De Bewonersdelegatie

Lelystad Airport

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat
Drs. C. van Nieuwenhuizen-Wijbenga
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

20 februari 2018

Onderwerp: Contra-expertise Milieu Effect Rapportage (MER) Lelystad Airport

Excellentie,

In uw brief van 18 januari 2018 verzocht u de Bewonersdelegatie Lelystad Airport deel te nemen aan de contra-expertise voor de MER van Lelystad Airport. Met deze brief presenteert de Bewonersdelegatie u de resultaten van deze contra-expertise, welke de Bewonersdelegatie gedurende de afgelopen weken heeft uitgevoerd.

In december 2017 heeft de Bewonersdelegatie u geadviseerd: ‘Eerst het luchtruim herindelen, alvorens de luchthaven Lelystad openen’. Op basis van haar ervaringen met de reparatie en actualisatie van het MER Lelystad adviseert de Bewonersdelegatie u thans als volgt:

- Daar het proces rondom ‘Lelystad Airport’ in toenemende mate oncontroleerbaar wordt, leiderschap te tonen en tot een 'pas op de plaats' te besluiten. Uw ministerie heeft de rust nodig om tot een solide en afgewogen procesvoering te komen.
- U volledig in te zetten voor een zo spoedig mogelijk herstel van het vertrouwen onder de bevolking door daadwerkelijk rekening te houden met de belangen van de inwoners en het milieu.
- Derhalve de vluchtuitvoering op Lelystad pas op te starten, wanneer:
    - er duidelijkheid is rond de regeling omtrent de verkeersverdeling;
    - er voldoende verkeersleiders zijn voor continu toezicht op het luchtruim voor Lelystad;
    - er duidelijkheid of zekerheid is omtrent de door u zelf gestelde randvoorwaarden voor herinrichting van het luchtruim (geen laagvliegroutes);
    - de huidige laagvliegroutes definitief vervangen zijn door optimale vliegpatronen;
    - er volledige duidelijkheid bestaat over de wijze waarop gehandhaafd wordt op vliegveld Lelystad (in termen van maxima gesteld aan vliegbewegingen, geluidsbelasting en overige hinderparameters).

    - de consequenties van het laagvliegen buiten het MER gebied volledig inzichtelijk zijn gemaakt;
    - er een complete Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) is verricht, die inzicht geeft in de consequenties van de uitbreiding van Lelystad Airport voor de betrokken provincies, woonkernen en stilte- en natuurgebieden daar de beoogde werkgelegenheidsgroei bij Lelystad mogelijk in het niet valt bij het banenverlies in de recreatiesector in de omliggende gebieden.
- Te erkennen dat de aannames die ten grondslag liggen aan de MER reparatie en actualisatie op basis van 45.000 vliegbewegingen veeleer zijn bepaald door politieke wenselijkheid dan door technische haalbaarheid.
- Te erkennen dat de basis voor het opstellen van een MER voor 45.000 vliegbewegingen volledig ontbreekt zolang er geen inzicht bestaat in de mogelijkheden respectievelijk beperkingen van een heringericht luchtruim.
- Evenmin een MER en/of Luchthavenbesluit vast te stellen op basis van 10.000 vlieg-bewegingen, daar de MER actualisatie **overduidelijk grote politieke en praktische vraagstukken blootlegt.** Bovendien zou hiermee worden vooruitgelopen op een onvermijde-lijke doorgroei, terwijl dat de implicaties daarvan nog onbekend zijn.
- De mogelijke opening van de luchthaven Lelystad voor het groothandelsverkeer derhalve pas te heroverwegen, wanneer alle facetten van het heringedeelde luchtruim bekend zijn en laagvliegroutes zijn uitgesloten.
- Duidelijkheid te scheppen over de spelregels rond handhaving van luchthavens. De wet- en regelgeving rond de normering van geluidsruimten toont gebreken en loopt niet parallel met de hinderbeperking en handhaving bij de overige transport sectoren onder verantwoordelijk-heid van uw ministerie.
- De aanbevelingen uit ons rapport ‘Een Ander Geluid’ nadrukkelijk te betrekken bij uw besluit.

Ons advies is gebaseerd op onderstaande argumenten.

Motivering:

- Vanaf uw aantreden hebt u duidelijk gemaakt, dat u zorgvuldig wenst te werken en dat u het vertrouwen van de burger in de overheid wilt herstellen.
- Het **vertrouwen** van de bevolking in het proces ‘Lelystad Airport’ is tot een dieptepunt **gedaald**. Door steeds nieuwe verontrustende berichtgeving en onthullingen is ook het **vertrouwen in uw ministerie ernstig geschaad**.
- Vanaf de allereerste discussies rond de luchthaven Lelystad is steeds opnieuw vastgesteld, dat eerst het luchtruim heringedeeld dient te worden alvorens de luchthaven opengesteld kan worden voor groot handelsverkeer. Dit is niet geschied. Voor het herstel van vertrouwen is het **nakomen van deze belofte** cruciaal.
- Het politieke besluit om de luchthaven open te stellen voor 45.000 vliegbewegingen is in 2015 gedwarsboomd door het feit dat de huidige capaciteit van het luchtruim slechts 10.000 vliegbewegingen op de luchthaven Lelystad toestaat.
- Het Nederlandse luchtruim dient dus wel degelijk heringedeeld te worden om de luchthaven Lelystad de gewenste capaciteit van 45.000 vliegbewegingen te bieden.

- In een recent interview stelde u ‘**Opheffing van de lage routes is een randvoorwaarde voor de herindeling’. „Anders gaan we het natuurlijk niet doen**. Het doel is heel helder, we moeten van die lage vliegroutes af.”
- Thans overweegt u de luchthaven Lelystad voor een interim periode voor 10.000 vlieg-bewegingen via lage vliegroutes, open te stellen. U zou daarmee een door u zelf als onwenselijk bestempelde situatie creëren.
- Bij 10.000 vliegbewegingen is de luchthaven Lelystad voor meerdere jaren onrendabel. Grote financiële verliezen dreigen voor de Royal Schiphol Group en investeerders. (!)
- Onder het internationale ‘cost-recovery’ principe voor luchthavens, kan dit leiden tot ongewenste ‘cross-subsidies’, waarbij het hub-verkeer op Schiphol de verliezen op de ‘lage-kosten’ luchthaven Lelystad dekt. Een situatie die voor alle partijen ongewenst is.
- Er is momenteel geen zicht op een uitvoerbare ‘verkeersverdelingsregeling’. Het is politiek en praktisch ondenkbaar Lelystad Airport open te stellen, zonder tegemoet te komen aan de basis afspraak rond uitplaatsing van het vakantieverkeer.
- In MER-2014 zijn diverse fouten ontdekt. Het Ministerie heeft de MER Lelystad geactualiseerd op basis van de toekomstige 45.000 vliegbewegingen onder de aanname van optimale aanvliegpatronen of deze mogelijk zijn wordt pas duidelijk na grootscheepse herindeling van het luchtruim.
- Bij de invoer in de MER actualisatie is voor de stijgprofielen uitgegaan van zeer optimistische en uitsluitend politiek onderbouwde aannames. Bij de daalprofielen daarentegen is uitge-gaan van een uiterst conservatief scenario (ca.70 km. voor de baandrempel van baan 05 op 3000 ft). Dit is opmerkelijk en inconsistent.
- De aannames in de geactualiseerde MER zijn (1) in strijd met elkaar; (2) in strijd met de politieke randvoorwaarden en (3) mogelijk technisch niet uitvoerbaar (getuige recente uitlatingen van de CEO van de LVNL).
- **De procesvoering van de MER actualisatie is rommelig, de tijdslijn is al meerdere keren aangepast, stukken ontbreken, uw ministerie komt gehaast over, de regie lijkt zoek.**
- Oude “lawaaiige” vliegtuigen zijn in de MER berekeningen ingevoerd. Deze invoer resulteert in een aanzienlijk grotere geluidsruimte. Immers uw besluit (“In beton gegoten” 16 februari 2018) geeft een maximum aan van 45.000 vbw. U kunt uw visie tonen door uw milieu doelstellingen dichterbij te halen door, voor Lelystad Airport, uit te gaan van de modernste, milieu vriendelijkste toestellen.
- Het normeren voor handhaving rond een luchthaven is een uiterst secure taak van de rijksoverheid. De Bewonersdelegatie kan zich niet aan de indruk onttrekken dat de door uw ministerie gehanteerde invoer voor de MER actualisatie toerekent naar een gewenst eindresultaat.
- **Het is uw intentie om op basis van het huidige onbekende beeld voor het toekomstige luchtruim, op grond van onvolledige en tegenstrijdige aannames, het handhavingsbeleid voor de luchthaven Lelystad vast te stellen.**
- Bovendien is het handhavingsbeleid zelf onderwerp van een discussie die pril is en waar nog geen brede consensus is bereikt.
- Indien u op basis van de geactualiseerde MER tot handhaving besluit bij 10.000, 25.000 of 45.000 vliegbewegingen, ontbeert uw keuze het vertrouwen van de samenleving, terwijl publiek vertrouwen in het systeem juist de essentie is van handhaving.

- De Bewonersdelegatie heeft tot op heden **geen volledige** inzage in de MER actualisatie ontvangen.

Onze samenleving gaat versneld over tot nieuw denken over de toekomst van onze planeet. Onze generatie dient snel in te grijpen in ons denken en handelen om onze kinderen en kleinkinderen een leefbare aarde te geven. De inwoners van Nederland accepteren niet langer dat, onder de huidige klimaatafspraken en met de huidige noodzaak tot duurzaam handelen, de overheid te gemakkelijk overgaat tot het uitbreiden van vliegvelden met extra vliegverkeer.

Nederland ziet zichzelf als een gidsland; innovatief, vernieuwend, een boegbeeld. Wij lopen graag voorop in ons denken over complexe vraagstukken in de samenleving. De Nederlander verwacht dat haar overheid internationaal voorop loopt, het nieuwe denken nastreeft en positief bijdraagt aan de ontwikkeling van onze wereld. Op luchtvaartbeleid betekent dit, **het lef hebben om klimaat-doelstellingen voor te laten gaan**, ook wanneer de sector daar anders over denkt.

Op basis van het bovenstaande, adviseren wij u nogmaals alle tijd te nemen om de procesvoering rond het dossier ‘Lelystad Airport’ weer onder controle te krijgen en toch vooral politiek leiderschap te tonen en orde op zaken te stellen.

De motie Paternotte Bruins stelde dat er goede ervaringen zijn opgedaan in het buitenland met het actief betrekken van omwonenden bij een contra-expertise, wij hopen, in lijn met de verwachtingen van de Tweede Kamer, een bijdrage te hebben geleverd aan de kwaliteit van het proces.

Tot slot willen wij u hartelijk danken voor de niet-aflatende ondersteuning van onze werkzaamheden door uw ministerie. Uw uitnodiging aan onze delegatie, deel te nemen aan de MER actualisatie was uniek en heeft bewoners voor het eerst betrokken bij een complex proces ter voorbereiding van politieke besluitvorming rond een luchthaven. Wij danken u zeer voor deze bijzondere samenwerking en met name voor uw vertrouwen in de Bewonersdelegatie Lelystad Airport.

Hoogachtend,

Elektronisch ondertekend

Alexander ter Kuile
Voorzitter

Delegatieleden:

Ton van Aalderen, Ellen Out, Petra Kanitz, Geke Kiers, Jan Rooijakkers, Wim Liesker, Ruud Holswilder, Jules van der Weerd, Judo Bakker, Alexander ter Kuile en Leon Adegeest (*tot 4-02-2018*)

M.E.R. À BOIRE

Eind Rapport

De Bewonersdelegatie Lelystad Airport

20 februari 2018

Inhoud

Introductie **blz. 6**

Proces en Plan Van Aanpak **blz. 7**

Resultaten:

- Contra-expertise op MER Reparatie en Actualisatie **blz. 8**

- Uitvoering van de berekeningen **blz. 14**

Algemene beschouwingen in het kader van de luchthaven Lelystad **blz. 19**

Luchtvaartbeleid **blz. 30**

Bijlagen ***blz. 32***

Bijlage 1: Aanvliegroutes en hoogten

Bijlage 2: Luchtkwaliteit en emissies

Bijlage 3: Systeem wereld versus Leefwereld

Bijlage 4: MER Lelystad Airport

Bijlage 5: Vliegroute, hoogtes en geluidsprofielen.

Bijlage 6: Juridische aspecten

Bijlage 7: Scheiding van functies

Bijlage 8: Wet Luchtvaart en Vogel aantrekkende Bestemmingen

De Bewonersdelegatie

Lelystad Airport

Eind Rapport

1. Introductie

Op 18 januari 2018 verzocht de Minister van Infrastructuur en Waterstaat de Bewonersdelegatie Lelystad Airport deel te nemen aan de contra-expertise voor de MER van Lelystad Airport. Met dit rapport presenteert de Bewonersdelegatie de Minister de resultaten van deze contra-expertise, welke de Bewonersdelegatie over de afgelopen weken heeft uitgevoerd.

Aanleiding

In december 2017 verzoekt de motie van de Kamerleden Paternotte en Bruins de regering een onafhankelijke contra-expertise uit te laten voeren op de invoergegevens en de berekeningen van de MER Lelystad Airport, hier de bewonersdelegatie bij te betrekken en de Kamer hierover uiterlijk ten tijde van het advies van de Commissie voor de MER te informeren.
De Minister van Infrastructuur en Waterstaat verzocht de Bewonersdelegatie (a) integraal mee te kijken bij de controle die het bureau dBvision uitvoert op de invoergegevens en de gemaakte geluidsberekeningen, (b) door vragen te stellen en zich voor beantwoording daarvan door dBvision te laten ondersteunen en/of (c) door zelf berekeningen uit te (laten) voeren. De gegevens en tools zijn hiertoe door het ministerie ter beschikking gesteld.

Tevens is de Bewonersdelegatie in de gelegenheid gesteld t.a.v. alle milieuaspecten die in de actualisatie van de MER aan de orde komen, kennis te nemen van de analyses die hierop door de bureaus To70 en Adecs zijn uitgevoerd en hierop te reageren.

Het verzoek

De Minister heeft de Bewonersdelegatie verzocht te toetsen of de invoergegevens en berekeningen correct zijn uitgevoerd, waarbij de Bewonersdelegatie de gelegenheid werd gegeven “on the job” mee te kijken, te reflecteren en mee te rekenen, teneinde te bevorderen dat de invoergegevens en berekeningen die gehanteerd worden voor de actualisatie van de MER correct zijn. Het doel was door middel van kritische feedback, onvolkomenheden te voorkomen en de analyses te versterken.

Centrale vragen

Veder verzocht de Minister de bewoners specifiek te rapporteren over de herstelde invoergegevens en een oordeel uit te spreken of deze invoergegevens voldoende tegemoet komen aan (a) het benodigde herstel van geconstateerde invoerfouten en (b) de meest actuele inzichten over de vliegroutes en de te verwachten verdeling van het vliegverkeer over deze routes. Dit verzoek betrof zowel de situatie in de eerste jaren in het huidige luchtruim, als de situatie met een heringericht luchtruim (voor doorgroei boven 10.000 vliegbewegingen). Verder verzocht de Minister ons te bezien of de berekeningen van de geactualiseerde invoergegevens juist en foutloos uitgevoerd zijn. Voorts zijn wij in het verleden verzocht de Minister ‘open, frank en vrij’ van advies te voorzien over alle zaken die wij nodig achten.

2. Proces en Plan van Aanpak

De bewonersdelegatie is in de afgelopen weken intensief betrokken geweest bij de reparatie en actualisatie van de MER-2014. De delegatie heeft daarbij een indruk gekregen van de doelstelling en de wijze waarop de actualisatie is opgepakt.

Positief is dat de delegatie samen met dBvision de gelegenheid heeft gekregen om mee te rekenen. Echter, de kern van de reparatie en actualisatie zit niet in de berekeningen, maar in de basis van de MER: **de uitgangspunten en aannames**, zowel juridisch als inhoudelijk. De delegatie constateert, dat er op dit punt geen enkele vorm van samenwerking is geweest en dat er geen ruimte is gegeven voor 'meedenken en -overwegen', zoals gesteld door de Motie Paternotte / Bruins.

De actualisatie is een complex geheel, met vele betrokkenen van de afdelingen binnen het ministerie, diverse externe bureaus en adviseurs en daaraan gekoppeld een contra-expertise met een onafhankelijk adviesbureau en een bewonersdelegatie. Bovendien een dossier dat zoals bekend zowel bij de politiek als bij de inwoners in het gebied zeer gevoelig ligt. Verwacht zou mogen worden dat het ministerie de actualisatie inclusief contra-expertise met beide handen zou aanpakken om open en transparant te communiceren en in goed overleg tot een MER probeert te komen die geen fouten meer bevat. Het proces was echter gehaast, onoverzichtelijk en bij aanvang ontbrak een duidelijk Plan van Aanpak. Op verzoek van de Bewonersdelegatie werd in week 3 een schematische weergave van het Plan van Aanpak gepresenteerd.

De Bewonersdelegatie constateert, dat het ministerie onvoldoende de inhoudelijk, toegevoegde waarde van een samenwerking inziet. Daardoor heeft het aan open en transparant omgaan met invoergegevens en berekeningen ontbroken:

Een Plan van Aanpak en een overzicht met de wijzigingen ontbreekt;

Een juridische analyse van de gebreken in de MER-2014 is niet opgesteld;

De Bewonersdelegatie heeft niet de integrale eindversie van de MER kunnen inzien.

De Bewonersdelegatie heeft bovendien ervaren, dat de actualisatie vooral is opgepakt als een technische exercitie om de fouten te herstellen. Noodzakelijke overwegingen om de actualisatie zorgvuldig en grondig op te pakken zijn niet gemaakt. Juist een weloverwogen aanpak, met inbreng van derden, noodzakelijk om het vertrouwen van de bewoners te herwinnen, zou de kloof met de bewoners hebben kunnen verkleinen.

Voorbeelden van overwegingen die niet gevoerd zijn:

- Bij de MER-2014 en het Luchthavenbesluit is uitgegaan van een volwaardige herindeling van het luchtruim, zonder laagvliegroutes. Deze herindeling heeft echter niet plaatsgevonden. Belangrijke vraag is of de uitgangspunten die aan de MER-2014 ten grondslag liggen nog wel van toepassing zijn op de gerepareerde MER, nu de herindeling niet heeft plaatsgevonden. Worden de maatschappelijke, ecologische en economische gevolgen in deze gewijzigde omstandigheden voldoende in beeld gebracht?
- Bij het opstellen van de MER is er destijds vanuit gegaan dat het luchtruim zou worden heringedeeld. Op basis daarvan zijn de routevarianten geselecteerd. Het is de vraag of de routevarianten wel voldoen aan de Notitie Reikwijdte en Detailniveau, inclusief de

opmerkingen die de Commissie MER heeft gemaakt over de bandbreedte van de alternatieven.

- De oorspronkelijke MER had meerdere fouten; berekeningen, platen en teksten kwamen niet overeen. Na actualisatie blijkt het MER 2014 studiegebied groter dan aanvankelijke gedacht. Vele inwoners zijn in 2014/2015 niet adequaat geïnformeerd over de laagvliegroutes die boven hun hoofd gepland waren. Ditzelfde geldt voor bewoners onder de B+-aanvliegroutes, die net buiten het te klein gehanteerde MER-gebied vielen (bijvoorbeeld ten noorden en oosten van Zwolle). Bewoners onder de aansluitroutes zijn niet bij de consultatieprocedures betrokken geweest, doordat ten tijde van het MER en het Luchthavenbesluit de aansluitroutes niet bekend waren. De inwoners, die bij het huidige luchtruim geconfronteerd worden met laagvliegroutes, zijn niet in de gelegenheid gesteld te reageren. Vraag is of dit alles hersteld dient te worden.

De reparatie en actualisatie van de MER zijn **onvoldoende** breed opgepakt.

Dit heeft tot gevolg dat het vertrouwen niet hersteld is.

De Bewonersdelegatie stelt vast, dat niet de MER verantwoordelijke aanvrager van de uitbreiding van de Luchthaven Lelystad de reparatie en actualisatie heeft uitgevoerd, maar de Directie Luchtvaart van uw Ministerie de verantwoordelijkheid op zich heeft genomen. Gedurende de werkzaamheden is Directie Milieu van uw ministerie als Autoriteit en toezichthouder opgetreden.

Gezien de doelstelling van de Directie Luchtvaart en haar betrokkenheid in de gehele beleidsvoering rond Lelystad Airport, is de keuze van uw ministerie om zelf de eindverantwoordelijkheid te dragen voor de MER reparatie en actualisatie opmerkelijk. Op papier hebt u de verantwoordelijkheden mogelijk correct toegewezen, echter in de praktijk stelt het ministerie zich hiermee bloot aan kritiek. Immers de MER Lelystad dient als basis voor de grenswaarden van het toekomstig handhavingsbeleid en elke zweem van beïnvloeding van de invoergegevens leidt tot verlies van vertrouwen in het handhavingsproces van de overheid.

Gezien de bewuste keuze van het ministerie om verouderde vliegtuigen als invoer te gebruiken, meent de Bewonersdelegatie dat hier sprake is van een bewuste beïnvloeding van de grenswaarden voor de handhaving van Lelystad Airport. Het ministerie beïnvloedt hier het toekomstige toezicht door het ministerie op de luchthaven Lelystad.

De scheiding der functies binnen het ministerie is hier in gevaar.

3. Resultaten - Contra-expertise op MER Reparatie en Actualisatie

De afgelopen vier weken heeft de Bewonersdelegatie 'on the job' mee kunnen kijken met de reparatie en actualisatie van de MER Lelystad Airport 2014. Het Ministerie heeft de Bewonersdelegatie toegang gegeven tot de invoergegevens en de berekeningen, welke voor het Ministerie door externe consultants zijn opgesteld en uitgevoerd. Ook hebben wij toegang gekregen tot de finale teksten over luchtkwaliteit en de milieuaspecten van het MER rapport. Echter, wij hebben tot op heden geen volledige inzage gekregen in de teksten over geluid noch hebben wij de bijlagen gezien. Dit terwijl wij geconstateerd hebben dat in de MER 2014 een conflict bestaat tussen de teksten, de plaatjes en de berekeningen.

Wel zijn wij bekend met de resultaten van de Contra-Expertise uitgevoerd door dBvision, die duidelijk stelt dat de berekeningen op basis van de ingevoerde gegevens correct zijn. Deze contra-expertise is technisch gericht en stelt geen vragen omtrent de keuzes die gemaakt zijn rond de invoer van gegevens.

De Bewonersdelegatie stelt vragen bij de aannames die ten grondslag liggen aan de invoergegevens van de geactualiseerde MER Lelystad.

