



Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen
Om de Landskroon 3
7722 VG Dalfsen

College van B&W van de Gemeente Lelystad
p/a Omgevingsdienst Flevoland & Gooi en Vechtstreek
Postbus 2341
8502 AH Lelystad

Betreft: Revisievergunning voor de activiteit milieu Lelystad Airport

Dalfsen, 31 mei 2023.

Geacht College,

Als vervolg op onze pro forma zienswijze d.d. 19-05-2023 dienen wij bij dezen onze zienswijze in op het Ontwerpbesluit 'Omgevingsvergunning Revisievergunning voor de activiteit milieu Lelystad Airport, Emoeweg 7c Lelystad'.

1. Vergunning voor 10.000 vliegtuigbewegingen

De voorliggende aanvraag gaat uit van 10.000 vliegtuigbewegingen groothandelsverkeer (VTB). Deze komt in de plaats van een eerdere aanvraag voor 25.000 VTB.

Lelystad Airport (LA) heeft echter aangegeven concrete plannen te hebben voor 45.000 vliegtuigbewegingen groothandelsverkeer. Deze aanvraag voor 10.000 VTB achten wij daarom in strijd met de letter en de geest van de wet- en regelgeving, die aanvragen en vergunningen voor complete projecten veronderstelt. Het is bovendien een uiting van de salami- en voldongen-feiten-aanpak die het LA-beleid van de Schiphol Groep kenmerkt.

Bovendien ontbreken diverse vergunningen om daadwerkelijk te starten met groothandelsverkeer vanaf Lelystad Airport. De onzekerheid omtrent de toekomst van de luchtvaart en met name ten aanzien van de omvang van de luchtvaart in Nederland is groot; verwezen wordt naar de inzet van het kabinet om het aantal VTB vanaf Schiphol te laten krimpen in de komende jaren.

Wij maken bezwaar tegen de aanvraag op basis van 10.000 VTB en roepen u op om, in het belang van de burgers, werknemers, bedrijven en andere betrokkenen in uw gemeente, provincie en elders en ook met het oog op uw eigen geloofwaardigheid en betrouwbaarheid, deze partiële aanvraag af te wijzen. Alle consequenties van een eventuele opening van LA voor groothandelsverkeer voor 45.000 VTB dienen zo goed en volledig mogelijk inzichtelijk te zijn, voordat van het al dan niet verlenen van een vergunning sprake kan zijn.

2. Onvoldoende informatie en onjuiste motivering

Op pagina 30, onder 1.8 valt in het ontwerpbesluit te lezen dat 'geoordeeld is dat de aanvraag voldoende informatie bevat voor een goede beoordeling van de gevolgen van de activiteit op de fysieke leefomgeving' en dat daarom de aanvraag in behandeling is genomen. Wij zijn zo vrij hier met u van mening te verschillen. Naast hetgeen hierboven onder 1 in algemene zin is gezegd, schiet de aanvraag onzes inziens in elk geval op twee belangrijke onderdelen tekort.

2.1 Openingstijden en geluidsberekeningen

Inzake de factor geluid baseren de aanvraag en het ontwerpbesluit zich hoofdzakelijk op het *Akoestisch onderzoek omgevingsvergunning milieu* van Peutz. Dit onderzoek hanteert de gangbare, ook door de rijksoverheid gehanteerde, indeling van dag- (07.00-19.00), avond- (19.00-23.00) en nachtvluchten (23.00-07.00). Deze indeling wordt gehanteerd om een nacht- en avondrustbeleid te kunnen voeren. In de Luchtvaartnota 2020-2050 bijvoorbeeld erkent het rijk dat vliegen in nachtelijke uren schadelijk is voor de volksgezondheid en het zet daarom in op het actief terugdringen van nachtvluchten, met de uitdrukkelijke bepaling dat dit niet mag leiden tot verschuiving naar de zogeheten randen van de nacht (07.00-08.00 en 21.00-23.00 uur), omdat vliegen in deze uren óók negatieve gevolgen heeft voor leefmilieu, volksgezond en economie. De Luchtvaartnota: 'Vliegtuiglawaai in de nacht kan de slaap verstoren en leiden tot gezondheidsklachten. Daarom *vermindert* de rijksoverheid het aantal nachtvluchten tussen 23.00 en 7.00 uur. Meer hinder in de randen van de nacht door verschuiving van nachtvluchten *zal niet worden toegestaan*.'¹

De beoogde openingstijden voor LA en suggesties als zouden nachtvluchten van Schiphol ongeconditioneerd kunnen worden omgezet in vluchten op LA, dus ook in vluchten in nachtelijke uren en in de randen van de nacht aldaar, zijn met andere woorden in strijd met het rijksbeleid. Dit geldt temeer nu duidelijk is dat verschuiving van de openingstijden juist wordt aangevraagd om meerdere vakantievluchten ('slagen') per dag vanaf Lelystad Airport mogelijk te maken, waardoor juist de randen van de nacht intensief gebruikt zullen worden. Bovendien zal naar verwachting een vakantievliegveld tijdens vakantiepieken en drukke weekenden frequent gebruik maken van de extensie. Wij tekenen daarom bezwaar aan tegen de voorgestelde openingstijden, omdat de gevolgen voor de leefomgeving en het milieu onwenselijk zijn, negatieve gevolgen hebben voor de gezondheid en in strijd zijn met het rijksbeleid en internationale normen. Hierbij wordt ook verwezen naar Eindhoven Airport, waar de openingstijden inmiddels juist meer in overeenstemming met het rijksbeleid zijn gebracht.

