigbewegingen in 2020. Voor deze grote passagiersvliegtuigen is op Lelystad een baanlengte van 2100 meter nodig. Het op Airport Lelystad kunnen accommoderen van 35.000 vliegtuigbewegingen van lowcost- en chartervliegtuigen uit Schiphol wordt gebracht als een bijkomende factor, zelfs als extra voordeel, terwijl het uitzetten van ongewenst vliegverkeer in feite het ware doel van de exploitant Schiphol Group is. Zijn doel is om het KLM-netwerk op Schiphol te kunnen vergroten, zoals de Luchtvaartnota aangeeft. Dat is echter geen economisch belang van de gemeente Lelystad en de provincie Flevoland. Het specifieke karakter van de uit te zetten vluchten wordt noch in de MER, noch in de Aanwijzing genoemd, namelijk vervoer van grote aantallen particulieren, die uitsluitend in financieel voordeel en minimum kosten zijn geïnteresseerd en op de luchthaven alleen luchthavenbelasting en parkeergelden besteden. Het karakter van deze groep passagiers is het management van de Schiphol Group maar al te bekend. De luchthavenexploitant maakt op Lelystad omzet, maar voor de regionale economie van Flevoland brengt deze grote stroom van weinig bestedende particulieren vooral veel vliegoverlast en weinig extra baten met zich mee, naast een beperkte direct vliegtuiggebonden werkgelegenheid.

De overheid is verplicht tot eerlijke en objectieve voorlichting. Daarom moeten de MER en de Aanwijzing het werkelijke doel van de uitbreiding onomwonden aangegeven en de bijzondere karakteristieken van het lowcost- en charterverkeer in het economische perspectief op een eerlijke manier beschrijven en verwerken, om een meer realistisch perspectief in het vooruitzicht te stellen.

2.2 Economisch perspectief te optimistisch en misleidend

De teksten met betrekking tot het *Economisch perspectief* (pagina 21 in de MER en pagina 19 e.v. in de Aanwijzing) zijn veel te optimistisch en daarom misleidend voor nietsvermoedende burgers. Geregelde vluchten via Lelystad zullen voor zakelijke passagiers niet interessant zijn, omdat ze niet op intercontinentale vluchten aansluiten en in geringe frequenties plaatsvinden. Het catchment area is betrekkelijk dunbevolkt en zal weinig particuliere passagiers trekken. Voor beide categorieën passagiers is het nabije Schiphol veel aantrekkelijker vanwege het fijnmazige en hoogfrequente netwerk van internationale verbindingen. Naarmate het aantal vliegtuigbewegingen van uitgezette lowcost- en chartervliegtuigen dichter in de buurt van de beoogde 35.000 komt, is er op Lelystad steeds minder capaciteit voor ander Ke-verkeer, zeker van grotere passagiersvliegtuigen. Dan wordt Airport Lelystad nog minder interessant voor andere soorten passagiers dan zij die goedkoop willen vliegen.

De MER en de Aanwijzingen vermelden de ambitie om met een netwerk van verbindingen bedrijven aan te trekken die zich richten op internationale handel en dienstverlening. Niet wordt vermeld dat Schiphol, de daaraan verbonden regio en de provincie Noord-Holland dezelfde luchtvaartgebonden bedrijven willen aantrekken (zie de Luchtvaartnota) en - gezien de groeiende, fijnmazige intercontinentale netwerken van o.a. AirFrance/KLM - over een veel sterkere concurrentiepositie beschikken, waartegen Lelystad en Flevoland absoluut niet kunnen opbieden. Integendeel: door vertrek van ongewenst luchtverkeer naar Lelystad en Eindhoven wordt de concurrentiepositie van Schiphol steeds sterker omdat het netwerk steeds interessanter voor zakenmensen wordt. In deze situatie zal Lelystad zelden of nooit de kans krijgen om dit soort bedrijven aan te trekken.