Hieronder treft u de observaties van de Bewonersdelegatie t.a.v. de uitgevoerde werkzaamheden.

3.1 Invoergegevens

Reparatie versus actualisatie

Uw Ministerie heeft een reparatie van de door bewoners geconstateerde fouten in de MER Lelystad 2014 doorgevoerd. Daarnaast heeft uw Ministerie besloten om deze MER te actualiseren naar de huidige wet- en regelgeving en de meest recente operationele kennis over aanvliegroutes en verkeer.

In de eerste invoerronde koos uw Ministerie er voor geen onderscheid te maken tussen (a) de reparatie en (b) de actualisatie. Hierdoor was het onmogelijk inzicht te verkrijgen in de correcte versie van de oorspronkelijke MER 2014. Op verzoek van de Bewonersdelegatie heeft het Ministerie de reparatie en actualisatie stappen gesepareerd en eerst het MER 2014 gerepareerd om vervolgens de MER te actualiseren naar de huidige stand van zaken. Door deze gefaseerde aanpak is duidelijk geworden dat het studiegebied op basis van de Lden 40 contour van het oorspronkelijke MER 2014 te klein is gedefinieerd. De gerepareerde MER 2014 geeft duidelijk aan dat het belaste MER studiegebied aanzienlijk groter had moeten uitvallen en dat het grotere studiegebied tot een breder consultatieproces had moeten leiden. Aanzienlijke delen van het Oude Land (tot aan Apeldoorn) zouden ook betrokken moeten worden in het MER studiegebied.

De reparatie van het MER 2014 laat zien, dat de contouren van het oorspronkelijke studiegebied groter hadden moeten zijn. De geactualiseerde MER dient het juiste, vergrote gebied als studiegebied te hanteren.

In haar rapport ‘Een Ander Geluid’ stelt de Bewonersdelegatie dat de Nederlandse wet- en regelgeving te kort schiet in het adresseren van de hinderbeperking en het berekenen van milieubelasting bij lage aan/uitvliegroutes in luchtruim buiten het directe luchthaven gebonden MER gebied.

De Nederlandse wet- en regelgeving schiet te kort in het adresseren van hinderbeperking en milieubelasting bij lage aan/uitvliegroutes in luchtruim buiten het directe luchthaven gebonden MER gebied.

Vliegtuigtypen

Uw ministerie actualiseerde de MER door een uitwisseling van vliegtuigtypen. Zo werden vele B737-300 (1984) vluchten door B737-800 (1997), B737-700 (1996) vluchten vervangen. Dit terwijl de luchthaven Lelystad pas na 2040 volledig inzetbaar is voor de volle 45.000 vliegbewegingen waar de MER op anticipeert. Gezien de vooruitziende blik van de MER zou een keuze voor al bestaande **stillere vliegtuigtypen** als de B737-MAX (2017) en A320NEO (2017) **zeer** voor de hand hebben gelegen. Een keuze voor deze moderne vliegtuigtypen als invoer in de MER zou geresulteerd hebben in een **aanzienlijk kleinere geluidsruimte** voor de Luchthaven Lelystad.

Een meer realistische toekomstvisie op de samenstelling van het vliegverkeer is niet door uw ministerie gehanteerd. **De huidige invoerkeuze resulteert in een nieuw te nemen Luchthaven-besluit in 2018, waarin een geluidsruimte voor het jaar 2030 wordt vastgesteld, op basis van vliegtuigtechnieken uit de jaren 1980 en 1990. Daar zit tot 50 jaar vliegtechniek tussen.**

De Bewonersdelegatie stelt, dat de bewuste keuze voor de invoer van oudere, lawaaiige vliegtuigtypen bij de actualisatie van de MER Lelystad Airport 2014 resulteert in **een groter dan strikt noodzakelijke geluidsruimte die op den duur tot meer vliegbewegingen kan leiden**. De rekenmodellen van To70 bevestigen dit.

Tot consternatie van de Bewonersdelegatie resulteert de substitutie van B737-300 vliegtuigen met B737-800 en B737-700 in een **grotere geluidsruimte** voor Lelystad Airport dan in het oorspronkelijke Luchthavenbesluit 2014 is vastgelegd (de geluidsruimte gaat mogelijk van 71 decibel naar ruim 73 decibel). De Bewonersdelegatie acht dit onacceptabel en stelt dat de geluidsruimte voor Lelystad Airport, zoals vastgesteld in het Luchthavenbesluit 2014, minimaal gehandhaafd dient te worden en niet omhoog bijgesteld mag worden als resultaat van deze actualisatie.

De Bewonersdelegatie constateert dat de MER actualisatie heeft geresulteerd in een grotere geluidsruimte dan in het oorspronkelijke luchtvaartbesluit is vastgelegd. Dit vindt zij zeer ongewenst en schadelijk voor het vertrouwen van de samenleving.

De Bewonersdelegatie vindt, dat de toegewezen geluidsruimte uit het oorspronkelijke Luchthavenbesluit Lelystad Airport 2014 minimaal gehandhaafd dient te blijven.

Widebody vliegtuigen

Een tweede opmerking t.a.v. de keuze voor vliegtuigtypen is de inzet van 'widebody' vliegtuigen op Lelystad Airport. Het oorspronkelijke Luchthavenbesluit vermeldt geen enkele restrictie op de vliegtuigtypen die op de luchthaven mogen starten en landen. Bij navraag bij uw ministerie bleek dat widebody vliegtuigen wel degelijk op Lelystad mogen opereren. Deze zwaardere vliegtuigen (B767, B787, A330, B777, enz.) zijn echter niet in de oorspronkelijke MER opgenomen, terwijl zij vanaf Schiphol wel op vakantiebestemmingen worden ingezet. De Bewonersdelegatie is tijdens de actualisatie met uw ministerie overeengekomen dat ook widebody vliegtuigen onderdeel van de invoergegevens en de berekeningen dienen te zijn en deel uit zullen maken van de geactualiseerde MER. Hierop is overeenstemming bereikt dat 10% van de te berekenen vluchten (4.500 vliegbewegingen) uit B787 vliegtuigen zal bestaan. Uw ministerie beschikte niet over B787 profielen. Dus is er met aangepaste B737-800 profielen gewerkt.

De B787 berekeningen leidden de Bewonersdelegatie tot **opmerkelijke observaties**.

Moderne widebody vliegtuigen zoals de B787 zijn **stiller** dan de B737-800 bij start en landing. Dit betekent dat zij minder geluid maken dan de B737-800 over de beide handhavingspunten aan de uiteinden van de landingsbaan. Dit resulteert in meer geluidsruimte voor de luchthaven Lelystad. Echter de B787 maakt **meer lawaai** dan de B737-800 bij een horizontale vlucht op 3000 voet en belast de omgeving dus meer tijdens het aan- en uitvliegen van de luchthaven, vooral in Flevoland.

Daar Lelystad Airport slechts twee handhavingspunten (direct aan de kop van iedere baan) zal kennen **en er geen handhavingspunten voorzien zijn rond de wettelijk vastgelegd 48Lden contouren** binnen Flevoland, ontstaat een situatie waarbij de luchthaven bij inzet van moderne widebody vliegtuigen geluidsruimte wint, terwijl zij meer lawaai brengt onder de aan- en uitvliegroutes. Deze situatie is onacceptabel en vraagt om onmiddellijke invoering van meerdere handhavingspunten binnen de wettelijke contouren (en mogelijk daarbuiten) om variaties in vliegtuiggeluid op te vangen en te verrekenen in de beschikbare geluidsruimte.

> Inzet van vliegtuigen die stiller zijn bij start en landing, terwijl zij meer geluid in de omgeving brengen, mogen niet tot een grotere geluidsruimte leiden en de omgeving meer belasten.

Routes en vlieghoogten

De luchtverkeersleiding heeft aangegeven dat binnen het huidige luchtruimontwerp een maximum van 10.000 vluchten op de luchthaven Lelystad afgehandeld kan worden. Het Britse advies bureau Helios heeft in haar afwegingen aangegeven dat het maximum wel eens rond 7.000 vluchten zou kunnen liggen. De herindeling van het luchtruim zal zeker 5 jaren op zich laten wachten en wordt op zijn vroegst effectief in 2023. Op dit moment is naast een Plan van Aanpak betreffende de luchtruimherindeling, geen enkel inzicht in de uiteindelijke efficiency van het toekomstige luchtruim of in de resulterende routepatronen voor het aanvliegen van luchthavens. De invoer van route- en hoogteprofielen in de geactualiseerde MER Lelystad Airport heeft dan ook **een zeer hoog speculatief karakter**. Zo zijn de uitvliegroutes gebaseerd op ongelimiteerd uitklimmen, terwijl de aanvliegroutes uiterst pessimistisch trajecten kennen, waar 70km voor de baan op 3000 voet gevlogen wordt.

De Bewonersdelegatie stelt vast, dat de ingevoerde route- en stijgprofielen bij 45.000 vliegbewegingen van een 'ideaal plaatje' uitgaan met een zeer hoog speculatief gehalte. Hoogte restricties worden geheel los gelaten; er wordt direct door geklommen naar grote hoogte, terwijl de huidige B+ routes wel van kracht blijven. Er is onvoldoende technische onderbouwing om aan te nemen dat ongelimiteerd kan worden geklommen. Verder is het zeer wel mogelijk dat bij een geoptimaliseerd luchtruim nieuwe routes zullen worden geïntroduceerd. Echter, dit werd niet door het Ministerie meegewogen.

Dat deze aannames voor de MER Lelystad Airport zeer optimistisch zijn, wordt geïllustreerd door de uitspraken van de Chief Executive Officer van Luchtverkeersleiding Nederland in de NRC van 23 januari 2018, waarin deze verklaart geen garantie te kunnen afgeven dat na herindeling van het luchtruim aanvliegroutes van en naar Lelystad Airport hoger komen te liggen. In reactie op de uitspraken van de heer Van Dorst (CEO LVNL) hebt u, als verantwoordelijk minister, het volgende door de NRC laten optekenen:

Opheffing van de lage routes is volgens de minister een randvoorwaarde voor de herindeling. Van Nieuwenhuizen: „Anders gaan we het natuurlijk niet doen. Het doel is heel helder, we moeten van die lage vliegroutes af."

De Bewonersdelegatie ziet in uw uitspraak **een politieke wens** om tot ideale aanvlieg- en uitvliegprofielen voor de luchthaven Lelystad te komen. Uw uitspraken werden ten tijde van de MER actualisatie dan ook **door uw ministerie gebruikt ter onderbouwing van de gekozen optimistische invoer van vlieghoogten in de MER** (*zie bijlage 1: Argumentatie vlieghoogtes in MER actualisatie'*). Echter een politieke wens is onvoldoende voor een zeer optimistische invoer van complexe technische zaken in deze MER actualisatie.

De Bewonersdelegatie stelt, dat voor uw "ideaal" beeld van ongehinderd uitklimmen en aanvliegen op Lelystad Airport een dusdanig ingrijpende herindeling van het luchtruim benodigd is, dat de relocatie van overige luchtruimactiviteiten nabij de vliegroutes naar/van Lelystad ogenschijnlijk een zekerheid is. Bij uw 'ideaal' beeld blijven de B+ routes ook na herindeling bestaan. Dit is een foutieve aanname! De herindeling is immers bedoeld om het hele Nederlandse Luchtruim optimaal in te delen.

De Bewonersdelegatie beschouwt de MER actualisatie als toerekenen naar een gewenste situatie met uitsluitend uw eigen politieke uitspraken over het toekomstig luchtruim als onderbouwing.

Er zijn te veel onduidelijkheden over het toekomstige luchtruim om met grote zekerheid te stellen dat vliegprofielen totaal ongelimiteerd zullen zijn.

Gezien de **noodzaa**k om van een 'worst case scenario' uit te gaan, stelt de Bewonersdelegatie dat invoer van ideale hoogten voor de aan- en uitvlieghoogten bij 45.000 vliegbewegingen extreem onrealistisch zijn en dus ongewenst. De Bewonersdelegatie stelt dat uw ministerie terughoudender had moeten optreden bij de keuze van de invoer vlieghoogten, daar de Luchtruimvisie (2012) duidelijk stelt dat één van de uitgangspunten is, dat bij conflicten het Schiphol-verkeer en de militaire

luchtvaartactiviteiten prioriteit moeten krijgen boven vliegverkeer van de luchthavens Rotterdam, Eindhoven en Lelystad. Daar een toekomstig Schiphol meerdere wachtruimten nodig heeft, die veel beslag zullen leggen op het middelhoge luchtruim van Nederland en de defensie activiteiten tevens in dit luchtruim plaatsvinden, is een aanname van een volledig vrije toegang tot het luchtruim voor Lelystad Airport zeer optimistisch. De Bewonersdelegatie vindt het onvermijdelijk dat uw ministerie beduidend terughoudender keuzes maakt voor de invoer van de toekomstige route- en hoogteprofielen voor de MER Lelystad Airport.

De Bewonersdelegatie is van mening dat de ingevoerde route- en hoogteprofielen voor de aan- en uitvliegroutes voor de geactualiseerde MER Lelystad Airport niet realistisch zijn, hetgeen resulteert in een **onbetrouwbaar** beeld van de toekomstige geluidsbelasting voor de omgeving.

Vliegprofielen

De invoergegevens voor het berekenen van de MER bestaan uit meerdere onderdelen met verschillende variabelen. Een belangrijk aspect daarbij zijn de vliegprofielen, waarin Bewoners in de MER Lelystad Airport 2014 fouten hebben aangetroffen. Deze vliegprofielen bestaan naast het type vliegtuig en het motortype uit de routes met vlieghoogten en klimgradiënten, de stuwkracht en het geselecteerde motorvermogen en het startgewicht dat wordt gedefinieerd door de belading en de vliegafstand.

De invoer van vliegprofielen is een complexe exercitie, waarbij in meerdere stappen door verschillende partijen (LVNL, To70, NLR) per vliegtuigtype en per vliegafstand, een snelheid, hoogte en stuwkracht profiel wordt vastgesteld. Er zijn vele honderden profielen als invoer opgegeven. Na de reparatie en actualisatie van de profielen is de Bewonersdelegatie nog steeds van mening, dat de profielen een te theoretische weergave zijn van het werkelijke aan/uitvliegen van Lelystad Airport. De Bewonersdelegatie meent dat de doelstelling van de MER is een conservatieve, zogenaamde ‘Worst Case Scenario’ door te rekenen. Bij deze actualisatie van de MER is dit zeker niet het geval. De gekozen profielen zijn ronduit optimistisch te noemen. De aannames lijken veelal op een ideaal plaatje gebaseerd te zijn! Zo hebben de bewoners het volgende genoteerd betreffende de invoergegevens van de gehanteerde profielen voor 45.000 vliegbewegingen:

- Een **te laag** motorvermogen in vergelijking met een dagelijkse vluchtoperatie.
- Een **te lage** marge in het motorvermogen voor aanwezige wind of turbulentie.
- De stuwkracht houdt geen rekening met bochten, de snelheid is veelal te hoog.
- Bij hoge snelheden is de geluidsproductie lager; uw invoer vertekent de geluidscontouren.
- Voor ‘initial approach’ wordt **geen** snelheid restrictie / reductie toegepast.
- De invloed van het gebruik van flaps op geluid en motorvermogen wordt onderschat.
- Er wordt gerekend met gevarieerd doorklimmen, in plaats van het ongunstigste routeprofiel.
- De reken temperatuur is 15˚C, **niet de temperatuur van een warme zomerdag.**
- Er wordt onmiddellijk door geklommen naar grote hoogten, een onrealistisch ideaal beeld.
- Daarentegen gaan de naderingen uit van een zeer pessimistisch laagvlieg profiel, het welk u reeds als politiek onaanvaardbaar na herindeling luchtruim hebt benoemd.

De bewonersdelegatie stelt, dat de aannames binnen de vliegprofielen, die de basis vormen voor de geluidsberekeningen van de geactualiseerde MER, ter discussie staan. Zij zijn onvolledig en intern conflicterend en voldoen niet aan de eigen randvoorwaarden van het Ministerie:

- De vliegprofielen schieten aanwijsbaar tekort, resulterend in een te lage geluidsbelasting.
- Voor het uitvliegen is een **te optimistisch 'best case' scenario** genomen (zie box op blz. 8)
- Voor het aanvliegen is een **zeer pessimistisch 'worst case' scenario** genomen. Het Ministerie heeft toegezegd dat lang-laagvliegen na een herindeling van het luchtruim niet meer zou bestaan.

Voor openstelling van de luchthaven Lelystad in 2019 wordt de indeling van het huidige luchtruim door LVNL en de CLSK aangepast. Er komt een nieuwe civiele TMA Lelystad, terwijl militaire TMA zones veranderen van indeling en classificatie. Voor het aan/uitvliegen van Lelystad Airport gelden absolute minimum vlieghoogten van 5000 voet. Het MER Lelystad dient van een 'worst case scenario' uit te gaan. Dit vereist voor het berekenen van geluidscontouren bij inzet van de laagst bruikbare vlieghoogten. **Dit is niet geschied**. Alle berekeningen gaan uit van een optimale dagelijkse operatie en niet van de beschikbare minimum vlieghoogten. Dit levert een ideaal plaatje op, hetgeen niet voldoet aan de regels van een MER.

De Bewonersdelegatie stelt, **dat het ministerie geen 'worst case scenario' voor het actualiseren van de MER Lelystad Airport heeft gehanteerd en dat zij hiermee niet aan de randvoorwaarden van de MER voldoet.**

Rapporten en studies

De invoergegevens voor de MER zijn veelal gebaseerd op externe rapporten en studies. Sommige van deze rapporten zijn ons inziens gebaseerd op een inventarisatie van 2007 (o.a. vogelbestanden).

Volgens de wetgeving dienen rapporten recent te zijn. Een ouder onderzoeksrapport kan onder bepaalde omstandigheden (is het aspect dat onderzocht is aan verandering onder hevig of niet) niet ouder zijn dan 2 jaar. *Zie artikel 8.70 lid 5 van de Wet luchtvaart voor een luchthavenbesluit:*

"Artikel 8.70 Wet luchtvaart
1. Voor een luchthaven waarvan op grond van artikel 8.1, tweede lid, is bepaald dat deze van nationale betekenis is, wordt het luchthavenbesluit bij algemene maatregel van bestuur vastgesteld.
(…)
5. Bij de vaststelling van het luchthavenbesluit kan in ieder geval gebruik worden gemaakt van gegevens en onderzoeken die niet ouder zijn dan twee jaar.
(…)"

Niet alleen zijn de onderliggende rapporten waarschijnlijk gedateerd; de populatie van een aantal vogelsoorten, zoals verscheidene soorten ganzen, zijn de afgelopen jaren spectaculair gestegen.

De Bewonersdelegatie heeft **onvoldoende** kunnen vaststellen of alle invoergegevens voor de actualisatie van het MER op - de wettelijk vereiste - recente onderzoeken gebaseerd zijn.

3.2 Uitvoering van de berekeningen

De Bewonersdelegatie heeft in nauwe samenwerking met, en ondersteund door, het bureau dBvision (Utrecht) de berekeningen van de MER reparatie en actualisatie gecontroleerd. Voor de technische details van deze contra-expertise verwijzen wij u naar het eindrapport van dBvision. Het eindrapport stelt dat de berekeningen juist zijn uitgevoerd.

In dit rapport vraagt de Bewonersdelegatie aandacht voor enkele observaties van dBvision:

Bij de geluidberekeningen is gebruik gemaakt van de correcte regelgeving voor geluid, inclusief de berekeningsmethodiek. Voor Luchthaven Schiphol is een actuele , Europese berekeningsmethodiek gebruikt. Echter, de Nederlandse, enigszins achterhaalde, rekenmethodiek is voor Lelystad Airport gebruikt.

De Bewonersdelegatie vraagt zich af, waarom deze verschillende rekenmethodieken zijn gebruikt. Deze berekeningen resulteren tenslotte in beleidslijnen voor de handhaving van luchthavens.

Rekenmethoden

De rapportage van dBvision stelt (para 3.6.1) dat de rekenmethode ingezet voor het berekenen van omgevingsgeluid bij de actualisatie van de MER Lelystad wel volgens de regelgeving is, maar een verouderde methodiek betreft. Deze verouderde methodiek resulteert in een te grote dempingswaarde van het geluid voor kleine hoeken naast het grondpad. Dit in vergelijking met recente Europese rekenmethoden, die mogelijk wel voor berekeningen rond de luchthaven Schiphol worden ingezet, maar in de actualisatie van de MER Lelystad niet zijn toegepast. Het resultaat is dat de lagere Lden contouren, die ver van het grondpad liggen, met de Europese methode nog verder van het grondpad komen te liggen, terwijl hogere geluidscontouren, die vlakbij het grondpad liggen, met de Europese methode nog iets dichterbij komen.

De Bewonersdelegatie stelt, dat de rekenmethodieken voor de MER Lelystad in lijn dienen te zijn met Europese normen en in ieder geval gelijk dienen te lopen met gehanteerde rekenmethodieken rond de luchthaven Schiphol. Dit is op dit moment **NIET** het geval.

Cumulatie van Geluid

Het rapport van dBvision bevat observaties over de cumulatie van geluid. Geluidscumulatie is de optelsom van het geluid van rijkswegen, spoorwegen, industrieën en andere omgevingsgeluiden. In de MER Lelystad is slechts een vereenvoudigde cumulatie van geluid toegepast voor bestaande rijkswegen en spoorwegen, daar er geen rekening is gehouden met bebouwing. De geluidsbelasting van deze wegen en spoorwegen is daardoor overschat en additionele geluidseffecten van het vliegen op Lelystad Airport is daarmee onderschat. Door het niet meewegen van bebouwing in de geluidscumulatie resulteert een incorrect beeld van de totale geluidsbelasting in de regio's onder de aan/uitvliegroutes naar/van Lelystad Airport.

De Bewonersdelegatie is van mening, dat het MER Lelystad Airport op het onderwerp 'cumulatie van omgevingsgeluid' niet aan de benodigde diepgang van berekenen voldoet.

