

Directie Participatie
t.a.v. de minister van Infrastructuur en Waterstaat
Mevrouw C. van Nieuwenhuizen-Wijbenga
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Lelystad, 21 februari 2019

Geachte mevrouw Van Nieuwenhuizen,

Graag maakt de Vereniging Natuur en Milieufederatie Flevoland gebruik van haar mogelijkheid om een zienswijze in te dienen op de ontwerp Wijzigingsbesluit van het Luchthavenbesluit van Lelystad Airport en de bijbehorende milieueffectrapportage (MER).

De Vereniging Natuur en Milieufederatie Flevoland is al vele jaren betrokken bij de uitbreiding van de Luchthaven Lelystad, was deelnemer aan de Alderstafel Lelystad en is deelnemer aan de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Lelystad (CROL).

De Vereniging Natuur en Milieufederatie Flevoland behartigt de belangen van natuur en milieu in Flevoland en ondersteunt mensen en organisaties die zich daarvoor inzetten. Dit doen wij samen met onze 59 lidorganisaties.

Maatschappelijk kader

Samen met onze lidorganisaties hebben wij in 2011 een maatschappelijk kader opgesteld waarin wij onze inzet voor de ontwikkeling van Luchthaven Lelystad kenbaar maakten. Een aantal van deze punten zijn overgenomen in een regionaal Maatschappelijk kader Alderstafel (bijlage 2b bij het Aldersadvies van 30 maart 2012). Dit kader geeft nog steeds een goede basis voor de uitbreiding van Luchthaven Lelystad. Hieronder zullen wij nader op een aantal van deze punten ingaan, als ook een aantal nieuwe punten inbrengen.

Geen autonome groei van Luchthaven Lelystad

De uitbreiding van Luchthaven Lelystad is gericht op het accommoderen van vliegverkeer dat op Schiphol wordt uitgeplaatst. Luchthaven Lelystad is bedoeld als 'twin' luchthaven van Schiphol. In het Aldersakkoord is afgesproken dat er op de luchthavens Schiphol, Eindhoven en Lelystad maximaal ruimte is voor 580.000 vliegbewegingen. Uiteindelijk is ruimte gevonden voor 510.000 vliegbewegingen op Schiphol, 25.000 op Eindhoven en maximaal 45.000 vliegbewegingen op Lelystad. De groei van Lelystad staat hiermee dus altijd in verhouding met de capaciteit van Schiphol. Zelfstandige groei van Luchthaven Lelystad is daarmee onacceptabel. Zonder een effectief en goedgekeurde Verkeersverdelingsregel gericht op uitplaatsing van maximaal 45.00 vliegbewegingen van Schiphol kan een uitbreiding van Luchthaven Lelystad wat ons betreft niet aan de orde zijn, omdat zonder een werkende Verkeersverdelingsregel er geen waarborgen zijn om autonome groei

Samen voor een mooi en duurzaam Flevoland.

tegen te gaan.

Wij verzoeken u daarom een verdere uitbreiding van Luchthaven Lelystad pas in gang te zetten na de inwerkingtreding van een goedgekeurde Verkeersverdelingsregel die is gericht op uitplaatsing van maximaal 45.00 vliegbewegingen van Schiphol naar Lelystad.

Groei luchtvaart in Nederland onverenigbaar met doel Klimaatakkoord en gevraagde besparingsinzet van bewoners, woningcorporaties en overige bedrijven en sectoren

Terwijl met man en macht wordt gewerkt aan een Klimaatakkoord met draagvlak en een evenredige belasting van bewoners en bedrijven, mag de luchtvaart in Nederland ongehinderd groeien. De uitstoot van de luchtvaart (in 2017, meeste recente openbare cijfers van het CBS) bedragen nu al voor 7,99 % (12.942 miljoen kg) van de nationale CO₂-uitstoot. Voor stikstofoxiden (NO_x) is dit 15,53 % (54,1 miljoen kg) en voor zwaveldioxide (SO₂) zelfs 17,39% (6,8 miljoen kg) van de nationale uitstoot!