Om beide redenen (weinig zakelijke passagiers en weinig tot geen luchtvaartgebonden bedrijven) is de inschatting van het aantal arbeidsplaatsen per miljoen passagiers bijna twee maal te hoog. Het in de MER voorgestelde economische perspectief voor de gemeente Lelystad en de provincie Flevoland is

onjuist en daarom misleidend. Het zet nietsvermoedende burgers en misschien zelfs bestuurders van gemeenten en de provincie op een verkeerd been. Een meer zorgvuldige omschrijving van het feitelijke doel (uitzetten van luchtverkeer dat Schiphol kwijt wil) en de daardoor te verwachten zeer matige economische ontwikkeling, geeft een meer betrouwbaar en realistisch economisch perspectief. De MER moet ook in dit opzicht zorgvuldig worden opgesteld en de Aanwijzing moet dienovereenkomstig worden aangepast.

2.3 Mogelijk vertrek kleine luchtvaart

De Aanwijzing veronderstelt dat 20% van het Bkl-verkeer zal vertrekken wegens ATC-charges. Er zijn goede redenen om aan te nemen dat een veel groter deel, zo niet *alle* Bkl-verkeer vertrekt, zeker dat gedeelte dat volgens Visual Flight Rules vliegt en voor plezier- en lesvluchten een grotere bewegingsvrijheid nodig heeft dan Lelystad in 2015 kan bieden na de komst van de helft van de beoogde 35.000 lowcost- en chartervluchten. Niet alleen worden al bepaalde gedeelten van de polder verboden gebied, maar ook de uitvlieg- en naderingsroutes van het Ke-verkeer kunnen niet willekeurig worden doorkruist. Volgens de Aanwijzing bijlage D zal Airport Lelystad al in 2015 178.440 vliegtuigbewegingen van Bkl- en Ke-verkeer accommoderen, die leiden tot meer dan 20 starts en landingen per uur op normale dagen tussen 08 en 18 uur. Gezien de grote verschillen in start/landingsnelheid van grote straalvliegtuigen en eenmotorige vliegtuigjes zal een extra grote separatie in afstand en tijd tussen grote en kleine vliegtuigen moeten worden aangehouden vanwege de veiligheid. Het gaat dus niet alleen om ATC-charges, maar om het gehele systeem van luchtverkeersleiding. Het gevolg zal zijn dat een gebruikelijk maximum capaciteit van circa 30 vliegtuigbewegingen op deze verlengde start/landingsbaan niet kan worden gehaald. Het is zelfs de vraag of de baan per uur meer dan 20 onderling sterk verschillende vliegtuigbewegingen aankan. Aangezien grote passagiersvliegtuigen en ander Ke-verkeer voorrang krijgen, zal er voor Bkl-verkeer op normale en zeker op drukke uren heel weinig capaciteit overblijven om het gebruikelijk patroon van circuits en andere vluchten af te wikkelen. Er ontstaan lange wachttijden in de lucht en op de grond. Op kleine vliegvelden in de buurt, zoals Hilversum en Teuge, is capaciteit voor ongeleide VFR-vluchten ruim aanwezig, dus vertrek van een zeer groot deel, zo niet al dit verkeer ligt voor de hand. Vermoedelijk hebben exploitant en luchtverkeersleiding daar geen enkel bezwaar tegen als er veel grote vliegtuigen moeten worden behandeld. Niet alleen heeft dit een beperkt negatief gevolg op de exploitatie van Lelystad, maar bovendien zal de vliegoverlast van kleine vliegtuigen naar deze vliegvelden mee verhuizen. Op dit punt moet de MER worden aangevuld, moet de inschatting van winstgevendheid worden herzien en moet de bevolking in de omgeving van deze kleine vliegvelden alsnog in de inspraakprocedure worden betrokken.

2.4 Duurzame luchtvaart

De term 'duurzame luchtvaart' in de Aanwijzing is strijdig met de algemene betekenis van duurzaam en daardoor misleidend. Duurzaam betekent dat een activiteit niet (de bronnen van) de Aarde aantast. Zolang vliegtuigen fossiele brandstof gebruiken tasten ze het klimaat en de atmosfeer aan, dus vliegverkeer is per definitie het tegengestelde van duurzaam. Waarschijnlijk bedoelt de Aanwijzing moderne vliegtuigen die wat minder geluidsoverlast veroorzaken en/of minder brandstof gebruiken dan oudere typen. Om te voorkomen dat dit voor onze economische toekomst zeer belangrijke begrip *duurzaam* nu al verloedert wegens oneigenlijk gebruik door onze ministers, zouden de documenten van de ministers het begrip duurzaam niet meer moeten gebruiken voor luchtvaart, maar spreken van 'minder lawaaiige en/of zuinigere' vliegtuigen, waar nodig met de toevoeging dat vliegverkeer niet duurzaam is.