Grenswaarden en Geluidslimieten

De geluidsberekeningen in de contra-expertise uitgevoerd door dBvision tonen aan dat er buiten het studiegebied (nabij Apeldoorn) grenswaarden van 40dB bereikt worden in de variant B+ met 10.000 vliegbewegingen zonder heringedeeld luchtruim. Het Ministerie stelt dat deze waarden NIET bereikt worden, daar de luchtverkeersleiding stijgende vliegtuigen gevarieerd zal laten uitklimmen. Hierdoor zouden niet alle vliegtuigen op de zelfde locatie klimstuwkracht inzetten. Het standpunt van het Ministerie voldoet in de ogen van de Bewonersdelegatie NIET aan de MER randvoorwaarden dat een 'worst-case-scenario' berekend dient te worden. Verder meent de Bewonersdelegatie dat deze contour berekeningen duidelijk aangeven dat het MER studiegebied te klein is gedefinieerd en dat hierdoor het consultatie en inspraak proces van de Alderstafel Lelystad onvoldoende breed heeft geopereerd. Als laatste stelt de Bewonersdelegatie vast, dat de contra-expertise van dBvision aantonen dat er LA-max waarden bereikt worden in Noord Holland, de Noordoostpolder, Friesland en delen van Gelderland - tot aan het centrum van Nijmegen - die 60dB en soms 65dB overschrijden. De inzet van berekende geluidsgemiddelden in Lden waarden, verhullen dat er wel degelijk maximale waarden boven 40 Lden bereikt worden buiten het MER studiegebied.

De Bewonersdelegatie stelt vast, dat het studiegebied van de MER Lelystad te klein gedefinieerd is, dat bij 10.000 vliegbewegingen op de B+ routes de grenswaarden van Lden 40 nabij Apeldoorn overschreden worden en dat er LA-max waarden van 60dB tot 65dB te vinden zijn in de provincies Noord Holland, Flevoland, Friesland en Gelderland.

Deze geluidswaarden geven duidelijk aan dat **vluchtfrequenti**e meegewogen moet worden in de handhaving van hinderbeperking.

Luchtkwaliteit en Emissies

De Bewonersdelegatie heeft inzage gekregen in de resultaten van de berekeningen voor luchtkwaliteit en emissies resulterend uit de actualisatie van de MER Lelystad Airport 2014.

Op basis van deze resultaten heeft de Bewonersdelegatie de volgende observaties.

Het, in de MER uitgevoerde, deelonderzoek luchtkwaliteit geeft een beeld van de effecten betreffende de emissie en depositie bij 45.000 vliegbewegingen per jaar bij de voorgenomen uitbreiding van Lelystad Airport, in overeenstemming met de MER Lelystad Airport 2014.

De MER berekeningen zijn uitsluitend gebaseerd op uitstoot van emissies tot een hoogte van 3000 voet. Emissies boven de 3000 voet – dus over een groot aantal relatief lage vliegkilometers boven Nederland - worden niet meegenomen in de berekeningen, terwijl daar wel emissies plaatsvinden. Deze aanpak is gangbaar bij huidige luchtvaart milieuberekeningen (op basis ICAO Annex 16, Volume

II Aircraft Engine Emissions), daar zich rond de 3000 voet een luchtlaag bevindt (menglaag) die emissies op grotere hoogte doet verwaaien.

De Bewonersdelegatie meent, dat, met in achtneming van de afspraken in het VN Klimaatakkoord van Parijs, alle emissies die bijdragen aan klimaatverandering, ongeacht de hoogte waarop zij vrijkomen, meegewogen dienen te worden.

Wanneer de achtergrondnorm voor emissies (*Fijnstof PM10 en Fijnstof PM2,5*) overschreden wordt, zouden geen nieuwe activiteiten ondernomen moeten worden (*zie bijlage 2: Luchtkwaliteit en emissies*). Uit de MER blijkt dat voor beide fijnstof emissies de eindwaarden boven de World Health Organisation (WHO) advieswaarden komen. In het MER wordt aangenomen dat de achtergrondconcentraties en emissiefactoren van het wegverkeer in de toekomst afnemen en er daarom een dalende trend te zien is in de dispositie.

Deze aanname wordt niet verder onderbouwd.

Wanneer er geen daling in achtergrond concentraties optreedt, zal de hoeveelheid fijnstof na openstelling van Lelystad voor groot luchtverkeer juist toenemen.

Lelystad Airport blijkt aangemerkt te zijn als prioritair project met een gereserveerde ruimte in de PAS van 1 mol/ha/ jaar. In de Wieden in Noordwest-Overijssel op 43 km van de luchthaven is de additionele depositie maximaal 0,3 mol N/ha/jr, op de Noord Veluwe ca 0,85 mol/ha/jaar en op de Weerribben maximaal 0,3 mol N/ha/jr wat binnen de voor Lelystad Airport gereserveerde ruimte valt.

De Bewonersdelegatie stelt, wanneer grenswaarden van emissies rond gevoelige habitatten reeds overschreden zijn, er geen ontheffing of uitzondering mag worden verleend aan een nieuwe vervuilende activiteit.

Veiligheid

Op het gebied van veiligheid heeft de Bewonersdelegatie inzage gekregen in de eindresultaten van de MER actualisatie. Dit betreft zowel veiligheid op de grond als vliegveiligheid.

Op het gebied van grondveiligheid stelt de Bewonersdelegatie, dat de uitkomsten van de actualisatie binnen de normgrenzen vallen en dat de actualisatie geen grote wijzigingen in het eindresultaat opleveren. Aangetekend moet worden dat statistisch gezien een hogere vluchtfrequentie invloed zal hebben op de veiligheid op de grond, zowel op en rond de luchthaven, als onder de vliegroutes. Dit aspect is niet meegewogen in de MER berekeningen voor 45.000 vliegbewegingen.

Verder constateren wij, dat er onzekerheid is over het beschikbaar hebben van een goed uitgeruste en bemande brandweerkazerne tijdens de openingsuren van de Luchthaven.

Op het gebied van vliegveiligheid heeft de Bewonersdelegatie wel enige kanttekeningen.

Vogels

De burgerluchtvaart concentreert zich hoofdzakelijk op het risico van vogelaanvaring nabij de luchthavens en heeft tot nu toe nauwelijks aandacht gehad voor en-route vogelaanvaringen op een hoogte van omstreeks 2000 meter. Ook verkeersleiders weten er nauwelijks iets van en hebben dat ook toegegeven. Kennis over deze materie is wel aanwezig bij de Luchtmacht, die daar uitgebreid onderzoek naar heeft gedaan en vliegpatronen erop heeft aangepast. De samenstelling van de vogelgroep bepaalt uiteindelijk het schade-potentieel. Het probleem is dat de burgerluchtvaart denkt dat ze uitsluitend een lokaal probleem hebben en het en-route risico niet (onder)kent.

De Bewonersdelegatie stelt, dat voor het onderwerp Vogels en het risico op vogelaanvaringen de MER van verkeerde aannames en gegevens is uitgegaan. De risico's in de MER worden geschat op basis van een literatuurstudie en (deels) verouderde gegevens. Incidentele waarnemingen van Vogelbescherming Nederland suggereren dat er veel meer vliegbewegingen van risicosoorten rondom de planlocatie voorkomen dan waar in de MER van wordt uitgegaan. Hierdoor kan geen accurate inschatting worden gedaan van het aanvaringsrisico van vogels met vliegtuigen voor luchthaven Lelystad. Alleen gedegen wetenschappelijk veldonderzoek naar vliegbewegingen van vogels in de omgeving van de luchthaven gedurende alle seizoenen en weertypes, inclusief een onafhankelijke peer review, kan antwoord geven op de vraag of en hoeveel vogels er vliegen en welke risico's dit met zich meebrengt voor de vliegveiligheid en welke effecten de luchthaven heeft op de **omringende natuurgebieden.** Hierbij dienen ook de effecten van mogelijke vogel-beperkende maatregelen, welke nodig zijn om de vliegveiligheid te kunnen vergroten, onderzocht te worden op de beschermde natuurwaarden van nabijgelegen natuurgebieden.

Op grond van het MER concludeert ook de Commissie MER dat vogelconcentraties in dit gebied een risico voor de vliegveiligheid vormen. De omvang van deze risico's vergt nader onderzoek, zoals ook in de MER is gesteld.
Om te voldoen aan de eisen met betrekking tot vliegveiligheid dienen maatregelen te worden getroffen, waaronder het vastleggen van een beperkingengebied in het luchthavenbesluit. De Commissie MER constateert dat de effectiviteit en de milieugevolgen van deze maatregelen vooraf in beeld moeten worden gebracht. Significant negatieve gevolgen voor Natura 2000-gebieden door vogelwerende maatregelen zijn immers niet uitgesloten. De Commissie heeft aangegeven dat voorafgaand aan het besluit onderzocht en geïnventariseerd moet worden welke maatregelen ter voorkoming van aanvaringen met vogels noodzakelijk zijn voor een verantwoorde uitbreiding van het vliegverkeer en wat daarvan de effecten op de instandhoudingsdoelstellingen zijn.

Voor de actualisatie van de MER heeft uw ministerie extra onderzoek laten verrichten naar het risico voor vogelaanvaringen. Uw ministerie is bekend met het risico van vogelaanvragen, daar u deelneemt in het 'Convenant reduceren risico vogelaanvaringen Schiphol 2016–2018'. Dit convenant kent vier sporen ter reductie van het risico van vogelaanvaringen rond de luchthaven. In de geactualiseerde MER Lelystad is te lezen dat: 'Luchtverkeer op andere Nederlandse luchthavens wint sneller hoogte en daalt sneller en verblijft zo gedurende kortere tijd op hoogtes tussen 1.800 en 3.200 m. Tussen 1.800 en 3.200 m kunnen in voor- en najaar trekkende vogels passeren en in mindere mate ook in de zomer en winter. Deze vogels kunnen een risico vormen voor het luchtverkeer op deze hoogte; **meer dan voor luchtverkeer van en naar vliegvelden met reguliere start- en landingsprocedures.**

Toch trekt het geactualiseerde MER de volgende conclusie. 'Op grond van het voorgaande is **geen sprake van een duidelijk verhoogd risico voor het luchtverkeer** van en naar Lelystad op hoogtes tussen 1.800 m en 3.200 m; dit in vergelijk tot het risico voor luchtverkeer van en naar andere vliegvelden dat kortere tijd in de onderste 3.200 m luchtlaag verblijft.' Het geactualiseerde MER stelt dit, terwijl de ondersteunende grafieken (*en operationele ervaringen van het Ministerie van Defensie*)

tijdens het voor- en najaar op enkele routes duidelijk verhoogd risico op bepaalde uren van de dag aangeven.

De startbaan van Lelystad Airport ligt op slecht 5,5km van de Oostervaardersplassen. De Wet Luchtvaart (artikelen 8.44, vierde lid, 8.47, derde lid, 8a.50, eerste lid, 8a.51, eerste lid) stelt dat rondom de start- en landingsbaan, binnen een straal van 6km beperking gelden t.a.v. vogel-aantrekkende bestemmingen. De Bewonersdelegatie heeft niet kunnen vaststellen of Lelystad Airport volledig aan deze wetgeving voldoet.

De startbaan van Lelystad Airport ligt op minder dan de wettelijke 6KM van de vogel aantrekkende bestemming de Oostvaardersplassen.

Daarnaast stelt de Bewonersdelegatie vragen bij de uitgevoerde risico analyse voor vogelaanvaringen in het geactualiseerde MER, daar het studiegebied uitsluitend gericht is op de directe luchthaven omgeving (en niet op de aansluitroutes). Tevens staan er tegenstrijdigheden in het rapport.

Uiteindelijk ligt het risico voor vogelaanvaringen bij de luchtvaartmaatschappijen. Het huidige Nederlandse AIP (*handboek voor luchtvaart*) geeft duidelijk aan dat de regio Lelystad / IJsselmeer een **hoger vogelaanvaring** risico bevat. Het is aan de luchtvaartmaatschappij en haar klanten of zij dit risico aanvaarden.

Sinds 2006 broedt de Zeearend weer in Nederland. Deze beschermde roofvogel valt onder de Wet natuurbescherming met haar strikte beschermingseisen. De Zeearend broedt o.a. binnen het MER-gebied bij Biddinghuizen. De Bewonersdelegatie heeft het Ministerie hierop gewezen. Echter, zij heeft geen reactie ontvangen van het Ministerie op de vraag of er onderzoek uitgevoerd is naar de effecten van het vliegen op Lelystad op het leefgebied van de Zeearend.

De Bewonersdelegatie heeft geen onderzoeken kunnen vinden naar de effecten van Lelystad Airport op andere geluidsgevoelige dieren, zoals vleermuizen die in het MER gebied voorkomen.

De Bewonersdelegatie is van mening, dat om de risico's voor de vliegveiligheid en de effecten op de omringende natuurgebieden in te schatten de MER moet uitgaan van actuele gegevens gebaseerd op wetenschappelijk veldonderzoek, vertaald in maatregelen. Gezien de snelle wijzigingen in vogelstanden stelt de Bewonersdelegatie dat het gehanteerde literatuur onderzoek te kort schiet.

4. Algemene beschouwingen in het kader van de luchthaven Lelystad

Al in een eerder stadium hebt u ons verzocht u 'open, frank en vrij' te adviseren over alle zaken welke wij onder uw aandacht willen brengen. Tijdens onze contra-expertise hebben wij een aantal algemene observaties opgedaan en een aantal MER specifieke factoren genoteerd. Deze leggen wij graag aan u voor.

Wet en regelgeving

De Bewonersdelegatie stelt vast, dat de wet- en regelgeving omtrent handhaving van de luchtvaartsector en luchthavens aangescherpt dient te worden. Zo blijkt het vaststellen van de geluidsruimte rond een luchthaven (er is geen enkele wet- of regelgeving voor geluidsnormen voor aan- en uitvliegroutes) niet tot stand komt door een politieke discussie rond de bijdrage van de luchtvaart aan de samenleving, maar resulteert dit **uit rekensommen die door de overheid worden uitgevoerd op basis van invoergegevens van de aanvrager**. Wij zijn van mening, dat een aanvrager op geen enkele wijze invloed mag uitoefenen op het bepalen van zijn/haar geluidsruimte! **Het bepalen van geluidsruimte dient een onafhankelijke taak van de overheid te zijn.**

De Bewonersdelegatie stelt vast, dat door het wijzigen van enkele aannames tijdens de actualisatie van de MER Lelystad, een grotere geluidsruimte voor de luchthaven is ontstaan dan de oorspronkelijke vastgestelde geluidsruimte in het MER 2014 (van 71 naar 73 decibel). De Bewonersdelegatie meent, dat dit niet de bedoeling kan zijn, daar in haar ogen het vaststellen van geluidsruimten door de samenleving (het parlement) dient te geschieden. Het vasthouden aan de oorspronkelijke parlementair vastgestelde handhavingsnormen, met daarnaast een heroverweging van de wet en regelgeving vinden wij hier noodzakelijk.

Het huidige coalitieakkoord stelt, dat 'Door de focus te leggen op hinderbeperking in plaats van het aantal vliegbewegingen we werken aan een betere leefomgeving en luchtkwaliteit, terwijl de sector met slimmere en schonere vliegtuigen ruimte kan creëren voor groei van het aantal vluchten.'

De Bewonersdelegatie stelt vast, dat er **geen enkele wet- en regelgeving is omtrent hinderbeperking voor lage aan- en uitvliegroutes buiten de directe luchthaven omgeving.**

Uit correspondentie van uw ministerie (ILT – zie bijlage 4: Brief ILT-2018/4203) blijkt dat recente wijzigingen in de Wet Luchtvaart de mogelijkheid voor uw ministerie om effectief te handhaven op basis van een luchthaven geluidsruimte, negatief heeft beïnvloed. Wij citeren:

'…..dat in de wijziging van de Wet Luchtvaart, die de basis vormt voor het nieuwe normen- en handhavingsstelsel, grenswaarden voor de geluidbelasting in handhavingspunten niet meer voorkomen, waardoor de handhaving daarvan minder geloofwaardig is.'

Hierop volgt over de wijziging van de Wet Luchtvaart:

'Begin 2016 hebben zowel de Tweede als Eerste Kamer het wetsvoorstel aangenomen. Daarmee liggen de contouren van het nieuwe normen- en handhavingsstelsel vast en is zeker gesteld dat de grenswaarden voor geluidsbelasting in handhavingspunten gaat verdwijnen.

Gezien het feit, dat ILT meldt dat handhaving van geluidsbelasting op handhavingspunten ‘minder geloofwaardig is’ en dat de grenswaarden voor geluidsbelasting als handhavingspunten **gaan verdwijnen**, stelt de Bewonersdelegatie grote vraagtekens bij de huidige MER actualisatie!

Immers, de nieuwe grenswaarden voor de handhavingspunten van de luchthaven Lelystad zijn berekend en worden **opgetrokken van 71 naar 73 decibel**. Hierdoor ontstaat juist meer geluidsruimte voor de luchthaven Lelystad.

De Bewonersdelegatie acht dit **onaanvaardbaar.**

Verder beïnvloedt de invoer van oudere vliegtuigtypes de geluidsbelasting van handhavingspunten en dus de milieugrenzen, waarop het Luchthavenbesluit is gebaseerd. De Bewonersdelegatie meent, dat het feit dat uw Ministerie betrokken is bij de berekening van de geluidsruimte, leidt tot een mogelijke schending van de functiescheidingen binnen de overheid. Bij deze MER actualisatie berekent uw ministerie de geluidsruimte voor de luchthaven Lelystad namens de opdrachtgever, terwijl u tevens toezichthoudster (ILT) bent op de naleving en handhaving van de vast te stellen geluidsruimte. Terwijl uw ministerie schriftelijk (ILT) laat weten dat handhaving van de geluidsbelasting ‘minder geloofwaardig is’.

De Bewonersdelegatie verzoekt uitleg over recente wijzigingen in de Wet Luchtvaart en uw mogelijkheden tot het handhaven van luchthaven geluidsruimten. Daarnaast stellen wij **vragen** bij de **gehanteerde scheiding der functies** binnen uw ministerie bij het berekenen, vaststellen en handhaven van geluidsruimten op luchthavens.

Ook ten aanzien van de stikstof depositie denkt de Bewonersdelegatie dat naar de wet- en regelgeving gekeken dient te worden. Op dit moment is voor beschermde habitattypen op de Veluwe en in Noordwest-Overijssel de achtergronddepositie al te hoog. Normaliter leidt een dergelijke constatering ertoe, dat de beoogde nieuwe activiteit (i.c. het vliegen op de luchthaven Lelystad) geen doorgang kan vinden. Echter de uitbreiding van de Luchthaven Lelystad heeft, boven andere sectoren, prioriteit gekregen in de PAS bij het toewijzen van ruimte voor stikstof depositie. De Bewonersdelegatie meent, dat commerciële luchtvaart reeds voldoende uitzonderingen kent (BTW op brandstof en tickets) om nog verdere additionele rechten te verwerven in deze tijd van een milieubewuste samenleving.

De Bewonersdelegatie stelt, dat in de hedendaagse samenleving vervuilende industrieën uitsluitend bij uitzondering prioriteit mogen verwerven binnen de regelgeving van het PAS en dat dit parlementair getoetst dient te worden.

Crisis en herstelwet

De Bewonersdelegatie heeft aan het ministerie de vraag gesteld of de Crisis- en Herstelwet, zoals toegepast bij het huidige Luchthavenbesluit van 2015, ook toegepast wordt bij het nu nieuw vast te stellen Luchthavenbesluit Lelystad. Daarop heeft de Bewonersdelegatie helaas geen antwoord ontvangen. (Zie bijlage 6: Juridisch aspecten)**.**

De Bewonersdelegatie is van mening, dat het nieuw te nemen Luchthavenbesluit Lelystad niet onder de Crisis en Herstelwet mag vallen.

Cumulatie van geluid

De Bewonersdelegatie stelt vragen bij het niet-hanteren van geluidscumulatie in de geactualiseerde MER Lelystad Airport. De achtergrond hiertoe betreffende de bepaling en normering vinden wij niet in de Wet Luchtvaart; in de additionele MER toets die door u is toegezegd, moet er volgens de Bewonersdelegatie echter wel cumulatief gekeken worden. Dit is een te bestuderen aspect gezien de significante gevolgen van de luchtverkeersroutes op de wijdere omgeving.
Volgens de Wet Geluidshinder dient gekeken te worden naar cumulatie van industrie, wegen, spoor, en “andere geluidszones”. Volgens hoofdstuk 8 is dat óók van toepassing op de luchtvaart(terreinen).

De Bewonersdelegatie meent, dat luchtvaart geen uitzondering mag zijn op de gangbare normen voor geluidscumulatie in de MER berekeningen.

Handhaving

Tot 8 februari 2018 verkondigde de overheid dat op Lelystad Airport sprake zou zijn van "maximaal 45.000 vliegbewegingen".[1[1]]

Met ingang van 8 februari 2018 werd, na een verzoek uit de Tweede Kamer om toelichting op een NRC artikel van 4 februari 2018, deze formulering aangepast naar de frase "maximale gebruiksruimte gebaseerd op 45.000 vliegtuigbewegingen".[2[2]]

Deze formulering leidde tot verwarring, omdat deze toch nog ruimte laat voor meer dan 45.000 vliegbewegingen en dit was voor Kamerlid Laçin aanleiding tot het indienen van een motie op 14 februari 2018, die *de regering verzoekt te bevestigen dat het maximaal aantal vliegbewegingen op luchthaven Lelystad er zoals afgesproken 45.000 zijn, zonder onderscheid te maken in het type vlucht of vliegbeweging*.

De Minister heeft deze motie overgenomen met de belofte haar uiteindelijke beslissing in deze zo duidelijk mogelijk op te schrijven. Op het moment van schrijven van dit advies zijn wij nog in afwachting van de schriftelijke verduidelijking van de Minister.

1[1] https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2015/03/31/lelystad-airport-krijgt-ruimte-om-te-groeien

2[2] https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2018/02/08/beantwoording-verzoek-lid-kroger-groenlinks-over-het-nrc-bericht-veel-meer-vluchten-voor-lelystad-airport

De Bewonersdelegatie gaat in de navolgende paragrafen in op deze kwestie. Het is namelijk wel degelijk zo, dat in het huidige Luchthavenbesluit uit 2015 sprake is van handhaving op geluid en niet op aantal vliegbewegingen. Dit is ook bij de werkbesprekingen in het kader van de MER reparatie en actualisatie nadrukkelijk bevestigd. Een herzien besluit zal waterdichte garanties moeten bieden dat de handhaving op aantal zal plaatsvinden, waarbij de volgende kwesties moeten worden geadresseerd:

- ✓ het met elkaar in overeenstemming brengen van beide manieren van handhaven (op vliegbewegingen en op hinderbeperking);
- ✓ het eenduidig definiëren van het begrip vliegbewegingen: welk verkeer wordt meegeteld en welk niet;
- ✓ het eenduidig definiëren van het begrip hinderbeperking: alleen geluid of ook andere parameters;
- ✓ het opnemen van de voorgenomen methode(n) van handhaving in het luchthavenbesluit en niet (alleen) in de nota van toelichting;
- ✓ het wettelijk vastleggen van de voorgenomen methode(n) van handhaving;
- ✓ het vastleggen hoe op 'Lelystad' een handhaven op aantallen vliegbewegingen moet worden geïmplementeerd, gegeven dat 'Lelystad' geen slot-regulering kent.