De luchtvaart draagt dus significant veel bij aan de totale uitstoot van broeikasgassen en verzuring. Wat ons betreft is verdere groei van de luchtvaart in Nederland ongewenst.

Op dit moment wordt gewerkt aan een herziening van de Luchtvaartnota. “Slim en duurzaam zijn de kernbegrippen” van deze luchtvaartnota (citaat uit Regeerakkoord ‘Vertrouwen in de Toekomst’, 2018). Wij zijn van mening dat de opening van Luchthaven Lelystad gezien moet worden in een nationale context zoals zal worden geschetst in de nieuwe Luchtvaartnota. Alleen dan weten wij of de uitbreiding van de luchthaven Lelystad daadwerkelijk slim en duurzaam is.

Wij verzoeken u daarom eerst de Luchtvaartnota 2020 – 2040 vast te stellen alvorens u een uitbreiding van de Luchthaven Lelystad mogelijk maakt.

Eerst herindeling van het luchtruim, dan eventuele opening Lelystad

Wij voelen ons gesterkt door de passages in het huidige Regeerakkoord “Vertrouwen in de toekomst”: “Het kabinet maakt een nieuwe Luchtvaartnota (2020-2040). Slim en duurzaam zijn de kernbegrippen. (...) Een veilige afhandeling van het vliegverkeer staat daarbij op één.” en “Het kabinet gaat de voorgenomen aanpassing van het luchtruim per 2023, of zoveel eerder als mogelijk realiseren om vliegroutes in het hele land te optimaliseren en verkorten. Dit leidt tot minder geluidsoverlast en CO₂-uitstoot, en de mogelijkheid voor Schiphol en Lelystad Airport om zich goed te ontwikkelen”.

Wij menen dat de voorgenomen aanpassing van het luchtruim cruciaal is om aan de uitgangspunten van een veilige afhandeling van het vliegverkeer en vermindering van geluidsoverlast en CO₂-uitstoot te voldoen en om het maatschappelijk draagvlak te behouden. De MER uit 2014 en het vigerende luchthavenbesluit gaat ook uit van een herzien luchtruim in Nederland.

Als gevolg van de nog niet gereed zijnde herziening van het luchtruim zullen grote delen van Nederland, en daarmee honderdduizenden bewoners de gevolgen van laagvliegen luchtverkeer dagelijks ondervinden. Hoe lang deze situatie zal duren en of laagvliegroutes na een luchtruim herziening tot het verleden behoren, heeft u nog niet kunnen zeggen.

Wij verzoeken u eerst de herziening van het Nederlandse luchtruim af te ronden en pas daarna een eventuele groei van het aantal vliegbewegingen op Lelystad mogelijk te maken. Wij denken daarin graag met u mee.

Vogelrisico's nog onbekend en daarmee effect van beheersmaatregelen niet toetsbaar

In de actualisatie van de MER worden er geen beheersmaatregelen voorzien als gevolg van een toename van het vliegverkeer op Luchthaven Lelystad. In het Faunabeheerplan 2019 – 2023 (blz. 278) van de Provincie Flevoland lezen wij echter dat "(...) zal uit monitoring moeten blijken of andere maatregelen noodzakelijk zijn, mede met het oog op de toekomstige ontwikkelingen van het vliegveld. Uiterlijk wanneer de datum van de uitbreiding van het (middel)groot vliegverkeer op Lelystad Airport definitief vaststaat, zal de FBE (Fauna Beheer Eenheid) alsnog bepalen of en in welke mate dan in de aanvlieg- en vertrekzone afschot van vogels noodzakelijk is vanwege risico's voor het luchtverkeer."

Hieruit concluderen wij dat aanvaringsrisico's in de toekomst niet kunnen worden uitgesloten. Een en ander is afhankelijk van ontwikkelingen van zowel de luchthaven als de vogelpopulaties. Daarom is een adequate, zorgvuldige monitoring van de vogelstand noodzakelijk om objectieve, betrouwbare gegevens te verkrijgen over actuele aantallen en verblijfplaatsen van vogels.