2.5 Vliegroutes

De MER en de Aanwijzing geven een nauwkeurige specificatie van uitvliegroutes van Airport Lelystad, maar laten het naderen vóór de naderingspunten op 11 kilometer van de baan volstrekt ongespecificeerd. Uit overwegingen van bovenmatige geluidsoverlast misschien begrijpelijk, maar in verband met onveiligheid niet op zijn plaats. Terecht vermeldt de MER dat naderen boven het Gooi ongewenst is om drie redenen, namelijk extra overlast, interferentie met Schipholverkeer en bedreiging van de veiligheid. Het huidige patroon van vliegroutes naar Schiphol met bijbehorende wachtgebieden strekt zich echter ook uit over geheel Flevoland en over de niet gespecificeerde aan- en uitvliegroutes buiten de provincie Flevoland. Niet wordt aangegeven of en hoe dit huidige vliegpatroon van Lelystadverkeer wordt ontvlochten uit het vliegpatroon van Schipholverkeer. Juist omdat de MER het belang van de genoemde drie bezwaren aangeeft, zouden ook de consequenties daaruit moeten worden getrokken

voor de ontbrekende naderingsroutes en de interferentie met Schipholverkeer boven en rond Flevoland. Zullen beide patronen worden ontvlochten en zo ja, welke gebieden worden dan ontoegankelijk verklaard voor luchtverkeer van en naar Airport Lelystad? De MER en de Aanwijzing dienen dit aspect veel zorgvuldiger en concreter in te vullen in het belang van de veiligheid en het welzijn van bewoners in Flevoland, het Gooi, Utrecht en Gelderland.

2.6 Conclusie: Weeg economie en milieu zorgvuldig en eerlijk af

Wie de Luchtvaartnota bestudeert, ziet in dat het enige doel van de verlenging van de startbaan van Lelystad het accommoderen van uit te zetten lowcost- en chartervluchten is. Aangezien er op Airport Lelystad

- weinig ruimte zal zijn voor andere geregelde vluchten,
- zakelijke passagiers zullen wegblijven
- luchtvaartgebonden bedrijven wegblijven omdat ze door Schiphol worden aangezogen
- een groot deel van het Bkl-verkeer zal vertrekken,

zullen de provinciale economie en de werkgelegenheid bij lange na niet de baten ondervinden die in beide documenten worden voorgespiegeld. Per saldo komt de afweging van economische baten tegen milieulasten neer op een aanzienlijke verslechtering voor Lelystad en Flevoland, terwijl de feitelijke economische baten uitsluitend op Schiphol worden geboekt in de vorm van de vergroting van het KLM-netwerk van intercontinentale verbindingen. Met andere woorden: Flevolandse moeten met een aanzienlijke toename van overlast, uitstoot en onveiligheid de prijs betalen van een economisch belang van de Schiphol Group in Noord-Holland. Deze scheve verhouding komt op geen enkele wijze tot uitdrukking in de MER en de Aanwijzing, reden waarom wij deze overheidsvoorlichting ronduit misleidend vinden. Het zou er toe kunnen leiden dat de inwoners van Flevoland op een dwaalspoor worden gebracht en op grond van onjuiste informatie akkoord gaan met een uitbreiding die hen slechts tot nadeel strekt. Daarvoor is de MER-procedure bepaald niet bedoeld.

Het is van groot belang voor de kwaliteit van de democratie en de toch al twijfelachtige reputatie van de luchtvaartsector dat de overheid deze zaak met ingrijpende correcties van de MER rechtzet en besluit tot een volstrekt andere Aanwijzing die wel recht doet aan de economische- en milieubelangen van de inwoners.

Hilversum, 10 juli 2009

Namens de leden van de Werkgroep Nulgroei Schiphol (www.nulgroeischiphol.nl),

Mr dr Hans Buurma
Marterlaan 11
1216 EW Hilversum
Tel: 06 46 23 67 33
hansbuurma@chello.nl