De discussie heeft zich de afgelopen jaren toegespitst op deze door de overheid verkondigde maxima van 10.000 vliegbewegingen tot 2023, daarna doorgroeiend tot 25.000 vliegbewegingen (1e tranche) respectievelijk 45.000 vliegbewegingen (2e tranche).

Voor de delegatie was e.e.a. aanleiding zich te verdiepen in de betekenis van het gebruik van het woord *maximaal* door de overheid.


Rijksoverheid

Home > Actueel > Nieuws >

Lelystad Airport krijgt ruimte om te groeien

Nieuwsbericht | 31-03-2015 | 09:00

Lelystad Airport mag groeien tot een luchthaven met maximaal 45.000 vliegbewegingen per jaar. Dit besluit over de ontwikkeling van Lelystad Airport is vandaag in het Staatsblad geplaatst. Lelystad Airport neemt hiermee een deel van de groei van het vliegverkeer van Schiphol over. Hierdoor krijgt Schiphol meer ruimte voor vluchten met passagiers die overstappen, het zogenoemde transferverkeer. Dit versterkt de mainportpositie van Schiphol. In Flevoland geeft de groei van de luchthaven Lelystad een impuls aan de regionale economie en werkgelegenheid.

Publicatie Rijksoverheid 31 maart 2015: maximaal 45.000 vliegbewegingen: toen al werd gerekend in termen van geluidsruimte, al werd dit niet zo gecommuniceerd naar de burgerij.



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
T 070-456 0000
F 070-456 1111

Kenmerk
IenW/BSK-2018/31063

Datum 8 februari 2018
Betreft Beantwoording verzoek lid Kröger (GroenLinks) over het NRC-bericht 'Veel meer vluchten voor Lelystad Airport'

Geachte voorzitter,

Hierbij ga ik in op het verzoek van het lid Kröger (GroenLinks) om te reageren op het NRC-bericht 'Veel meer vluchten voor Lelystad Airport'[1] van 4 februari 2018.

In het krantenartikel wordt gesproken over het toelaten van maximaal 60.000 vliegtuigbewegingen op Lelystad Airport. Laat ik hier volstrekt helder over zijn: tot de herindeling van het luchtruim is voor groot commercieel luchtverkeer sprake van maximaal 10.000 vliegtuigbewegingen en als plafond voor de lange termijn is sprake van een maximale gebruiksruimte gebaseerd op 45.000 vliegtuigbewegingen.

Kamerbrief Ministerie I&W d.d. 8 februari 2018: maximale gebruiksruimte gebaseerd op 45.000 vliegbewegingen: inmiddels door de Minister in debat gegarandeerd door overnemen van de SP motie van 14 februari, schriftelijke formulering volgt nog.

De handhaving van maximaal 45.000 vliegbewegingen

Het navolgende betoog dient te worden gelezen in het licht van de hierboven beschreven uiteenzetting. Dit is een zeer actueel en politiek gevoelig onderwerp. De formulering in het navolgende is scherp kritisch. Wij verzoeken de lezer bij lezing in aanmerking te nemen dat het Ministerie inmiddels heeft getoond gevoelig te zijn voor de aangedragen argumenten.

Het regeerakkoord van de huidige regering stelt dat: *Door de focus te leggen op hinderbeperking in plaats van het aantal vliegbewegingen werken we aan een betere leefomgeving en luchtkwaliteit, terwijl de sector met slimmere en schonere vliegtuigen ruimte kan creëren voor groei van het aantal vluchten*. Een consequentie van het regeerakkoord is, dat het aantal vliegbewegingen mogelijk niet langer gemaximaliseerd zal zijn op 45.000, maar bij inzet van stillere vliegtuigen aanzienlijk hoger komt te liggen, tot wel 60.000 vliegbewegingen. Verder zijn de handhaving niveaus van de geluidsruimte berekend op basis van 45.000 vliegbewegingen, maar niet voor de tussenliggende periodes, waarin het maximum op 10.000 of 25.000 vliegbewegingen is vastgesteld.

Het regeerakkoord kan betekenen dat Nederland overstapt van handhaving van luchthaven capaciteit op basis van aantallen vliegbewegingen, naar handhaving uitsluitend op basis van hinderbeperking via geluidsruimtes. Deze overstap leidt tot meer vliegbewegingen bij inzet van stillere vliegtuigen.

In lijn met de Motie Lacin (14-02-2018), aangehouden door de Minister van I&W, stelt de Bewonersdelegatie dat **een harde limiet van 45.000 vliegbewegingen** in het uiteindelijke Luchthavenbesluit Lelystad Airport opgenomen dient te worden.

Dit Luchthavenbesluit kan tot stand komen **na herindeling van het luchtruim** met de daarbij behorende **optimale vliegroutes**.

Wanneer gesproken wordt van maximaal 45.000 vliegbewegingen dan veronderstelt de normale burger dat de handhaving plaatsvindt op basis van tellingen en dat er dus niet meer zal worden gevlogen dan 45.000 vliegbewegingen. Zeker niet wanneer de overheid uitsluitend communiceert in termen van "maximaal".

In het onderstaande wordt uiteengezet hoe de handhaving op 45.000 vliegbewegingen in het Luchthavenbesluit 2015 bedoeld is en hoe deze werd omgerekend in een te handhaven geluidsruimte.

1. Het Business Plan van de aanvrager stelt een vluchtoperatie voor de luchthaven voor.
2. Dit plan gaat uit van mix van vliegtuigen.
3. Het gewenst aantal vliegbewegingen wordt vastgesteld door de overheid, in dit geval op 45.000.
4. In een MER wordt de bijbehorende geluidsproductie berekend.
5. Bij de berekeningen worden verschillende ‘oudere’ vliegtuigen ingevoerd.
6. Bestaande, stillere vliegtuigtypes, zoals de Boeing 737 MAX en de Airbus 320 NEO, worden niet opgenomen, terwijl de grenswaarde met oog op de verre toekomst wordt opgesteld.
7. Aan de 45.000 vliegbewegingen wordt 10% zakenverkeer geluidsruimte toegevoegd (totaal 49.500 vbw).
8. Bovenop de resulterende 49.500 komt 20% meteotoeslag, totaal zijn dat 59.400 vliegbewegingen groot verkeer.

8.1 Eerste tranche – 25k marktscenario

Baan	Etmaal	Groot verkeer	Helikopter verkeer	Klein verkeer	Totaal
05	**Totaal**	**14.079**	**11.000**	**40.000**	**65.079**
	Dag	9.726	10.155	35.120	55.001
	Avond	3.019	795	4.880	8.694
	Nacht	1.334	50	-	1.384
23	**Totaal**	**20.721**	**15.400**	**56.000**	**92.121**
	Dag	15.018	14.217	49.168	78.403
	Avond	4.568	1.113	6.832	12.513
	Nacht	1.135	70	-	1.205
Totaal		**34.800**	**26.400**	**96.000**	**157.200**

8.2 Tweede tranche – 45k marktscenario

Baan	Etmaal	Groot verkeer	Helikopter verkeer	Klein verkeer	Totaal
05	**Totaal**	**23.827**	**6.000**	**15.000**	**44.827**
	Dag	18.254	5.428	13.170	36.852
	Avond	4.274	523	1.830	6.627
	Nacht	1.300	50	-	1.350
23	**Totaal**	**35.573**	**8.400**	**21.000**	**64.973**
	Dag	28.040	7.598	18.438	54.076
	Avond	6.431	732	2.562	9.725
	Nacht	1.102	70	-	1.172
Totaal		**59.400**	**14.400**	**36.000**	**109.800**

Hierboven wordt getoond: uit het MER onderzoek uit 2014, Deel 4a, Deelonderzoek Geluid, pagina 104. Daar is het totale aantal vliegbewegingen te zien dat resulteert uit deze manier van rekenen.[3[3]]

Het is nodig hier kort in te gaan op het begrip meteotoeslag. Meteotoeslag werd geïntroduceerd om de volgende reden. Aan elk baaneinde bevindt zich een handhavingspunt. De aan een baaneinde toegestane geluidsruimte wordt gebaseerd op het statistische gegeven van (in Nederland) dat de wind gedurende 60% van de tijd uit 'westelijke richtingen' komt en gedurende 40% van de tijd uit 'oostelijke richtingen'.

Evenwel, wanneer de wind zich niet 'houdt' aan deze statistiek dan kan het gebeuren dat een geluidsruimte voortijdig vol gevlogen is. Op dat moment zou bij de betreffende windrichting van die baan geen gebruik meer kunnen worden gemaakt. Om dit te compenseren wordt in de toegestane geluidsruimte een opslag meegerekend van 10 procentpunten meer vliegbewegingen. Dus voor gebruik van baan 05 wordt dan gerekend met 50% vliegbewegingen in plaats van 40% en voor gebruik van baan 23 met 70% vliegbewegingen in plaats van 60%.

De bedoeling van de meteomarge is uiteraard niet om deze volledig vol te vliegen - men zou dan uitkomen op 120% van het toegestane aantal vliegbewegingen. Bovendien zal dat, bij het wisselen

[3[3]] Op dezelfde wijze komt 25.000 vbw neer op 34.800 vliegbewegingen, inclusief 10% zakenverkeeropslag en 20% meteo opslag.

der windrichtingen, ook niet altijd mogelijk zijn. Wel is het mogelijk - en dat is ook vast te stellen aan de hand van historische voorbeelden - om bij slim gebruik een zeer aanzienlijk deel van deze marge toch op te gebruiken. En aangezien hierop niet gehandhaafd wordt is er voor een dergelijk praktijk wettelijk gezien geen enkele belemmering.

Een grafische weergave van deze manier van rekenen wordt hieronder getoond.



De ontstane geluidsruimte wordt uitgedrukt in decibel Lden. In het onderstaande staatje wordt aangegeven welke geluidsruimte berekend was voor de MER 2014 (ongewijzigd overgenomen in het Luchthavenbesluit 2015), en de nieuwe getallen zoals deze voorzien zijn in de gerepareerde en geactualiseerde MER 2018.

Handhavingswaarden	Baan 05	Baan 23
MER 2014	71,01 dB(A)	71,61 dB(A)
MER 2018	73,21 dB(A)	73,90 dB(A)
Verschil	**2,20dB(A)**	**2,29 dB(A)**

Wat opvalt in dit staatje is dat de toegestane geluidsniveaus in de MER 2018 aanzienlijk hoger zijn geworden dan die in de MER 2014. Deze verhoging is te verklaren door de correctie die is uitgevoerd op de vliegprofielen van de Boeing 737. Eén van de fouten die HoogOverijssel had gevonden was dat meer lawaaiige types zoals de Boeing 737-700 en -800 hierin niet waren meegenomen.

Gevolg van het wel meenemen van deze B737 types was niet een afname van het toegestane aantal vliegbewegingen, maar integendeel er volgde juist een vergroting van de toegestane geluidshinder.

De Bewonersdelegatie constateert, dat bij de totstandkoming van een MER een **toename** van geluidshinder automatisch wordt vertaald in een **verhoging** van de geluidsdrempels voor de handhavingspunten.

Voor het Ministerie was dit een normale gang van zaken en de delegatie vond geen begrip voor haar standpunt dat wanneer je op hinder wil handhaven je ook op hinder dient te normeren en niet de gewenste aantallen vliegbewegingen als uitgangspunt dient te nemen.

Op de vraag van de delegatie of deze wijze van handhaven bij het stiller worden van het vliegverkeer niet zou leiden tot een toename van het aantal vliegbewegingen werd in eerste instantie ontwijkend geantwoord. Pas bij zeer lang doorvragen werd duidelijk dat dit inderdaad het geval is. Met als gevolg dat het aantal vliegbewegingen ver boven de 60.000 uit zou kunnen komen.

Op de vraag of bij handhaving op hinder ook andere hinderparameters werden meegenomen zoals uitstoot (CO2, NOX, fijnstof, ultrafijnstof) en frequentieverhoging van het aantal vliegbewegingen, werd ontkennend geantwoord.

Op de vraag of op de maxima van 10.000 vliegbewegingen en 25.000 vliegbewegingen op enigerlei wijze gehandhaafd zou worden, werd eveneens ontkennend geantwoord.

De Bewonersdelegatie stelt vast, dat de overheid het woord *maximaal* tot zeer recent op ‘flexibele” wijze heeft gebruikt. Een niets vermoedende burger meent, dat "maximaal 45.000 vliegbewegingen" precies zo bedoeld is. Bij lang doorvragen blijkt dat het om aanzienlijk meer kan gaan: 60.000 tot wel 80.000 vliegbewegingen. De delegatie acht dit geen fatsoenlijke manier om met de burger te communiceren.

De delegatie toont waardering voor het feit, dat de huidige Minister haar besluit (mondeling) heeft toegelicht om 45.000 vbw als een hard plafond te beschouwen.

De Bewonersdelegatie is van mening, dat wanneer de overheid wil handhaven op hinder in plaats van op aantallen vliegbewegingen, er een brede discussie dient te zijn over de wijze, waarop deze handhaving moet worden geïmplementeerd. De discussie moet gaan over alle handhaving parameters (en niet alleen geluid): ook uitstoot zoals CO2, NOx, (ultra)fijnstof en de vliegfrequentie (LaMax). Een beleid dat op hinder handhaaft, dient ook op hinder te normeren. De mate van hinder die wordt vastgesteld dient de uitkomst te zijn van een brede maatschappelijke discussie, die uitmondt in een door de samenleving en politiek gedragen norm.

Zoals de overheid op dit moment acteert, roept zij de verdenking over zich af de term "handhaving op hinder" te misbruiken om meer vliegbewegingen te realiseren.

In lijn met de voorgaande vaststelling: de MER vertaalt de door aanvrager gewenste aantallen vliegbewegingen naar een hindernorm en verleent op die norm vervolgens vergunning (in de vorm van een Luchthavenbesluit). Door deze werkwijze bepaalt de aanvrager zelf de mate van hinder die toelaatbaar is. **Bij geen enkele andere vorm van vergunningsverlening is dit gebruikelijk.**

De samenleving bepaalt de norm; de handhaving dient op die norm gebaseerd te zijn.

De delegatie maakt bezwaar tegen de term gebruiksruimte, zoals gebezigd in Kamerbrief van 8 januari 2018. Deze term doet vermoeden dat hierin eventueel meerdere factoren hebben bijgedragen aan een zorgvuldige afweging. Er is echter maar één factor meegewogen, namelijk geluidshinder. Dit is daarom ook van belang omdat de stillere vliegtuigen weliswaar tot 40% stiller zijn dan de huidige vloot maar slechts circa 15% zuiniger. In concreto leidt een 40% stillere vloot tot 66% meer vliegbewegingen (59.400 * 1,66 = 99.000 vbw) en tot 41% meer uitstoot.

De Bewonersdelegatie vraagt snelle verduidelijking van het handhavingsbeleid en vastlegging in wettelijke normen.

In alle overleggen en rapporten van LVNL, CLSK, het Ministerie en Helios wordt gesproken over maximaal 10.000 vliegbewegingen op Lelystad Airport tot herinrichting luchtruim. Daar het MER berekend wordt op basis van een maximum van 45.000 vliegbewegingen en een nieuw Luchthavenbesluit op deze MER gebaseerd zal zijn, hebben inwoners geen enkele garantie dat de overheid zich de komende jaren aan een maximum van 10.000 vliegbewegingen zal houden. De in de geactualiseerde MER berekende handhaving niveaus voor de geluidsruimte is geschied op basis van 45.000 vliegbewegingen. De handhaving niveaus voor de tussenliggende periodes, waarin het maximum aantal vliegbewegingen op 10.000 of 25.000 zal liggen, zijn niet vastgesteld.

Op basis van de huidige geactualiseerde MER is het vaststellen van een Luchthavenbesluit voor 10.000 vliegbewegingen groot handelsverkeer op de Luchthaven Lelystad onmogelijk. De handhaving voor 10.000 vliegbewegingen is (a) niet vastgesteld en (b) de actualisatie van MER 2018 heeft op basis van discutabele invoer plaatsgevonden.

Bij Schiphol is afgesproken, dat de geluidswinst bij inzet van stillere vliegtuigen voor 50% ten goede komt van de omwonenden en voor 50% ten goede van de groei van het vliegverkeer. De Bewonersdelegatie stelt vast, dat voor de luchthavens Rotterdam-The Hague, Eindhoven en Lelystad over eventuele toewijzing van de geluidswinst, nog geen afspraken zijn gemaakt.

De Bewonersdelegatie stelt, dat indien luchthavens uitsluitend op basis van geluidsruimte gehandhaafd worden, er duidelijke **afspraken gemaakt dienen te worden over de toewijzing van geluidswinst bij inzet van stillere vliegtuigen.**

Aan de beide uiteinden van de landingsbaan van Lelystad Airport komen twee handhavingspunten. Voor deze punten is in de MER een maximale geluidsbelasting berekend. De berekende waarden voor deze handhavingspunten bepalen de jaarlijkse toegestane geluidsbelasting in de dagelijkse operatie. De Bewonersdelegatie stelt vast, dat bij handhaving de geluidsbelasting wordt **berekend** en niet is gebaseerd op daadwerkelijke **geluidsmetingen**.

De Bewonersdelegatie stelt, dat de Nederlandse overheid bij wijziging van haar handhavingsbeleid voor luchthavens van aantallen vliegbewegingen naar hinderbeperking op basis van milieuruimte, dient over te stappen op het tevens **meten** van de daadwerkelijke milieubelasting in de dagelijkse operatie van de luchthaven.

Gezien de verschillen in geluidsproductie tussen verschillende vliegtuigtypen in de verschillende stadia van hun vlucht, pleit de Bewonersdelegatie voor invoering van meerdere handhavingspunten over het gehele routestelsel tot en met een hoogte van 6000 voet.

Ter afsluiting van het onderwerp handhaving, wil de Bewonersdelegatie graag aandacht vragen voor de contra-expertise uitgevoerd door dBvision. In haar rapport heeft dBvision de vrijheid genomen om, ter ondersteuning van de beleidsvoering, een vergelijking op genomen van het overheidsbeleid rond geluidsruimten voor rijkswegen, spoorwegen en luchtvaart.

De Bewonersdelegatie vraagt uw speciale aandacht voor hoofdstuk 5: '*Beleidsmatige beoordeling vanuit het perspectief van verkeer'* in de contra-expertise uitgevoerd door bureau dBvision.

5. Luchtvaartbeleid

Een belangrijke aanleiding voor de openstelling van de luchthaven Lelystad voor het groot handelsverkeer is de vermeende noodzaak (goedkope) vakantievluchten van de Luchthaven Schiphol uit te plaatsen naar regionale luchthavens in ons land ter bescherming van de hub-functie van Schiphol. Uw ministerie is verzocht een 'Verkeersverdelingsregeling' op te stellen. Deze zal bepalen op welke wijze commercieel verkeer van Schiphol naar Lelystad uitgeplaatst zal worden. Het selectie criterium voor uitplaatsing van Schiphol naar Lelystad dient 'vakantievlucht' te zijn, waarbij de eindbestemming als selectie criterium wordt gehanteerd. De Bewonersdelegatie stelt grote vraagtekens bij dit beleid.

In alle documenten en in het overleg met de Tweede Kamer is steeds gezegd dat het gebruik van Lelystad Airport alleen bestemd is voor vliegmaatschappijen die bereid zijn hetzelfde aantal "slots" op Schiphol op te geven. Enkele jaren geleden werd hetzelfde beleid beoogd voor de luchthaven Eindhoven. Echter in de praktijk is gebleken dat de groei op Eindhoven geheel autonoom heeft plaatsgevonden en dat er vrijwel geen slots op Schiphol zijn vrijgekomen. In een speciaal debat met de Kamercommissie is "het failliet" van dit selectiviteitsbeleid vastgesteld. Ook werd in het debat geconstateerd dat er voor uitvoering van het beleidsvoornemen Lelystad nog geen enkel instrument beschikbaar is.

Uit recente navraag bij de betreffende slot autoriteit, Airport Coördinator Netherlands (ACNL) werd duidelijk dat de verkeersverdeling nog niet geregeld is. Sterker nog: **ACN stelt niets te kunnen doen, daar wettelijk kader ontbreekt**! Immers Lelystad Airport is geen "slot gereguleerde luchthaven".

Hier volgen enkele citaten uit het ACN antwoord op vragen van de Bewonersdelegatie:
"ACNL is bij de toewijzing van slots gebonden aan Europese wetgeving, de zgn. Slotverordening. Deze bepaalt dat slots op neutrale, transparante en non-discriminatoire wijze dienen te worden toegekend. Onderscheid naar bestemming, type vervoer, nationaliteit etc. is niet toegestaan. ACNL kan en zal hier dan ook geen onderscheid in maken bij de toekenning van slots op Schiphol."
Op de vraag: "hoe kan ervoor gezorgd worden dat een toegewezen slot ook daadwerkelijk een slot op Schiphol vrij maakt, zoals de bedoeling is van de TK en het Ministerie " ontving de Bewonersdelegatie het antwoord: *"Zoals gezegd is slottoewijzing op Lelystad niet aan de orde. Wanneer een luchtvaartmaatschappij vertrekt van Schiphol kan deze het slot teruggeven aan de coördinator of gebruiken voor een andere operatie. "*

De Bewonersdelegatie is van mening, dat de Luchthaven Lelystad niet opengesteld kan worden voor er sluitende juridische regelingen zijn getroffen ter vervanging van de gefaalde Verkeersverdelingsregeling.

Nederland heeft de komende jaren een te kort aan luchthavencapaciteit. Er is nu reeds een tekort aan luchthaven 'slots' . Luchtvaartmaatschappijen die op Nederland willen vliegen worden nu reeds teleurgesteld. In lijn met het internationale klimaatverdrag van Parijs dient Nederland een omslag te maken naar een duurzame samenleving, waarin de uitstoot van schadelijke stoffen drastisch wordt teruggebracht. Ongebreidelde groei van de uitstoot van de luchtvaart past niet in dit beeld en Nederland zou dus voorzichtig dienen te handelen in het uitbreiden van haar luchthavencapaciteit. Het uitbreiden van luchthavencapaciteit en het toekennen van additionele luchthaven 'slots' staat haaks op de klimaatafspraken.