Wij verzoeken u daarom om een objectief en betrouwbaar monitoringsprogramma op te zetten inclusief toetsing en inzetbaarheid van mogelijke beheersmaatregelen.

Volledige ontwikkeling

Eerder heeft de Raad van State in haar uitspraken op 7 december 2011, 10 oktober 2007 en 4 mei 2005 bepaald dat een MER over de uitbreiding van de Luchthaven Lelystad de effecten van de complete ontwikkeling moet onderzoeken. Door de aansluitroutes niet onderdeel te laten zijn van de oorspronkelijke MER uit 2014, is de totale ontwikkeling van de Luchthaven Lelystad nooit in zijn volledigheid onderworpen aan een milieu effect rapportage (MER). Dit lijkt strijdig met de eerdere uitspraken van de Raad van State. De aansluitroutes waren ten tijde van het oorspronkelijke luchthavenbesluit uit 2014 nog niet bekend: daarmee was een totaaloverzicht van de effecten van de uitbreiding van Luchthaven Lelystad niet aanwezig en was een goede besluitvorming (en inzageprocedure) ons inziens niet mogelijk.

Wij verzoeken u daarom om de volledige ontwikkeling van de luchthaven Lelystad, inclusief aansluitroutes, te onderwerpen aan een MER-procedure waarbij de totale milieueffecten en veiligheidsrisico's worden onderzocht.

Geen nacht, geen vracht

In de definitie van handelsverkeer in het wijzigingsbesluit wordt het vervoer van personen, post en goederen genoemd. Ook in het Luchthavenbesluit uit 2015 wordt onder verkeersvlucht het vervoer

van passagiers of vracht verstaan. Ondertussen heeft de Tweede Kamer ons echter verzekerd dat er “geen nacht, geen vracht” op Lelystad zal worden afgehandeld (zie o.a. aangenomen motie nr. 565). “Geen nacht” (vluchten) lijkt nu te zijn geborgd in het onderhavige wijzigingsbesluit, maar “geen vracht” niet. Wij vinden de huidige operationele beperkingen van de startbaan en -landingsbaan van luchthaven Lelystad voor vrachtverkeer onvoldoende borging geven voor de gedane toezeggingen.

Wij verzoeken u daarom om expliciet vrachtvluchten niet toe te staan en dit verbod als zodanig op te nemen in het Wijzigingsbesluit.

Aansluitroutes

In de actualisatie van het MER staat onder het kopje aansluitroutes: “De aansluitroutes dienen te voldoen aan de eerder aan de Alderstafel afgesproken en door het kabinet overgenomen routeset B+, inclusief de onderliggende uitgangspunten conform het Alders advies uit 2014. Deze uitgangspunten zijn het zo veel mogelijk vermijden van woonkernen, een vlieghoogte van tenminste 6.000 voet (circa 1800 meter) boven ‘het oude land’, en een vlieghoogte van tenminste 3.000 voet boven Natura 2000 gebieden (circa 900 meter).

Wij kunnen nu helaas niet controleren of de ontworpen routes ook voldoen aan die uitgangspunten. Met name het niet overvliegen van Natura 2000 gebieden lager dan 3.000 voet kan niet worden getoetst, omdat de nadruk ligt op de laterale ligging van routes. De hoogte van de routes is slechts op enkele punten weergegeven, maar juist net niet bij de Natura 2000 gebieden.

We verzoeken u daarom de hoogte van de voorgestelde routes boven alle Natura 2000 gebieden in het plangebied op een kaart zichtbaar te maken.

Graag vernemen wij ook hoe deze hoogtes worden gehandhaafd en op welke manier er kan worden opgetreden bij het niet volgen van routes en/of vlieghoogten.

Hoogachtend,



Vera Dam,

directeur Natuur en Milieufederatie Flevoland