Zonder verduidelijking en/of herberekening én verantwoording uwerzijds kan volgens ons geen verantwoorde besluitvorming plaatsvinden. Een verwijzing naar of beroep op eerdere besluitvorming door bijvoorbeeld de Alderstafel of naar de openingstijden in het (ontwerp van het herziene) luchthavenbesluit (LHB) achten wij onvoldoende. De Luchtvaartnota heeft deze ingehaald.

2.2. Interne en externe veiligheid: gevaarlijke stoffen

De aanvraag en het ontwerpbesluit beperken zich tot activiteiten en omstandigheden die niet tot het starten, landen en vliegen als zodanig worden gerekend. Daarbij wordt ervan uitgegaan dat de daaraan te relateren milieukwesties in het (ontwerp van het herziene) luchthavenbesluit (LHB) zijn geregeld. Ten onrechte, want met name ten aanzien van gevaarlijke stoffen schiet het LHB ernstig tekort, zeker in het licht van recente rapportage door TNO over de bijzonder hoge uitstoot van zogeheten 'zeer zorgwekkende stoffen' (ZZS) op alle grote Nederlandse luchthavens.²

Het hoeft geen betoog dat een luchthavenbedrijf verantwoordelijk is voor de eigen omgang met gevaarlijke stoffen, maar het bedrijf faciliteert ook de vliegmaatschappij die met al hun activiteiten (starten, landen, proefdraaien et cetera) op en rond het vliegveld onder meer mens, dier en milieu bedreigende stoffen uitstoten. Zonder het vliegveld immers geen uitstoot door vliegtuigen ter plaatse. Van de aanvrager van een vergunning als deze mag derhalve verwacht worden dat hij hoe dan ook volledig inzicht verschaft in *alle* emissies en van het bevoegd gezag mag verwacht worden dat het alleen pas daarna beslist of het verlenen van een milieuvergunning verantwoord is.

Wij stellen vast dat in deze aanvraag en dit ontwerpbesluit beslist onvoldoende aandacht is besteed aan een groot aantal gevaarlijke stoffen die ook door vliegverkeer worden uitgestoten: onder andere tetra-ethyllood, crotonaldehyde, formaldehyde, naftaleen, methylnaftaleen, 1,3-butadien, benzeen (en andere polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK's)) en ultrafijnstof et cetera. Voorts dat voor diverse van deze 'zeer zorgwekkende stoffen' geldt dat er geen veilige drempelwaarden voor zijn. Dit wil zeggen dat ook blootstelling aan concentraties onder de vastgestelde grenswaarden zal leiden tot een vergrote kans op ziekte. Het betreft vaak

¹ *Verantwoord vliegen naar 2050. Luchtvaartnota 2020-2050 (november 2020)*, 47. (curs. SATL)

² Brief TNO aan Ministerie van IenW, 18-02-2023. Notitie Emissieberekening ZZS Luchthavens.

kankerverwekkende en mutagene stoffen en stoffen die luchtwegallergieën kunnen veroorzaken. Stoffen ook die de voortplanting belemmeren of zich in de voedselketen ophopen.

Deze risico's voor vlieg- en luchthavenpersoneel, voor werknemers van de bedrijven in de directe omgeving van het vliegveld, voor omwonenden, voor de (veelal biologische) landbouwbedrijven rond het vliegveld, alsmede voor de mensen die wonen onder de routes van het vliegverkeer – in Lelystad, Almere, Zeewolde, Oosterwold, Biddinghuizen, Swifterbant en elders - zijn niet in kaart gebracht.

Zoals gezegd is uit recent onderzoek van TNO in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gebleken dat voor bijvoorbeeld Rotterdam The Hague Airport en Eindhoven Airport geldt dat de uitstoot daar van 'zeer zorgwekkende stoffen' in de meeste gevallen zelfs tientallen keren hoger uitvalt dan de normen die gelden voor de industrie. Uit een overzicht van het RIVM blijkt dat de luchtvaart rond Schiphol verantwoordelijk is voor hoge uitstoot en bodemvervuiling door vijftig (zeer) gevaarlijke stoffen.

Er is, kortom, voldoende aanleiding om op zijn minst een grondig onderzoek en uitvoerige rapportage naar de omvang en gevolgen van de te verwachten uitstoot te gelasten, voordat er sprake kan zijn van een eventuele vergunningverlening. Naar ons idee is de zorgwekkende uitstootproblematiek *sowieso* een reden temeer om de opening van Lelystad Airport voor groothandelsverkeer definitief af te blazen. Houd Lelystad en Flevoland schoon, veilig en gezond!

Wij verzoeken u vriendelijk ons actief en rechtsreeks te informeren over wat u met onze inbreng doet. Dank daarvoor.

Met hoogachting en vriendelijke groet, namens SATL,

dr. ir. Leon Adegeest (voorzitter)

i/o

(dr. Paul Werkman)