Inwoners van Nederland zijn graag trots op hun land en zien graag dat het land een gidsfunctie vervult. In dit kader zou een vooruitstrevend milieubeleid voor de luchtvaart goed passen binnen de wensen van de samenleving. De Bewonersdelegatie stelt dat het creëren van 'slot' schaarste een effectief middel kan zijn om de groei van de luchtvaart onder 'beleidscontrole' te krijgen. Een basis wet in de economie is dat bij schaarste de prijs per eenheid omhoog gaat. De laatste luchthaven 'slots' in Nederland zouden dus eigenlijk tegen de allerhoogste prijs verhandeld dienen te worden en niet, zoals nu door uw ministerie wordt voorbereid, tegen sterk gereduceerde luchthaven tarieven beschikbaar gesteld moeten worden aan de allergoedkoopste vakantievluchten. De Bewonersdelegatie wijst hier op het Britse luchtvaartbeleid waar reeds jaren, met succes, een vrije handelsmarkt bestaat voor het verhandelen van de uiterst schaarse 'slots' op de luchthaven London Heathrow.

De Bewonersdelegatie is van mening, dat Nederland voorop dient te lopen in het ontwikkelingen van nieuwe beleidsmaatregelen voor de luchtvaart. Het huidige beleid waarbij de laatste luchthaven slots tegen de laagste prijs op de markt worden gezet voor het goedkoopste verkeer, past geheel niet binnen dit beeld.

In de bijlagen hieronder treft u een aantal van onze opmerking t.a.v. de MER actualisatie in meer details. Mocht u vragen hebben over onze bijdrage dan beantwoorden wij deze graag.

Tot slot willen wij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat hartelijk dank voor de ontvangen ondersteuning van onze werkzaamheden. Uw uitnodiging aan onze delegatie deel te nemen aan de MER actualisatie was uniek en heeft bewoners voor het eerst betrokken bij een complex proces ter voorbereiding van politieke besluitvorming. Wij dank u zeer voor deze unieke samenwerking en uw vertrouwen in de Bewonersdelegatie Lelystad Airport.

Hoogachtend,
Alexander ter Kuile

Voorzitter

Delegatieleden:

Ton van Aalderen, Ellen Out, Petra Kanitz, Geke Kiers, Jan Rooijakkers, Wim Liesker, Ruud Holswilder, Jules van der Weerd, Judo Bakker, Alexander ter Kuile en Leon Adegeest (*tot 4-02-2018*)

Op zondag 4 februari heeft Leon Adegeest, een van de leden van het bewonerscomité, besloten om zijn deelname te beëindigen. Tijdens ons overleg op maandag 5 februari heeft hij zijn besluit toegelicht en wij hebben daarvan kennis genomen. De delegatie heeft begrip voor zijn beweegredenen maar vindt het erg jammer dat wij van zijn zeer gewaardeerde bijdrage en deskundigheid niet meer op dezelfde wijze gebruik kunnen maken. We hebben gezamenlijk besloten dat we de rapporten en analyses van Leon kunnen blijven gebruiken, maar dat we onze concept rapporten niet meer met hem zullen delen in verband met de afgesproken vertrouwelijkheid. We danken Leon voor zijn enorme inzet en getoonde deskundige inbreng met soms baanbrekende inzichten.

Bijlagen:

Bijlage 1: Aanvliegroutes en hoogten - Ministerie van infrastructuur en Waterstaat

Bijlage 2: Luchtkwaliteit en emissies

Bijlage 3: Systeem wereld versus Leef wereld

Bijlage 4: MER Lelystad Airport

Bijlage 5: Vliegroute, hoogtes en geluidsprofielen.

Bijlage 6: Juridische aspecten

Bijlage 7: Scheiding van functies

Bijlage 8: Wet Luchtvaart en Vogel aantrekkende Bestemmingen

Bijlage 1

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Argumentatie vlieghoogtes in MER Actualisatie

Algemeen

Randvoorwaardelijk voor de doorgroei van Lelystad naar 45.000 vliegbewegingen is, dat samen met de daarvoor benodigde luchtruimherziening ook de routes geoptimaliseerd worden. Optimalisatie is gericht op hogere / efficiëntere routes met minder hinder. De minister geeft dit als randvoorwaarde voor de herziening mee.

De luchtruimvisie uit 2012 beschrijft de ambities op het gebied van veiligheid, capaciteit, kosteneffectiviteit en milieu. Om deze ambities te realiseren en knelpunten op te lossen, wordt in de luchtruimvisie een drietal oplossingsstrategieën benoemd:

1. Modernisering van het operationele luchtverkeersleidingconcept;
2. Optimalisering en vereenvoudiging van de luchtruiminrichting;
3. Betere benutting luchtruim door een flexibel en dynamisch beheer van het luchtruim.

Deze drie oplossingsstrategieën vormen de pijlers van de luchtruimherziening, zoals beschreven in het plan van aanpak voor het programma luchtruimherziening (Kamerstuk 31936 nr. 431). Het programma luchtruimherziening beslaat het gehele traject van ontwerp tot en met realisatie met passende participatie over deze onderwerpen. Daarin zullen o.a. concepten als vaste vertrek- en naderingsprocedures, benutten van moderne techniek aan boord van vliegtuigen, het vergroten van de voorspelbaarheid van vliegverkeer en nauwkeuriger navigeren plek krijgen. Deze concepten staan nog steeds overeind.

Tevens zal in de luchtruimherziening gekeken worden naar het benodigde aantal en de ligging van de wachtgebieden voor Schiphol, waaronder de ligging van het wachtgebied voor Schiphol boven Flevoland (IAF ARTIP). Naast de hinderbeperking door hogere routes die de luchtruimherziening op moet leveren, maken hogere routes het voor de luchtverkeersleiding ook efficiënter om verkeer van en naar Lelystad met minder werklast af te handelen.

Door zowel LVNL, CLSK als externe onderzoeksbureaus, zoals Helios, is bevestigd dat binnen de huidige luchtruimstructuur niet meer dan 10.000 vliegtuigbewegingen afgehandeld kunnen worden. Fundamentele herziening van het Nederlandse luchtruim is dus noodzakelijk voor onder meer:

- de verdere ontwikkeling van Schiphol en regionale luchthavens in termen van capaciteit en impact op de omgeving.
- aansluitroutes waarbij sneller door geklommen kan worden voorbij 6.000 voet en waarbij de doorgroei van Lelystad naar 45.000 vliegbewegingen wordt mogelijk gemaakt. Hierbij moet gestreefd worden naar een optimaal klimprofiel voor het vliegtuig.

- adequate militaire opleiding- en trainingsgebieden en routes die passen bij de operationele concepten van de krijgsmacht; de F35 en militaire onbemande luchtvaartuigen zijn daar een onderdeel van.

Met de co-locatie van de militaire luchtverkeersleiding bij LVNL eind 2017 is een eerste belangrijke stap gezet om tot optimale luchtzijdige bereikbaarheid en verdere ontwikkeling van Lelystad te kunnen komen.

Geluidsberekeningen MER

De hoogtes die zijn gehanteerd voor de geluidsberekeningen in de MER uit 2014 – en die in de MER-actualisatie voor de eindsituatie met 45.000 vliegtuigbewegingen wederom worden gehanteerd – gaan uit van een heringericht luchtruim, waarin na de start door de vliegtuigen direct kan worden door geklommen. Gezien het voorgaande is deze aanname nog steeds valide. Wel worden hier, mede gezien de discussies hierover met de Bewonersdelegatie, ten behoeve van de MER actualisatie diverse gevoeligheidsanalyses uitgevoerd, zodat ook de effecten van andere scenario's inzichtelijk worden. Zo worden naast de voornoemde aannames tevens scenario's getoond voor 45.000 bewegingen, waarbij voor (een deel van) het verkeer lager gevlogen wordt. Ook wordt, zoals afgesproken met de Bewonersdelegatie, inzichtelijk gemaakt wat de effecten zijn, indien ook in een hernieuwd luchtruim langere stukken level op 6000 voet wordt gevlogen voor 45.000 vliegtuigbewegingen. Dit ondanks het feit dat deze situatie in de werkelijkheid niet zal gaan voorkomen, omdat volgens de luchtverkeersdienstverleners binnen de huidige luchtruimstructuur niet meer dan 10.000 bewegingen kunnen afhandelen en bij de herindeling, zoals hierboven geschetst, routes worden ontwikkeld gericht op een hoger/efficiënter profiel. Door middel van deze gevoeligheidsanalyses wordt in de MER actualisatie bij 45.000 bewegingen inzichtelijk gemaakt wat de effecten van verschillende hoogtes zijn op de geluidscontouren.

Op het moment dat bekend is hoe de aansluitroutes er straks in het heringedeelde luchtruim uit zullen zien, zal een evaluatie plaatsvinden waarbij opnieuw naar de nu gedane aannames voor de MER Actualisatie wordt gekeken. Ook zal worden bezien of op dat moment vervolgacties ten aanzien van het MER (en het Luchthavenbesluit) nodig zijn.

Vliegen in praktijk bij 10.000 vliegtuigbewegingen

LVNL en CLSK hebben een ontwerp van de aansluitroutes gemaakt. De routes zijn conservatief ontworpen (om onder alle omstandigheden veilig te kunnen vliegen). In de praktijk zal veelal hoger worden gevlogen. In welke mate dat het geval is op voorhand door de luchtverkeersdienstverleners moeilijk in te schatten. Daarom zal in de tijdelijke situatie vanaf de opening van Lelystad Airport tot aan herindeling van het luchtruim worden gemonitord in welke mate in de praktijk hoger wordt gevlogen dan aangegeven in het ontwerp. De wijze waarop deze monitoring wordt vormgegeven zal door het ministerie in samenwerking met betrokken partijen worden uitgewerkt.

Bijlage 2

Luchtkwaliteit/Emissies

Algemeen

Het in de MER uitgevoerde deelonderzoek luchtkwaliteit geeft een beeld over de effecten betreffende de emissie en depositie bij 45.000 vliegbewegingen per jaar bij de voorgenomen uitbreiding van Lelystad Airport, overeenkomstig het MER 2014.

T.b.v. de luchtkwaliteit is in het rapport gekeken naar de emissies van NO_2, PM10 en PM2,5 en CO_2. De emissie van ultrafijnstof is buiten beschouwing gebleven. Verwezen wordt naar langdurig onderzoek dat door RIVM wordt uitgevoerd en waarvan medio 2021 resultaten te verwachten zijn. Door TNO uitgevoerd metingsonderzoek[4] heeft aangetoond dat juist het ultrafijnstof specifiek gerelateerd wordt aan de uitstoot door vliegtuigen. Eerder onderzoek nabij de luchthaven van Los Angeles[5] , Toronto[6] en Kopenhagen toonden hetzelfde aan.
Een dierstudie toont aan dat ultrafijnstof aanleiding geeft tot gezondheidsklachten als longaandoeningen en hart- en vaatziekten[7]. In Amerika is door onderzoek de invloed van ultrafijnstof op de sterftecijfers aangetoond[8] . In Nederland loopt nog een langdurige studie, maar de verwachting is dat ook hier het verband tussen uitstoot van fijnstof en gezondheidsrisico's aangetoond wordt.

Getallen:
Alle onderstaande berekende getallen hebben betrekking op de directe omgeving van Lelystad Airport. Met emissie van stoffen boven 3000 voet (ca 950 m) wordt geen rekening gehouden.

De totale uitstoot van **fijnstof PM10** in µg/m^3 wordt berekend op:

Huidige situatie 2015	22,32	
Autonome ontwikkeling 2025	20,57	
Plan 45k vbw in 2025	20,58	(waarvan 0,23 µg/m^3 het aandeel door vliegverkeer)

De WHO advieswaarde voor fijnstof PM10 is 20 µg/m^3.
Alle waarden liggen hier boven.
Wanneer de achtergrondnorm al overschreden wordt zouden geen nieuwe activiteiten ondernomen moeten worden.
In de MER wordt aangenomen dat de achtergrondconcentraties en emissiefactoren van het wegverkeer in de toekomst afnemen en er daarom een dalende trend te zien is in de resultaten.

---

[4] TNO Schiphol onderzoek; ECN4166531/02.06.2015, Menno Keuken, Marcel Moerman, Peter Tromp

[5] Emissions from an International Airport Increase Particle Number Concentrations 4‑fold at 10 km Downwind , American Science Technology, pubs.acs.org/est, Neelakshi Hudda, Tim Gould, Kris Hartin, Timothy V. Larson, and Scott A. Fruin, page 6628 – 6635.

[6] Characterizing the spatial distribution of ambient ultrafine particles in Toronto, Canada: A land use regression model Scott Weichenthal, Keith Van Ryswyk , Alon Goldstein , Maryam Shekarrizfard, Marianne Hatzopoulou

[7] Nader verkennend onderzoek ultrafijnstof rond Schiphol, RIVM Rapport 2015-0110, A. Bezemer et al)

[8] Association of Short-term Exposure to Air Pollution With Mortality in Older Adults, Qian Di, MS; Lingzhen Dai, ScD; YunWang, PhD; Antonella Zanobetti, PhD; Christine Choirat, PhD;Joel D. Schwartz, PhD; Francesca Dominici, PhD

Deze aanname wordt niet verder onderbouwd. Wanneer er geen daling in achtergrondconcentraties optreedt, zal de hoeveelheid fijnstof juist toenemen.

De totale uitstoot van **fijnstof PM2,5** in µg/m^3 wordt berekend op:
Huidige situatie 2015 13,73
Autonome ontwikkeling 2025 12,23
Plan 45k vbw in 2025 12,27 (waarvan 0,23 µg/m^3 het aandeel door vliegverkeer)
Aangenomen wordt dat de vliegverkeer emissie van PM2,5 gelijk zal zijn aan die van PM10.
De WHO advieswaarde voor PM2,5 is 10 µg/m^3.
Alle berekende waarden liggen hier ruimschoots boven.
Wanneer de achtergrondnorm al overschreden wordt zouden geen nieuwe activiteiten ondernomen moeten worden.

Door overschakeling op zwavelarme vliegtuigbrandstof kan de hoeveelheid (ultra)fijnstof flink naar beneden gebracht worden.[9]

CO_2
De emissie van CO2 wordt berekend tot op een hoogte van 3000 voet (ca 1000m), daarboven wordt geen rekening gehouden met uitstoot van CO2. Echter: vliegtuigen zetten hun motoren niet uit boven deze hoogte. Het extra vliegverkeer van 45K levert een extra bijdrage aan de CO_2 emissie, aangezien de emissie geen reductie op het totaal vliegverkeer van Schiphol zal veroorzaken en een negatieve bijdrage zal leveren aan de klimaatakkoorden van Parijs.
Bij verbranding van 1 liter kerosine (ca 0,80 kg) komt 2,5 kg CO_2 vrij. (1 kg kerosine levert 3,1 kg CO_2).
Ook bij gebruik van biobrandstof zal de uitstoot van CO_2 niet verminderd worden!
Voor de productie van biobrandstof zullen grote hoeveelheden bossen gekapt moeten worden, of landbouwgronden onttrokken worden aan de voedselproductie. Dat levert geen structurele oplossing voor de CO_2 emissie t.g.v. extra vliegverkeer.
Volgens gegevens[10] levert 1 ha ca 3300 kg koolzaad welke uiteindelijk ca 1600 liter koolzaadolie geeft.
Volgens tabel 19 (MER 2014, bijlage luchtkwaliteit blz. 42 is de toename aan CO_2 productie per jaar voor de voorgenomen extra vliegbewegingen voor Lelystad Airport: (alléén landen, taxiën en opstijgen) 69.000 ton.
Om 69.000 ton CO_2 te produceren is ca. 22.000 ton brandstof nodig. Dit komt overeen met de opbrengst van ≈ 14 000 ha koolzaad.
Het totale oppervlak van Nederland dat in gebruik is als akkerland bedraagt 505 000 ha[11].

Het extra brandstof verbruik t.b.v. laagvliegen wordt buiten beschouwing gelaten, evenals het verbruik tijdens het vliegen op grotere hoogte.

Geur
De belangrijkste oorzaak van mogelijke geurhinder rondom luchthavens is de kerosinegeur vanwege enerzijds landende en opstijgende vliegtuigen en anderzijds grondactiviteiten zoals transport en overslag van kerosine. Het taxiën, eventueel proefdraaien en tanken levert een belangrijk aandeel. Gesteld wordt dat de mate van hinder bepaald kan worden door middel van vragenlijsten die door omwonenden worden ingevuld. Omdat de situatie voor Lelystad Airport grotendeels nog in de

[9] Impacts of aviation fuel sulfur content on climate and human health. Zarashpe Z. Kapadia[1,2], Dominick V. Spracklen[2], Steve R. Arnold[2], Duncan J. Borman[3], Graham W. Mann[2,4], Kirsty J. Pringle[2], Sarah A. Monks[2,a,b], Carly L. Reddington[2], François Benduhn[5], Alexandru Rap[2], Catherine E. Scott[2], Edward W. Butt[2], and Masaru Yoshioka[2]
[10] http://www.ppo.nu/chocolade/index.php?p=/discussion/1009/rendement-1ha-koolzaad
[11] http://www.clo.nl/indicatoren/nl2119-agrarisch-grondgebruik-

toekomst ligt, zal een inschatting gemaakt moeten worden door middel van dosis-effect relaties. Zowel omtrent de dosismaat zelf als de relaties, waaruit aantallen gehinderden bepaald kunnen worden, bestaan veel onzekerheden.
Uit de evaluatie Schipholbeleid (2005) blijkt dat de totale groep ernstig gehinderden door geur van vliegtuigen beduidend minder groot is dan de groep die ernstig wordt gehinderd door geluid van vliegtuigen. Ook meer in het algemeen is het aandeel ernstig gehinderden door geur niet zo groot. Echter, geurbeleving in een landelijk gebied is veel intenser dan in stedelijke gebieden rond Amsterdam en Rotterdam. In een landelijk gebied ruik je elke auto of tractor die voorbij rijdt. Komende vanuit het oosten van het land ruik je bij Moordrecht al de raffinaderijen in de buurt van Pernis. Eenmaal een aantal km verder wordt je ondergedompeld en ruik je de geur niet meer. Daarom zal extra geur t.g.v. vliegbewegingen op Schiphol of Rotterdam veel minder beleefd worden dan in plattelandsgebieden.

Deposities
Emissie van NO_2 zal leiden tot extra depositie van stikstof. In de MER 2014 wordt alleen gerekend met een depositie van stoffen beneden een hoogte van 3000 voet (ca 950 m) in de directe omgeving van Lelystad Airport.
Uit de resultaten blijkt dat in de directe omgeving van de luchthaven t.g.v. wegverkeer een toename van maximaal 0,6 mol/ha/jaar optreedt. Verder van de luchthaven af neemt dit af, en in de omgeving van de noordrand van de Veluwe bedraagt de toename circa 0,02 mol/ha/jaar.
Uit de herziene berekeningen (juni 2014) blijkt de toename t.g.v. van het vliegverkeer ca 0,4 mol/ha/jaar aan de noordrand van de Veluwe.
Lelystad Airport blijkt aangemerkt als prioritair project met een ruimte in de PAS van 1 mol/ha/ jaar. De maximale invulling is op de noord Veluwe ca 0,85 mol/ha/jaar wat binnen de gereserveerde ruimte valt.
In het rapport wordt aangenomen dat er geen depositie op andere kwetsbare gebieden onder de (aansluit)routes plaats vindt. De emissie boven 3000 voet heeft volgens het MER 2014 geen invloed op deposities.
In de directe omgeving ondervinden de Wieden, Weerribben en de Veluwe op last van Stikstofdepositie. (Berekeningen tot een hoogte van 3000 voet)

Wieden
De Wieden liggen in Noordwest-Overijssel op 43 km van de luchthaven. De additionele depositie zal hier maximaal 0,3 mol N/ha/jr bedragen. Het gebied is aangewezen voor negen habitattypen waarvan er acht (zeer) gevoelig zijn voor stikstofdepositie. De achtergronddepositie is hier thans en in de toekomst relatief laag. Hierdoor is slechts voor habitattypen van zeer voedselarme omstandigheden sprake van een overschrijding van de kritische waarde. Voor deze vier typen zijn effecten niet op voorhand uit te sluiten.
De vier typen (vochtige heiden, blauwgraslanden en overgangs- & trilvenen) bestaan bij de gratie van jaarlijks maaien en afvoeren van het maaisel. Het is de vraag of dit maaibeheer toereikend is om het eventuele effect (verhoging van de hoeveelheid stikstof in het systeem) van additionele depositie voor te blijven. Met maaien kan in voedselarme vegetaties jaarlijks tot 30 kg N/ha aan het systeem worden onttrokken (Schaffer *et al.* 1998). De achtergronddepositie heeft een omvang van maximaal 1.300 mol N/ha/jr; dit komt overeen met 18,2 kg stikstof. De achtergronddepositie inclusief de additie kan bij jaarlijks maaien en afvoeren volledig worden afgevoerd. Significante effecten worden daarmee uitgesloten.

Echter: het maaien komt steeds meer in de knel. Zonder extra maatregelen zal dit voor achteruitgang van de kwetsbare habitat leiden.

Weerribben
De Weerribben liggen in Noordwest-Overijssel op 45 km van de luchthaven. De additionele depositie zal hier maximaal 0,3 mol N/ha/jr bedragen. Het gebied is aangewezen voor negen habitattypen waarvan er acht (zeer) gevoelig zijn voor stikstofdepositie. De achtergronddepositie is hier thans en in de toekomst relatief laag. Hierdoor is slechts voor habitattypen van zeer voedselarme omstandigheden sprake van een overschrijding van de kritische waarde. Voor deze vier typen zijn effecten niet op voorhand uit te sluiten.

Veluwe
De *overload* aan N zal rond 2020 op veel locaties op de Veluwe tussen 400 en 800 mol N/ha/jr bedragen; dit komt overeen met 5,6 tot 11,2 kg N/ha/jr. Een additionele depositie van gemiddeld 0,2 mol N/ha/jr (gemiddelde van 0-0,4 mol) komt overeen met 0,003 kg , een extra overload 0,05 % . De verwachte *overload* zal zonder adequaat beheer leiden tot significant negatieve effecten op de doelen en herstelopgaven van habitattypen die behoren tot de stuifzanden en heiden en ook de bossen buiten de beekdalen. De additionele depositie die gekoppeld is aan de uitbreiding van het vliegveld heeft een beperkte bijdrage in dit negatieve effect.

Ook hier wordt slechts het effect op een klein gebied van de Veluwe beschouwd als kwetsbaar. Gebieden onder de laagvlieggebieden en aansluitroutes ondervinden eveneens invloed door depositie van Stikstof. Ook hier zal een merkbaar effect optreden
In het aanvullende rapport “Overige milieuaspecten” wordt gesteld dat wanneer er toch significante effecten optreden er maatregelen beschikbaar zijn welke haalbaar en effectief zijn.
Onduidelijk is welke significante effecten bedoeld worden en wat de maatregelen zijn die dan getroffen kunnen worden.

Geluid:

Wat betreft de geluidsoverlast kan gesteld worden dat hiervoor dezelfde afwegingen gelden als voor geur. Wanneer je in een agrarisch gebied of stilte gebied woont dat t.o.v. de randstad weinig achtergrond geluid kent, zal elke vorm van lawaai als overlast beschouwd worden en aanleiding kunnen zijn tot blijvende gezondheidsschade, concentratieproblemen enz. Zeker wanneer het aan de randen van de dag invloed heeft op de slaap van zowel kinderen als volwassenen.

Voedselveiligheid

In de directe omgeving van Lelystad Airport is depositie van fijnstof en ultrafijnstof met daaraan geadsorbeerde PAKs, SO_2 enz. onderzocht op o.a. boerenkool. Onderzoek loopt nog. Vooralsnog geeft dit geen aanleiding tot verontrusting wat betreft de voedselveiligheid voor de mens. In de wintermaanden zijn hogere waarden gevonden, maar deze worden gerelateerd aan het stookseizoen.

De vraag werpt zich op wat de invloed van deze stoffen is op de gezondheid van kwetsbare fauna in de directe omgeving en Natura 2000 gebieden onder de routes.

Algehele opmerking:

De effecten van NO_2, PM10, PM2,5 en ultrafijnstof op gebieden verder weg gelegen van de directe omgeving van Lelystad Airport, onder de laagvliegroutes, wordt buiten beschouwing gelaten. Aangenomen wordt dat deze “verwaaien” in de vrije atmosfeer. Samen met de uitgestoten CO_2 zullen ze wel degelijk een effect hebben op het klimaat.

Bijlage 3:

Systeemwereld versus de leefwereld

Voor- en tegenstanders, ministerie en actiegroepen discussiëren m.b.t . Lelystad Airport op verschillende niveaus en bereiken elkaar niet. In de systeemwereld draait het om 'meer, meer, meer', om kwantiteit en financieel gewin op de korte termijn.

Het gaat om rekenmodellen, geluidscontouren en handhavingspunten.

In de leefwereld draait het om (leef)kwaliteit, het milieu, om geluidspieken, nachtrust, irritatie, concentratiestoornis en om de lange termijn.

Waarden waarop gestuurd wordt in de systeemwereld, komen maar deels overeen met wat relevant wordt gevonden in de leefwereld. En zo stapt de systeemwereld lichtzinnig over milieu bezwaren heen of bagatelliseert deze. Dit roept alleen maar onbegrip en weerstand op.

Uitgangspunt bij grote (infrastructurele) projecten zou moeten zijn dat de praktische en precieze gevolgen voor inwoners, bedrijven, dieren, natuur, milieu en klimaat goed in kaart worden gebracht. Wat doet een project met leefomgeving, woonkwaliteit, luchtkwaliteit, nachtrust, (psychische) gezondheid, arbeidsproductiviteit, leerprestaties, bodemkwaliteit, biodiversiteit etc.?

Een (beperkte) technisch juridische MER, zoals in dit dossier, voldoet hiertoe absoluut niet.

Niet door de beperkte reikwijdte qua gebied/oppervlakte, niet qua gehanteerde en vaak onduidelijke/onbekende vliegroutes en hoogtes, niet qua berekende geluidsbelasting van mensen en dieren en van de depositie van stoffen als CO2, stikstof, (ultra) fijnstof. Er wordt niet of nauwelijks rekening gehouden met cumulatie van geluid en emissie of omgekeerd met de impact op de bestaande situatie, zoals in stiltegebieden in het geval van geluid.

Voor wat betreft stikstof, fijnstof en ultrafijnstof zouden de eerste twee boven de 3000 voet (of meter?) geen noemenswaardig effect meer hebben. Alsof het daarboven in rook opgaat. Ergens komt het weer op aarde terecht en ook dit zou moeten worden meegenomen in de afwegingen.

Voor ultrafijnstof bestaan nog geen normen, maar bekend is inmiddels dat het grote negatieve gezondheidseffecten kan hebben.

Door te werken met (onbekende en/of niet onderbouwde) aannames en berekeningen, door uit te gaan van geluidscontouren en Lden als maat voor geluidsbelasting, wordt absoluut geen recht gedaan aan de situatie op de grond.

Doen alsof alles dat hoger is dan 6000 voet acceptabel is, doet dat ook niet. Vliegtuigen op 5-6 km hoogte hoor je heel goed, zeker in een wat stiller gebied.

Er zou in overleg met inwoners een minimum hoogte moeten worden afgesproken, waarop de geluidsbelasting door vliegtuigen acceptabel is.

Piekbelasting in de zin dat er bijv. elk kwartier een vliegtuig laag over komt bepaalt uiteindelijk het woongenot van inwoners. Lden telt meerdere piekmomenten bij elkaar op en berekent dan een gemiddelde.

Maar de praktijk werkt zo natuurlijk niet.

Als je ergens in relatieve rust woont, werkt of naar school gaat hoor je een dergelijk vliegtuig al van ver aankomen en duurt het minuten voordat het oorspronkelijke geluidsniveau (stilte) weer terug is. Juist die onregelmatigheid en onvoorspelbaarheid veroorzaken voor een belangrijk deel de overlast.

Meten (i.p.v. academisch berekenen) helpt inwoners te beseffen wat de implicaties zijn en helpt politici optimale afwegingen te maken m.b.t . de verschillende belangen.

Een goede MKBA zou voor het hele gebied onder de laagvliegroutes moeten worden uitgevoerd. Probleem bij huidige MKBA's is dat milieu en natuur tot nu toe niet volwaardig worden meegenomen waardoor (politieke) besluiten vaak ten nadele daarvan uitpakken.

Bijlage 4

MER Lelystad Airport 2014

Aanleiding

Lelystad Airport wil uitbreiden. Ongeveer tien jaar geleden zijn daartoe de eerste stappen gezet. Doel is vooral vakantievluchten vanaf 'Lelystad' te faciliteren. In 2014 is de MER voor de uitbreiding afgerond en in 2015 is op basis van de vastgestelde MER het Luchthavenbesluit genomen. Uit de MER kwam de B+ variant naar voren als scenario met de minste beperkingen. In juni 2017 zijn vervolgens de aansluitroutes gepubliceerd.

Met name de publicatie van de aansluitroutes in 2017 heeft in de samenleving aanleiding gegeven tot veel commotie en onrust. Belangrijke oorzaak van de commotie zijn de lange laagvliegroutes: uit de aansluitroutes bleek dat voor het starten en landen over lange afstanden (tot ca 200 km) laag over grote delen van Nederland zou worden gevlogen. De onrust over de laagvliegroutes leidde tot veel vragen en vertaalde zich in het ontstaan van diverse bewonerscomités, die zich verdiepten in de vraag of het laagvliegen niet kan worden voorkomen. HoogOverijssel heeft daarbij aangetoond dat de MER op diverse punten onjuistheden bevat.

De minister heeft besloten om de MER niet opnieuw op te stellen, maar deze te repareren en de fouten te herstellen. Tijdens het debat op 19 december heeft de 2e Kamer daarbij via een motie aangegeven, dat naast de reparatie ook een contra-expertise moet worden uitgevoerd door een onafhankelijk bureau en door de bewonersdelegatie. Doel is het waarborgen van objectiviteit en zorgvuldigheid. Het verzoek aan de bewonersdelegatie is in een bijlage weergegeven. Onderstaand zijn de bevindingen van de bewonersdelegatie weergegeven.

Gebreken in aanpak en werkproces

De bewonersdelegatie is in de afgelopen weken intensief betrokken geweest bij de reparatie en actualisatie van de MER-2014. De delegatie heeft daarbij een beeld gekregen van de aanpak en de wijze waarop de actualisatie is opgepakt.

Positief is dat de delegatie samen met dBvision de gelegenheid heeft gekregen om mee te rekenen. Echter, de kern van de reparatie en actualisatie zit niet in de berekeningen, maar in de basis van de MER: de uitgangspunten en aannames, zowel juridisch als inhoudelijk. De delegatie constateert dat er op dit punt geen enkele vorm van samenwerking is geweest en dat er geen ruimte is gegeven voor 'meedenken en -overwegen'.

De actualisatie is een complex geheel, met vele betrokkenen van de afdelingen binnen het ministerie, diverse externe bureaus en adviseurs, en daaraan gekoppeld een contra-expertise met een onafhankelijk adviesbureau en een bewonersdelegatie. Bovendien een dossier dat zoals bekend zowel bij de politiek als bij de inwoners in het gebied zeer gevoelig ligt. Verwacht zou mogen worden dat het ministerie de actualisatie inclusief contra-expertise met beide handen zou aanpakken om

open en transparant te communiceren en in goed overleg tot een MER probeert te komen die geen fouten meer bevat.
De delegatie constateert echter, dat de wil om samen te werken en daarbij open en transparant te opereren heeft ontbroken.

Onderstaand een beeld van enkele ervaringen van de bewonersdelegatie:

- De delegatie heeft meerdere keren verzocht om het Plan van Aanpak of ander regiedocument voor de actualisatie. Dit blijkt echter niet te zijn opgesteld. Er is alleen, na lang aandringen, een zeer beknopt overzicht gepresenteerd door de 'onafhankelijk MER-deskundige' van het ministerie. Een Plan van Aanpak vindt de delegatie een onmisbaar document.
- Vanaf de start van de werkzaamheden is verzocht om een overzicht van de wijzigingen. Tot op heden is deze lijst niet ontvangen
- De actualisatie heeft betrekking op een aantal fouten, die ook juridische aspecten bevatten (bijvoorbeeld: plangebied MER, procedurefouten, nieuwe regels voor opstellen MER, actualisatie of volledig nieuw onderzoek, gevolgen geconstateerde fouten). De delegatie heeft te horen gekregen, dat een dergelijke analyse niet is gemaakt. De delegatie heeft zich daardoor geen beeld kunnen vormen van de juridische vragen rondom de reparatie en actualisatie van de MER
- De mogelijkheid om hoger te vliegen na herindeling (zoals in de MER toegepast) zou volgens het ministerie schriftelijk aangeleverd zijn door LVNL. Ondanks herhaald aandringen is deze onderbouwing niet ontvangen. Ten behoeve van de actualisatie is wel een korte onderbouwing opgesteld, waarvan de herkomst onduidelijk is. Deze onderbouwing wordt door de delegatie als een gelegenheidsdocument aangemerkt dat inhoudelijk niet serieus kan worden genomen
- Met betrekking tot het onderdeel geluid is nog steeds geen nieuwe tekst ontvangen. Controle heeft daardoor niet kunnen plaatsvinden
- De bewonersdelegatie heeft onder een zeer grote tijdsdruk moeten werken.

Kritisch

Een MER wordt opgesteld om een zorgvuldig en objectief beeld te geven van de milieugevolgen van een initiatief. In de MER zijn echter vanuit bewoners (in het bijzonder Leon Adegeest) fouten in de MER geconstateerd. Zie hiervoor onder meer de technische briefing van Hoog-Overijssel aan de 2e Kamer.

De geconstateerde fouten zijn een belangrijke factor geweest voor het afnemende vertrouwen in de overheid van vele inwoners onder de route. De reparatie en actualisatie van de MER biedt het ministerie de mogelijkheid om het vertrouwen in een zorgvuldige afweging van de alternatieven en het nauwkeurig in beeld brengen van de gevolgen te herstellen. De motie Paternotte / Bruins is, zo blijkt uit de tekst, mede bedoeld om de bewoners te laten meedenken en -overwegen bij de actualisatie, in het buitenland zijn hier goede ervaringen mee opgedaan.

De bewonersdelegatie heeft echter moeten ervaren, dat de actualisatie uitsluitend is opgepakt als technische exercitie om gaten te dichten. De kansen om de actualisatie te benutten voor het dichten van de kloof met de bewoners en het vertrouwen van de bewoners te herwinnen is helaas niet benut.

- Bij deze MER en het Luchthavenbesluit is uitgegaan van een uitgevoerde herindeling van het luchtruim, zonder laagvliegroutes. De herindeling heeft echter niet plaatsgevonden. Belangrijke vraag is dan of de uitgangspunten die aan de MER ten grondslag liggen nog wel van toepassing zijn. De herindeling heeft immers niet plaatsgevonden! Worden de maatschappelijke en ecologische gevolgen in deze gewijzigde omstandigheden wel voldoende in beeld gebracht en wegen de nadelen niet zwaarder dan de economische voordelen?
- De routes zijn gebaseerd op de harde voorwaarden, dat (de luchtruimen van) Schiphol en Defensie niet mogen worden gehinderd. Woonkernen zijn als een restcategorie in de voorwaarden opgenomen: deze moeten zoveel mogelijk worden vermeden. Resultaat hiervan zijn de lange laagvliegroutes over Nederland met veel overlast voor bewoners. De vraag is of zonder herindeling van het luchtruim de gehanteerde harde randvoorwaarden nog wel reëel zijn. De bewonersdelegatie is van mening, dat het resultaat met lange laagvliegroutes tot 200 km alarmbellen had moeten laten afgaan.
  Voor de bewonersdelegatie is dit een belangrijke reden om sterk te pleiten voor eerst een herindeling luchtruim, voordat met vliegen in ‘Lelystad’ gestart wordt (zie ook ‘Een ander geluid’).
- Bij het opstellen van de MER is er destijds vanuit gegaan dat het luchtruim zou worden heringedeeld. Op basis daarvan zijn de routevarianten geselecteerd. Als de herindeling nog jaren op zich laat wachten, zijn mogelijk niet de juiste varianten geselecteerd. Aanvullend is de vraag of de routevarianten wel voldoen aan de Notitie Reikwijdte en Detailniveau, inclusief de opmerkingen die de Commissie MER heeft gemaakt over de bandbreedte van de alternatieven.
- De procedures zijn onzorgvuldig geweest. Niet alle consultaties zijn publiekelijk gegaan.
- Ook op dit moment wordt nog geschoven met routes (zoals de gemeente Wageningen recent ondervond).

MER : onzorgvuldig?

In de MER worden de gevolgen van het vliegverkeer vanuit Lelystad Airport onderzocht voor de omgeving, waarbij diverse varianten // scenario’s onderling worden vergeleken. Het onderzoek is gebaseerd op 10.000, 25.000 en 45.000 vliegtuigbewegingen. Duidelijk is dat 25.000 resp. 45.000 vliegtuigbewegingen alleen mogelijk zijn na herindeling van het luchtruim.

Om de effecten van vliegen na herindeling van het luchtruim te onderzoeken, is een beeld van de toekomstige situatie noodzakelijk: hoe ziet het luchtruim eruit na herindeling en hoe passen de vliegroutes van ‘Lelystad’ hierbinnen. Ter vergelijking met een MER voor een nieuwe snelweg: een dergelijke MER kan alleen opgesteld worden als er minimaal een globaal ontwerp is met begin- en eindpunt, een globaal tracé, aansluitingen op overig wegennet, etc. In de MER-2014 ontbreekt echter een analyse van de toekomstige situatie. Voor ‘het oude land’ wordt voor het vertrekkend verkeer bijvoorbeeld uitsluitend gesproken over een vlieghoogte van 6.000 ft. De

achterliggende vliegprofielen blijken echter gebaseerd te zijn op een vlieghoogte van 10.000 ft, naar verluid gebaseerd op de situatie van het luchtruim na herindeling. De achterliggende geluidsberekening is dus niet in overeenstemming met de rapportage in de MER. De keuze voor de B+ variant is echter wel op deze fout gebaseerd.

Onduidelijk is of dergelijke fouten ook zijn gemaakt in de andere varianten. Onderstaand wordt dit nader toegelicht. Gezien de fouten en onduidelijkheden in de basis van de MER, is het onderzoek niet betrouwbaar en objectief en daarmee niet bruikbaar.

Effecten van de vlieghoogte van 6.000 ft boven 'het oude land'

- In de MER en in alle voorlichting is steeds een vlieghoogte van 6.000 ft aangegeven voor het eerste deel van de vlieghoogte boven 'het oude land'. In werkelijkheid blijkt de geluidsberekening te zijn uitgevoerd voor een vlieghoogte van 10.000 ft, gebaseerd op de situatie na herindeling van het luchtruim
- Het ministerie heeft aangegeven, dat de vlieghoogte van 10.000 ft is gebaseerd op een onderbouwing van LVNL voor de situatie na herindeling van het luchtruim. Verzocht is om toezending van deze onderbouwing van de MER-2014. Deze onderbouwing is niet ontvangen. Hierbij kan worden opgemerkt, dat de CEO van LVNL onlangs in een interview heeft aangegeven, dat hoger vliegen na herindeling niet vanzelfsprekend is
- Doordat de inhoud van de MER en de daadwerkelijk ingevoerde vlieghoogte niet overeenstemmen, is hier sprake van een duidelijke fout in de MER-2014. De keuze voor het B+ scenario is gebaseerd op deze niet onderbouwde aanname: de geluidsberekening op een vlieghoogte van 10.000 ft
- De delegatie heeft door gebrek aan gegevens niet kunnen nagaan of dezelfde fout en onterechte aannames ook zijn gemaakt voor de andere varianten in de MER (A, A+, B) of mogelijke andere varianten die door de

Ook het gebruik van vliegruimte in plaats van aantallen vliegtuigen ondermijnt de basis van de MER. Bij gebruik van moderne vliegtuigen met stillere motoren kunnen meer vliegtuigen starten en landen. Uit berekeningen van To70 blijkt dat het aantal vbw kan toenemen tot 60.000 in plaats van 45.000 vliegtuigbewegingen. De MER is echter opgesteld op basis van het aantal vliegtuigbewegingen, namelijk 25.000 en 45.000 vliegtuigen. Buiten het geluid zijn alle overige milieuaspecten onderzocht op de genoemde aantallen vliegtuigbewegingen.

Bijlage 5

Vliegroutes, vlieghoogtes, geluidsprofielen

Worst Case / Best Case

Essentieel voor de berekening van correcte geluidsprofielen zijn correcte aannames met betrekking tot vliegroutes en -hoogtes. De delegatie heeft de gelegenheid gehad het proces van totstandkoming van deze berekeningen *hands on* kunnen volgen.

Daarbij komt de delegatie tot de conclusie dat door het Ministerie naar een resultaat is toegewerkt.

1. Er werd in veel gevallen niet gewerkt met een realistisch "worst case" scenario (randvoorwaardelijk bij een MER) maar met een nergens gedocumenteerd "best case" scenario.
2. De correctie van te gunstig berekende vliegprofielen leidt niet tot verlaging van de vliegbewegingen maar juist tot verhoging van de dB(A) grenswaarden bij de handhavingspunten HH05 en HH23[12].

Deze werkwijze kan toch niet acceptabel zijn!!

Wij hechten eraan te melden, dat het Ministerie en haar adviseurs ADECS, NLR en TO70 binnen deze door henzelf gestelde aannames ons alle informatie verschaften die wij maar vroegen en zich in die zin coöperatief opstelden. De daaruit vloeiende de berekeningen lijken correct te zijn uitgevoerd.

Echter een fundamentele discussie m.b.t. bovengenoemde punten was niet mogelijk.

Met betrekking tot punt 1 werd ons te verstaan gegeven dat deze "best case" i.p.v. "worst case" scenario niet ter discussie stond.

Met betrekking tot punt 2 moest de delegatie erg lang doorvragen alvorens duidelijk werd dat deze werkwijze op termijn inderdaad kan leiden tot meer vliegbewegingen dan 45.000 - namelijk bij het stiller worden van de vliegtuigen.[13]

Hieronder wordt een en ander in detail toegelicht.

Getoond worden vliegprofielen die door het NLR zijn gebruikt als basis voor hun geluids-berekeningen.

Toelichting punt 1: Worst case vs. Best case

Najaar 2017 ontdekte HoogOverijssel dat de geluidscontouren van o.a. het stijgprofiel van baan 23 wezen op een vlieghoogte ver boven FL060 binnen de B+. En tot verbazing van de Bewonersdelegatie bleek al bij de eerste werkbespreking dat hier geen sprake van een fout.

[12] Respectievelijk HH05 van 71,01 dB(A) naar 73,21 dB(A) en HH23 van 71,61 dB(A) naar 73,90 dB(A).

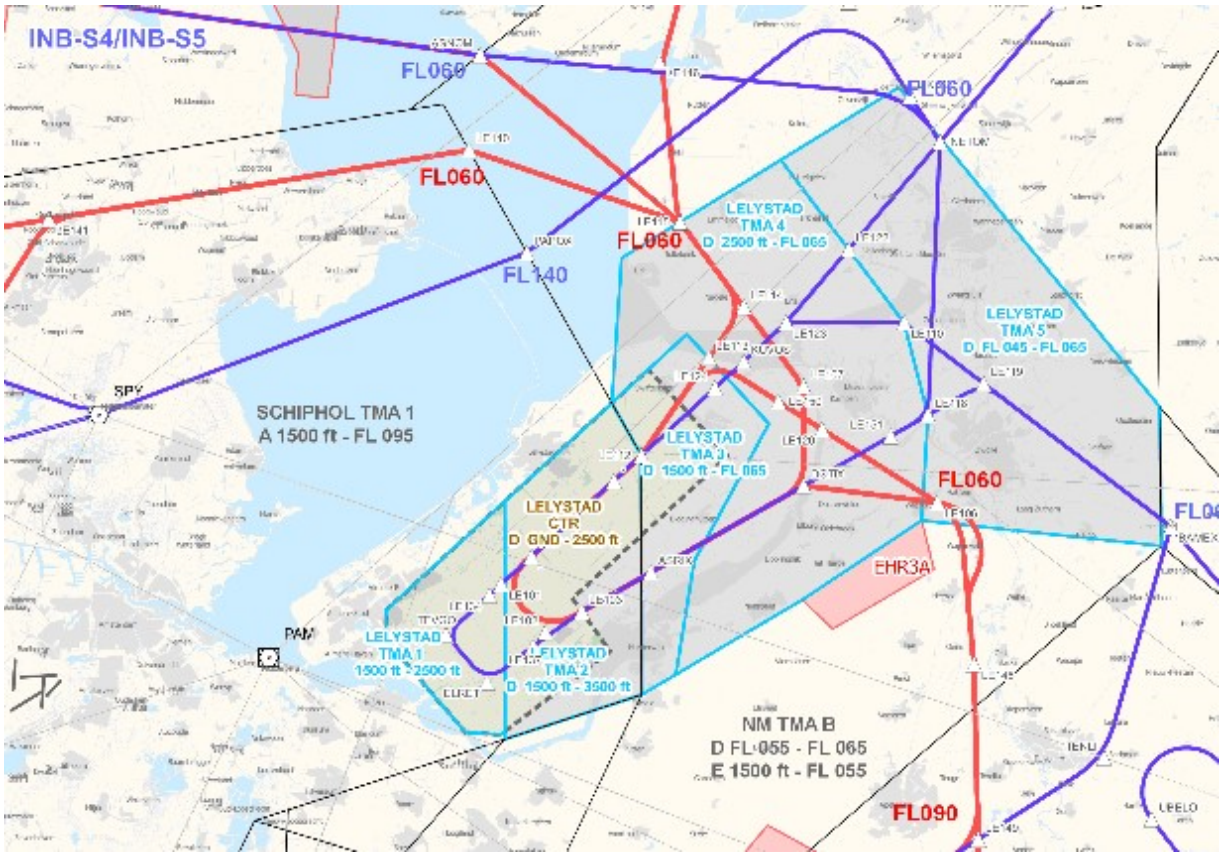
[13] Daarbij dient opgemerkt dat nieuwe modellen als de Boeing 737 MAX en de Airbus 320 NEO, die tot 40% stiller en tot 15% zuiniger zijn, geen deel uitmaakten van de gekozen "profielenmix". Was dat wel gebeurd dan was handhavingsnorm lager uitgevallen.

In het MER van 2014 was altijd al gerekend met routes boven FL060, aldus het Ministerie. Dit was immers, na de luchtruimherziening, vanzelfsprekend.

Het feit dat de teksten en de afbeeldingen in het MER van 2014 niet klopten met deze hoogte profielen én dat deze profielen ook elders nergens benoemd zijn, vond het Ministerie geen probleem.
Het feit dat het Ministerie zelf de afgelopen jaren, in woord en in geschrift, had beweerd dat voor de route set B+ uitgangspunt bleef, ook bij herziening luchtruim, vond het Ministerie evenmin een probleem.
En ook was het geen probleem dat de CEO van de LVNL, Michiel van Dorst, in het interview in de NRC van 23 januari 2018, niet kon garanderen dat langdurig vliegen boven Gelderland en Overijssel op FL060 voorbij zou zijn na de luchtruimherziening.
De vanzelfsprekendheid van het tegendeel was voor het Ministerie zo groot dat het geen noodzaak had gezien dit toe te lichten, noch in de tekst, noch in de afbeeldingen.
De delegatie gaf aan dat een MER gebaseerd dient te zijn op een worst case scenario. In het licht van alle informatie moesten we uitgaan van een worst case van FL060 binnen de B+ - ook boven het oude land - maar vonden hiervoor geen gehoor.

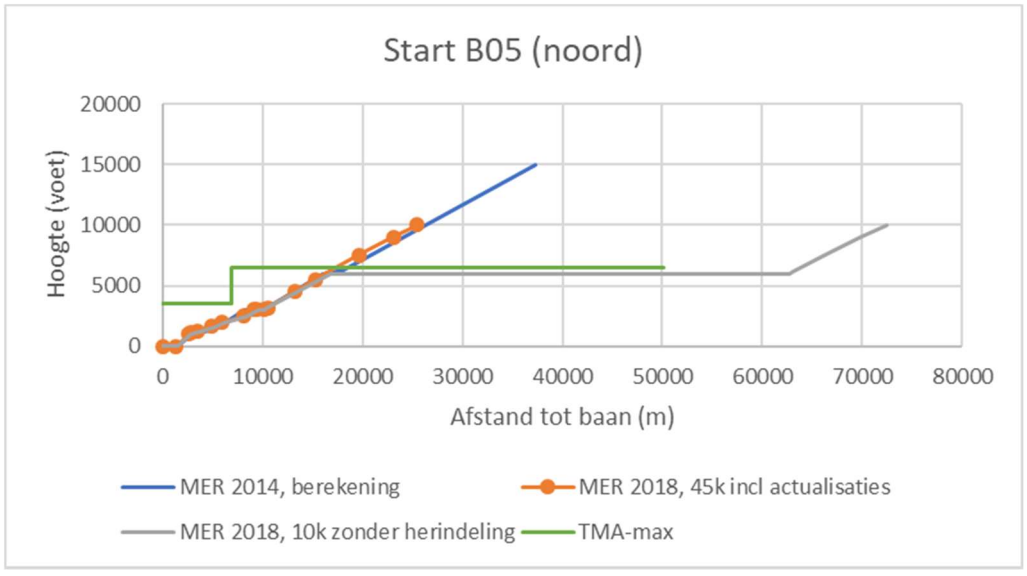
Uiteindelijk is het nieuwe MER doorgerekend op basis van aangenomen steile profielen boven Flevoland ondanks het feit dat volstrekt onduidelijk is hoe deze profielen er na herziening van het luchtruim uit zullen zien.

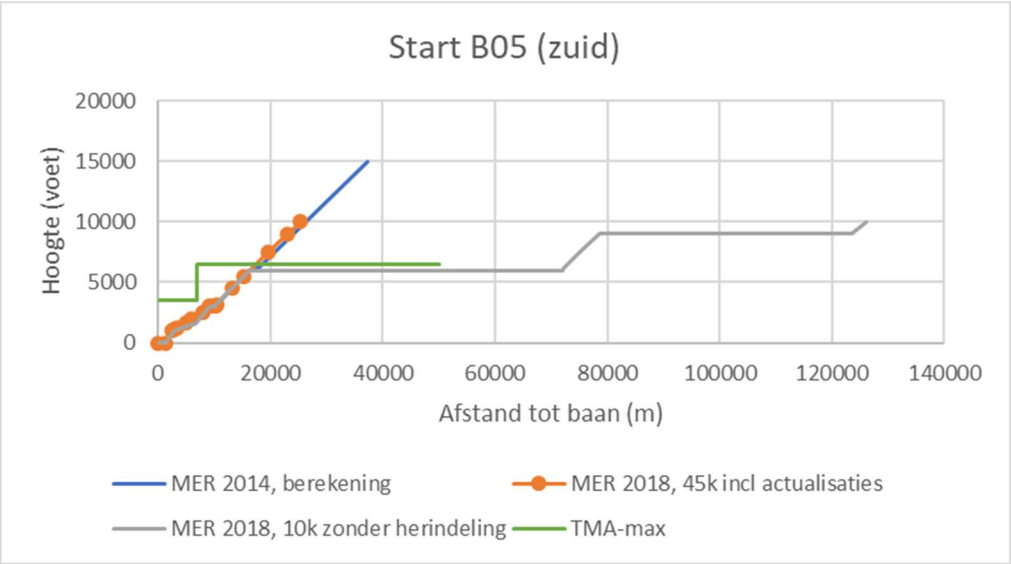
Als concessie wordt wel, in het nieuwe MER, een paragraaf besteed aan de zogenaamd 'hypothetische' situatie dat FL060 binnen de B+ toch gehandhaafd zou blijven.


INB-S4/INB-S5
FL060
FL060
FL060
FL060
FL140
LELYSTAD
TMA 4
D 2500 ft - FL 065
LELYSTAD
TMA 5
D FL 045 - FL 065
SCHIPHOL TMA 1
A 1500 ft - FL 095
LELYSTAD
TMA 3
D 1500 ft - FL 065
LELYSTAD
CTR
D GND - 2500 ft
FL060
EHR3A
LELYSTAD
TMA 1
1500 ft - 2500 ft
LELYSTAD
TMA 2
D 1500 ft - 3500 ft
NM TMA B
D FL055 - FL 065
E 1500 ft - FL 055
FL090

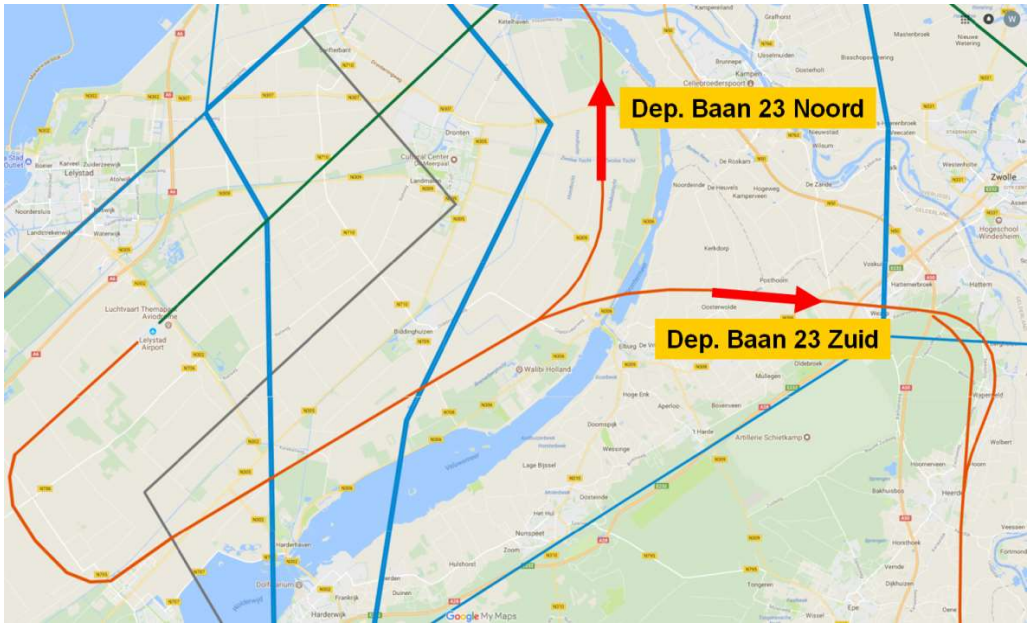
UITVLIEGROUTES BAAN 05

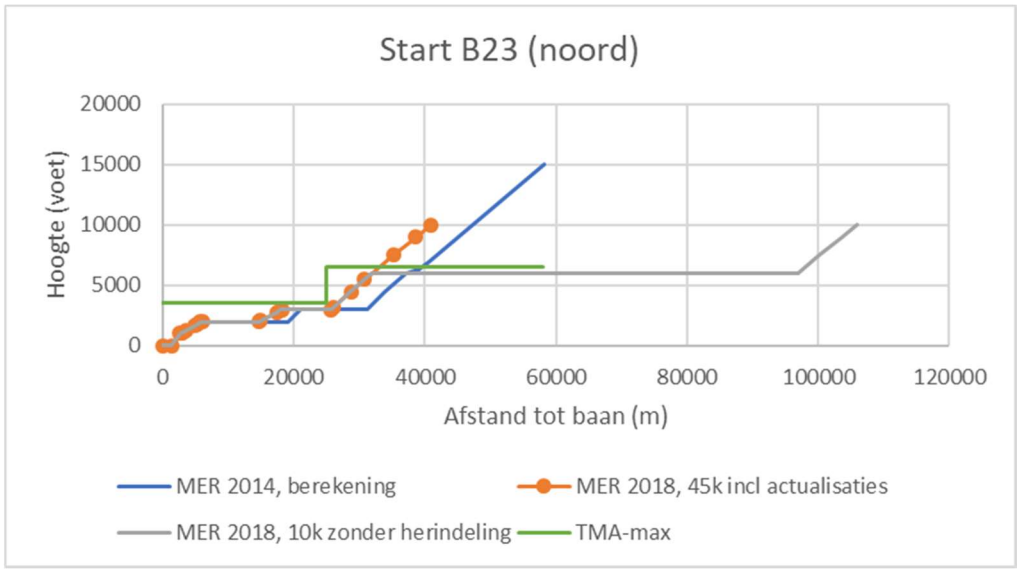


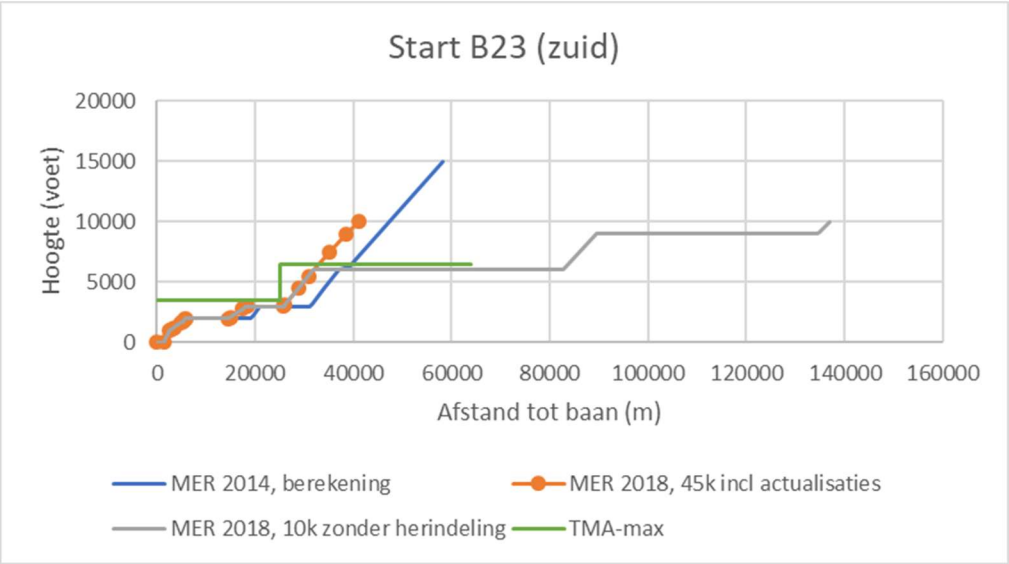



Start B05 (zuid)
Hoogte (voet)
20000
15000
10000
5000
0
0
20000
40000
60000
80000
100000
120000
140000
Afstand tot baan (m)
MER 2014, berekening
MER 2018, 45k incl actualisaties
MER 2018, 10k zonder herindeling
TMA-max

UITVLIEGROUTES BAAN 23







Bij de hierboven getoonde profielen valt op, dat volgens het MER 2014 berekeningen direct wordt doorgestegen naar de hogere luchtlagen. Daarbij is uitgegaan van een 'best case' situatie die door het noch door het Ministerie, noch door de LVNL, noch door de Alderstafel ooit is benoemd of uitgedragen.

Het tegendeel was het geval, getuigen de volgende verwijzingen:

Ministerie I&M, Factsheet Lelystad Airport, 11 mei 2017

Paragraaf "Aansluitingen op het hogere luchtruim"

De B+ variant is ook uitgangspunt voor het ontwerp van de aansluiting van de lagere routes op de "snelwegen" in het hogere luchtruim.

Ministerie I&M, Factsheet aansluitroutes Lelystad Airport, 26 juni 2017

Paragraaf "B+ routes"

Deze factsheet gaat over de aansluitingen tussen de B+ vliegroutes voor Lelystad Airport en de 'snelwegen' (de ATS-routes) in het hogere luchtruim. De Alderstafel Lelystad adviseerde in 2014 unaniem om te kiezen voor de B+ routes omdat deze het minste aantal ernstig gehinderde inwoners oplevert. Deze routes waren de basis voor het Milieu Effect Rapport (MER) en het Luchthavenbesluit voor Lelystad Airport. Deze routes staan niet meer ter discussie. Over deze vastgestelde B+ routes heeft het ministerie I. en W. in mei 2017 een factsheet uitgebracht.

Idem, paragraaf "Groei Lelystad Airport"

De B+ routes zijn ontworpen om uiteindelijk 45.000 vliegbewegingen per jaar aan te kunnen.

Luchtruimvisie 9 september 2012

In de Luchtruimvisie wordt op meerdere plaatsen benadrukt dat Schiphol Mainport verkeer ook in het herziene luchtruim prioriteit heeft boven Lelystad luchtverkeer. Een dergelijke vaststelling kan niet worden gedaan wanneer sprake is van onbelemmerde CCO's voor Lelystad.

LVNL, interview CEO Michiel van Dorst, NRC 23 januari jl.
V. Het Nederlandse luchtruim wordt herzien. Kunt u toezeggen dat er na 2023 niet langdurig op 1.800 meter hoogte wordt gevlogen boven Overijssel en Gelderland?

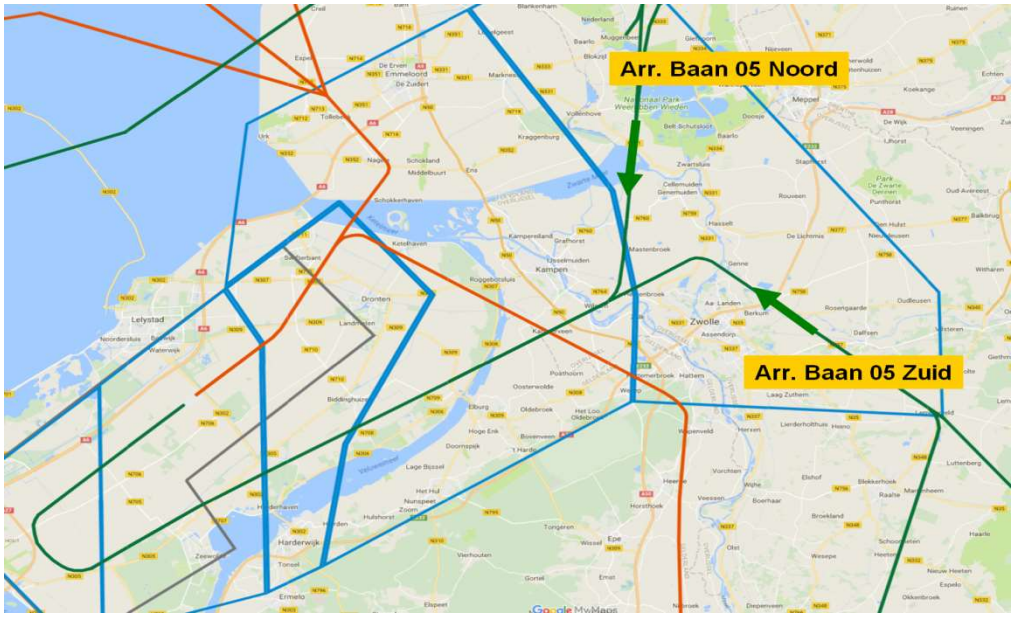
A. „Nee, die toezegging doe ik niet want de complexiteit is te groot. Dit grijpt allemaal op elkaar in. Er zijn zo veel betrokkenen en beperkingen. We zijn in gesprek met België en Duitsland, maar we hebben nog geen overeenstemming. Als wij iets omgooien heeft dat daar grote gevolgen."

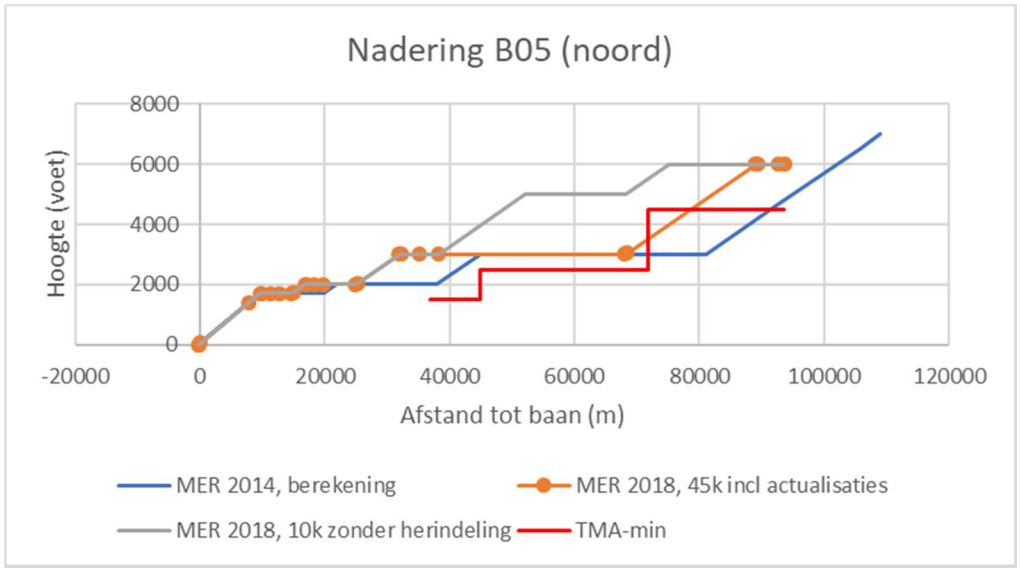
Al met al voor de delegatie voldoende argumenten om te pleiten voor uitvliegroutes binnen de B+ op FL060 als uitgangspunt voor de MER berekeningen.

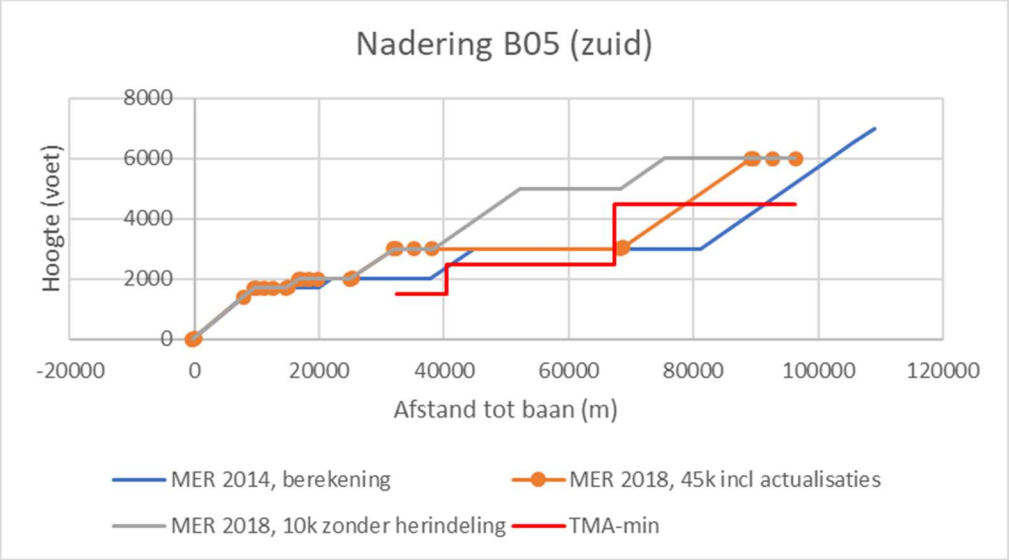
Vergelijken we de stijgprofielen MER 2018 met MER 2014 dan valt, behalve het voorgaande, op dat de nieuwe profielen weer (deels aanmerkelijk) gunstiger (hoger) uitvallen dan de oude. Als motivatie hiervoor werd geboden dat sprake was van de laatste inzichten maar niet duidelijk werd waarop deze inzichten zijn gebaseerd.

Effect van deze nieuwe inzichten was wel dat een gunstiger geluidsprofiel werd gerealiseerd dan bij het MER 2014. Deze aanpassing deed bij de delegatie de indruk ontstaan dat werd toegewerkt naar een resultaat.

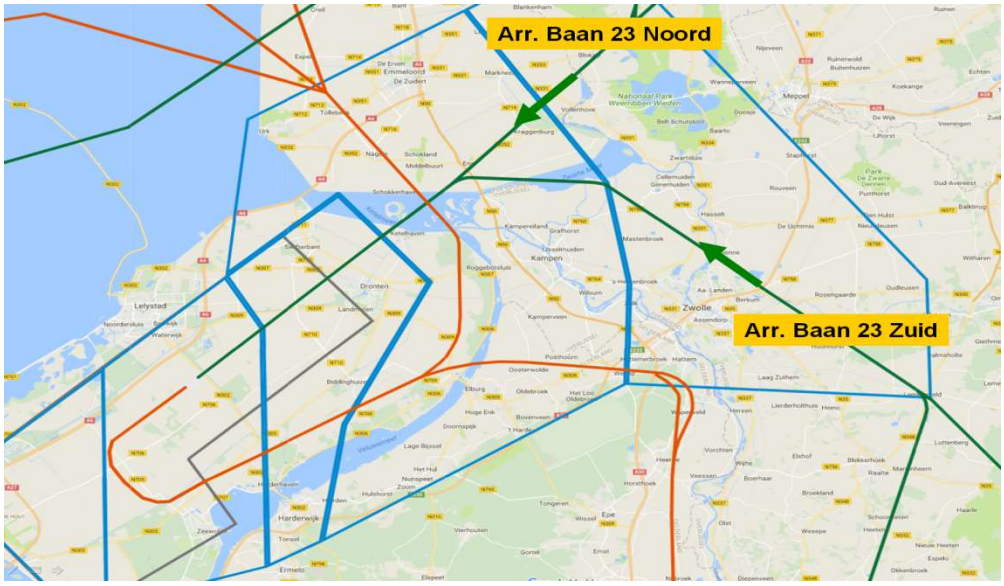
AANVLIEGROUTES BAAN 05

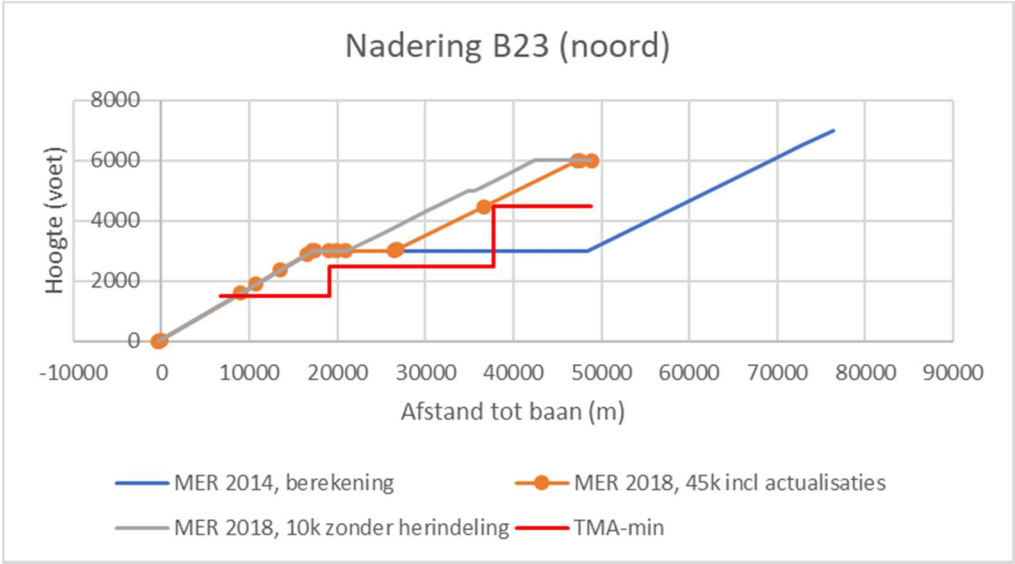


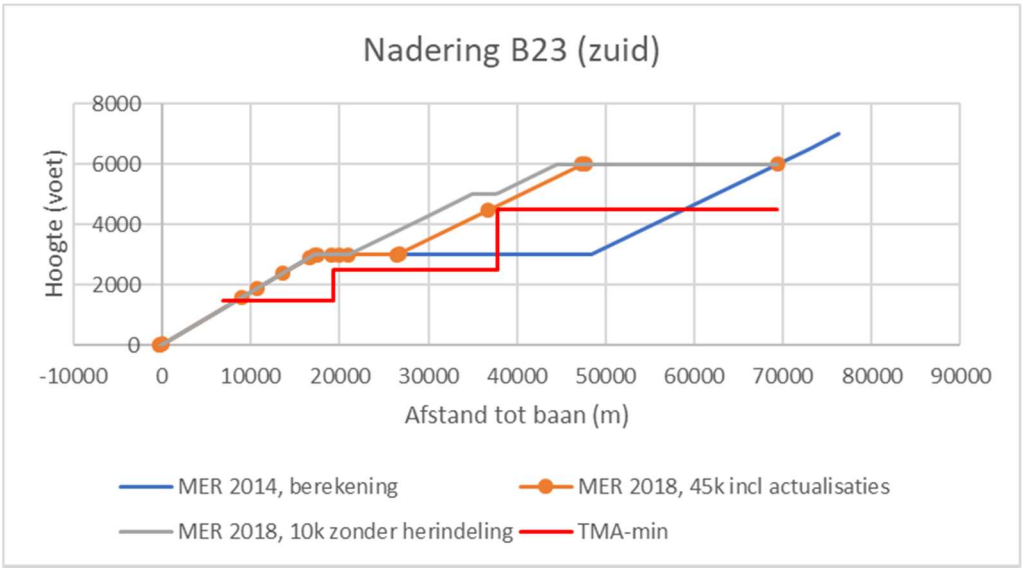




AANVLIEGROUTES BAAN 23




Nadering B23 (noord)
Hoogte (voet)
8000
6000
4000
2000
0
-10000
0
10000
20000
30000
40000
50000
60000
70000
80000
90000
Afstand tot baan (m)
MER 2014, berekening
MER 2018, 45k incl actualisaties
MER 2018, 10k zonder herindeling
TMA-min


Nadering B23 (zuid)
Hoogte (voet)
8000
6000
4000
2000
0
-10000
0
10000
20000
30000
40000
50000
60000
70000
80000
90000
Afstand tot baan (m)
MER 2014, berekening
MER 2018, 45k incl actualisaties
MER 2018, 10k zonder herindeling
TMA-min

Hierboven worden de aanvliegroutes getoond, voor beide baanrichtingen (05 en 23) en voor beide aanvliegrichtingen (Noord en Zuid).

De delegatie wijst op een de volgende tegenspraak in vergelijking met de uitvliegroutes:

- ✓ De uitvliegroutes gaan uit van direct uitstijgen bij 45K vbw. Dit is niet conform het B+ route set uitgangspunt.
- ✓ De aanvliegroutes daarentegen vliegen lang en laag aan bij 45K vbw. Dit is wel conform het B+ route set uitgangspunt.

Anders geformuleerd, de arrivals routes conformeren ook bij 45K vbw aan de B+ maar de departure routes niet.

En een tweede tegenspraak:

- ✓ De luchtruimherziening leidt voor het uitvliegen tot een *verbetering* op bij 45K vbw in vergelijking met 10K vbw.
- ✓ De luchtruimherziening leidt voor het aanvliegen tot een *verslechtering* bij 45K vbw in vergelijking met 10K vbw.

Dit zijn dermate grote incongruenties dat de delegatie moet constateren dat voor 45K vbw geen realistisch doorrekenscenario voorhanden is.

Met andere woorden, de gedane aannames voor het doorrekenen van de geluidsprofielen kunnen niet gebaseerd zijn op realistische afwegingen.

Bijlage 6

Juridische aspecten:

1. De Crisis – en Herstelwet:

De bewonersdelegatie heeft aan het ministerie de vraag gesteld of de crisis- en herstelwet, zoals toegepast bij het huidige Luchthavenbesluit van 2015, ook toegepast wordt bij het nu nieuw vast te stellen Luchthavenbesluit Lelystad.
Daarop hebben wij helaas geen schriftelijk antwoord ontvangen.

Hierover is het volgende op te merken:

1.1. Voor het huidige Luchthavenbesluit Lelystad is de crisis- en herstelwet is van toepassing verklaard. Dat is o.i. de "oude" wet en daarvan artikel 1.11.
Indien op grond van artikel 7.2 van de Wet milieubeheer een milieueffectrapport wordt opgesteld ten behoeve van een besluit, is:
a. artikel 7.23 van die wet voor zover dat regels stelt over alternatieven voor de voorgenomen activiteit, niet van toepassing;"

Op grond van deze -op 16 mei 2017 vervallen- bepaling kon worden afgezien van een alternatieven onderzoek bij een MER.
Een van de juristen van de commissie MER was destijds al van mening dat deze toepassing fout was (in strijd met Europese regels), maar dat terzijde.

1.2. Voor het nu nieuw te nemen Luchthavenbesluit is deze optie niet meer van toepassing. Artikel 1.11 lid 1 Chw is op 16 mei 2017 aangepast i.v.m. gewijzigde MER-richtlijn en luidt thans:

"Artikel 1.11
1 Indien op grond van artikel 7.2 van de Wet milieubeheer een milieueffectrapport wordt opgesteld ten behoeve van een besluit, is artikel 7.23, eerste lid, aanhef en onder d, van die wet niet van toepassing voor zover het de locatie of het tracé van de activiteit betreft als er aan dat besluit een plan als bedoeld in artikel 7.2, tweede lid, van de Wet milieubeheer ten grondslag ligt waarin een locatie of een tracé is aangewezen en voor dat plan een milieueffectrapport is gemaakt waarin alternatieven voor die locatie of dat tracé zijn onderzocht."

<u>Daarom dient ons inziens een alternatievenonderzoek te geschieden.</u>

1.3. Handhaving

a. Aantallen in een eerste fase van Lelystad Airport
In alle overleggen en rapporten van LVNL, CLSK, Ministerie en Helios wordt gesproken over maximaal 7-10.000 vliegbewegingen tot herinrichting luchtruim. Deze aantallen moeten volgens de bewonersdelegatie ergens keihard vastliggen. Met een wettelijke basis om dat ook te handhaven. Door recente ervaringen bij Schiphol (zie de bijgevoegde brief van de Inspecteur ILT/Luchtvaart naar aanleiding van een handhavingsverzoek) zijn wij gealarmeerd; dit aantal van 500.000 was immers afgesproken tussen alle partijen en had de "zegen" van de Tweede kamer. Nu schrijft de Inspecteur dat hij niet de bevoegdheid heeft tot handhaving, aangezien het maximum aantal "nog niet wettelijk is vastgelegd in een wijziging van het Luchthavenbesluit".

Bovendien is er nu daarenboven een voorgestelde beweging naar “invulling van de geluidsruimte” i.p.v. aantallen, waardoor de normen en de handhaving daarop nog onduidelijker worden.
Daarom dient dit aantal van 10.000 als maximum te worden opgenomen in het nieuwe Luchthavenbesluit.

b. Aantallen in een fase na de herindeling van het Nederlandse Luchtruim.
Ná herindeling worden pas de mogelijk te vliegen routes bekend; bv. optimale CDO en CCO routes, die hoogst waarschijnlijk geen gebruik meer zullen maken van de momenteel geldende B+ variant.
Gezien de afspraken en uitingen daarover dient het maximum aantal van 45.000 bewegingen dan t.z.t. eveneens “hard” worden vastgelegd in het nieuw te nemen Luchthavenbesluit. Dit naast grenzen aan de geluidsbelasting.

c. Geluid
Er zijn slechts twee handhavingspunten voor de geluidsruimte bepaald. Tevens is handhaving uitsluitend op basis van berekeningen.
De bewonersdelegatie is een voorstander van een systeem dat daarbij tevens metingen betrekt (zie rapport dBvision).
Tevens verlangen wij een aantal extra handhavingspunten op kritische plaatsen onder de routes. Ook omdat verschillende gemeenten daar gaan meten.

d. Vracht
Er is toegezegd dat Lelystad géén bestemming zou zijn voor vrachtvliegtuigen. Dat dient op een handhaafbare en afdwingbare wijze worden vastgelegd in wetgeving resp. in het Luchthavenbesluit.
Vastgelegd dient te worden op welke wijze en door wie dit wordt gehandhaafd.

e. Bestemmingen (vakantievluchten)
Lelystad is bedoeld als “overloop” van Schiphol voor “niet mainport gebonden” vluchten, i.c. vakantievluchten. Criterium daarvoor is met name de bestemming van de vliegtuigen.
Er dient bepaald te worden op welke wijze de betreffende lijst met bestemmingen wordt vastgesteld en geactualiseerd. Vastgelegd dient te worden op welke wijze en door wie dit wordt gehandhaafd.

2. Actualisering van onderliggende studies en rapporten.
Rapporten over de aanwezigheid en gevaren van en voor vogels etc. zijn ons inziens gebaseerd op een inventarisatie van 2007.
Volgens de wetgeving moet deze in het algemeen relatief recent zijn. Een ouder onderzoeksrapport kan onder omstandigheden (is het aspect dat onderzocht is aan verandering onderhevig of niet zo) doorgaans niet ouder zijn dan 2 jaar. Zie artikel 8.70 lid 5 van de Wet luchtvaart voor een luchthavenbesluit:
“Artikel 8.70 Wet luchtvaart:
1. Voor een luchthaven waarvan op grond van artikel 8.1, tweede lid, is bepaald dat deze van nationale betekenis is, wordt het luchthavenbesluit bij algemene maatregel van bestuur vastgesteld.
5. Bij de vaststelling van het luchthavenbesluit kan in ieder geval gebruik worden gemaakt van gegevens en onderzoeken die niet ouder zijn dan twee jaar.

Niet alleen zijn de onderliggende rapporten dus te oud; de populatie van een aantal vogelsoorten, zoals ganzen is de afgelopen jaren spectaculair gestegen.

Daarom is ons inziens een actualisering vereist.

3. **Volledigheid van beschouwingen**
    a. Sinds 2006 broedt de Zeearend weer in Nederland. Deze beschermde roofvogel valt onder de Flora en Faunawet. De Zeearend broedt o.a. binnen het MER-gebied bij Biddinghuizen. Wij hebben geen bevestiging gekregen van het Ministerie op onze vraag of er een onderzoek is uitgevoerd naar de effecten van het vliegen op Lelystad op het leefgebied van de Zeearend.
    b. We kunnen geen onderzoek vinden naar het effect op de vleermuizenpopulaties die in het betreffende gebied voorkomen.

Deze en mogelijk andere zaken dienen ons inziens in het kader van een goede milieu effect rapportage onderzocht te worden.

4. **Selectiviteitsbeleid**

Lelystad is bedoeld als “overloop” van Schiphol voor “niet mainport gebonden” vluchten, i.c. vakantievluchten. Criterium daarvoor is met name de bestemming van de vliegtuigen. Tevens is daarbij in alle documenten en overleg met de Tweede Kamer gezegd dat het gebruik van Lelystad Airport alleen bestemd is voor vliegmaatschappijen (“Airlines”) die daarvoor ook evenveel “slots” op Schiphol opgeven.
Enkele jaren geleden werd hetzelfde gezegd over vliegveld Eindhoven. In de praktijk is gebleken dat daar de groei tot vrijwel de maximum capaciteit autonoom heeft plaatsgevonden. In een speciaal debat met de Kamercommissie is “het failliet” van dit beleid vastgesteld. Ook werd geconstateerd dat er voor uitvoering van het beleidsvoornemen voor Lelystad nog geen enkel instrument beschikbaar is.
Uit recente navraag bij de betreffende autoriteit, Airport Coördinaton Netherlands (ACNL) werd duidelijk dat dit nog op geen enkele wijze geregeld is. Sterker nog; zij kunnen niets doen, wettelijk kader ontbreekt; Lelystad Airport is geen “slot gereguleerde luchthaven” etc.

Enkele citaten uit hun antwoord op onze vragen:

> *“ACNL is bij de toewijzing van slots gebonden aan Europese wetgeving, de zgn. Slotverordening. Deze bepaalt dat slots op neutrale, transparante en non-discriminatoire wijze dienen te worden toegekend. Onderscheid naar bestemming, type vervoer, nationaliteit etc. is niet toegestaan. ACNL kan en zal hier dan ook geen onderscheid in maken bij de toekenning van slots op Schiphol.”*

Op de vraag: “Hoe kan ervoor gezorgd worden dat een toegewezen slot ook daadwerkelijk een slot op Schiphol vrij maakt, zoals de bedoeling is van de TK en het Ministerie ?” kregen we het antwoord:

> *“Zoals gezegd is slottoewijzing op Lelystad niet aan de orde. Wanneer een luchtvaartmaatschappij vertrekt van Schiphol kan deze het slot teruggeven aan de coördinator of gebruiken voor een andere operatie. “*

Het is onze conclusie dat Lelystad Airport niet open kan gaan voordat op een sluitende juridische wijze geregeld is dat ook aan de uitgangspunten daarvan wordt voldaan: overloop voor vakantievluchten door maatschappijen die op Schiphol een slot vrijmaken voor het “mainport gebonden vliegverkeer”.

Algemene opmerking: Indien wij adviseren, vragen of eisen dat bepaalde voorwaarden of zaken in “het Luchthavenbesluit” moeten worden opgenomen wordt bedoeld: In het Luchthavenbesluit zelf; niet in de bijlagen of in een toelichting.

Bijlage 7

Passende scheiding van functies

De Nederlandse overheid en met name het Ministerie van I&W speelt op veel borden en met veel stukken mee in het schaakspel van de Luchtvaart. Dat was al bekend bij Schiphol, maar speelt ook een belangrijke rol bij Lelystad Airport.

Het aandeelhouderschap van de Staat in de Schipholgroep wordt beheerd door het Ministerie van Financiën. Natuurlijk wordt er nauw overlegd met de bewindspersonen en ambtenaren van de ministeries van Defensie en I&W.
Vrijwel alle andere zaken die verband houden met de burgerluchtvaart worden bestuurd of beheerd vanuit het Ministerie van I&W zoals:

- Formuleren van het Luchtvaart beleid
- Opdrachtverlening voor onderzoek en ondersteuning aan verschillende (advies) bureaus
- Organiseren van zaken als “herinrichting Luchtruim”
- Toezicht houden op de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)
- Als bevoegd gezag optreden t.a.v. de vergunningverlening van alle Nederlandse Luchthavens
- Toezicht houden op de naleving van diverse regels, de z.g. handhaving

Bij de oorspronkelijke plannen voor de vestiging van Lelystad Airport heeft de Schipholgroep, in casu, Lelystad Airport als initiatiefnemer een belangrijke rol gespeeld onder meer door de formulering van een business case, een (quick scan) MKBA en verschillende rapporten ten behoeve van de MER. Reeds in die fase heeft het Ministerie een rol gespeeld in het MER traject en deze deels gefinancierd naar wij begrijpen. Ook het fenomeen Alderstafel Lelystad wordt in belangrijke mate door het Ministerie gestuurd en gefinancierd.

Bij de actualisatie MER Lelystad Airport zijn meerdere overheidspartijen betrokken. Echter de oorspronkelijke initiatiefnemer voor de uitbreiding Lelystad Airport zijnde de Schipholgroep heeft in de fase van de actualisatie niet zichtbaar meegedaan. De actualisatie is zogezegd uitgevoerd door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, tevens zijnde het Bevoegd Gezag. Met inschakeling van diverse adviseurs waarbij het Ministerie, naar wij begrijpen ook de kosten voor haar rekening neemt, terwijl die in principe natuurlijk door de initiatiefnemer gedragen dienen te worden.

De bovengenoemde rollen onder een Ministerie deden al de wenkbrauwen fronsen (we kennen geen parallellen in een ander deel van het bedrijfsleven), zeker nadat het Ministerie bij de reparatie van de MER de verantwoordelijkheid kennelijk geheel van de initiatiefnemer heeft overgenomen.
Het benoemen van een ambtenaar in een ander Directoraat om de zorgvuldigheid van het proces te beoordelen is een stap, hoewel alle lijntje samenkomen bij de (loco)SG.

De bewonersdelegatie acht de transparantie van rollen, functies en verantwoordelijkheden een zeer belangrijk onderdeel van zorgvuldige besluitvorming en heeft twijfels of er in het gehele traject een zorgvuldige en ‘passende scheiding van functies’ is geweest.

De Wet milieubeheer geeft – conform de MER richtlijn – in artikel 7.28a aan ‘dat een passende scheiding moet’ als het bevoegd gezag zelf de activiteit wil ondernemen waarvoor een milieueffectrapport moet worden gemaakt. Niet ‘hoe het moet’. De handreiking geeft het bevoegd gezag richting ‘hoe het kan’. Het bevoegd gezag is zelf verantwoordelijk voor een goede functiescheiding. Een passende functiescheiding vergt maatwerk en kan verschillen per organisatie en zelfs per MER procedure. Daarnaast adviseer ik het bevoegd gezag om ook in andere situaties, waarin de scheidslijn tussen de taken van het bevoegd gezag voor het MER en de taken van het bevoegd gezag als initiatiefnemer kan vervagen zoals bij plan-MER en MER-beoordeling, uit oogpunt van legitimiteit en draagvlak een eigenstandige afweging te maken of binnen de ambtelijke en bestuurlijke organisatie een duidelijke functiescheiding gewenst is. (bron: Kamerbrief Handreiking Passende Scheiding van Functies bij een Project-MER, d.d. 3 april 2017).

Bijlage 8

Wet Luchtvaart en Vogelaantrekkende Bestemmingen

Datum Luchthavenbesluit Lelystad: 01-04-2015

Op deze datum gold een beperking t.a.v. vogelaantrekkende bestemmingen en grondgebruik binnen een gebied van 6 kilometer rondom het luchthavengebied

De dichtstbijzijnde grens van de Oostvaardersplassen bevindt zich op een afstand van 5,52 Km vanaf de baandrempel baan 05. (zie onderstaande kaart)



Bij besluit d.d. 16 maart 2016 zijn de regels t.a.v. dit onderwerp gewijzigd

https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stb-2016-120.html

Artikel 16 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt «rond het luchthavengebied» gewijzigd in: rondom de start- en landingsbaan.

2. Het tweede lid komt te luiden:

> 2. Het eerste lid geldt niet:
>
> a. voor zover het gebruik of de bestemming rechtmatig was op de dag vóór het tijdstip van inwerkingtreding van het luchthavenbesluit, of
>
> b. *wanneer op basis van een studie naar de vogelaantrekkende werking kan worden geconcludeerd dat het gebruik of de bestemming geen onaanvaardbaar risico voor de vliegveiligheid oplevert*.

3. Er wordt een nieuw lid toegevoegd, luidende:

> 3. *Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld omtrent de wijze waarop de studie, bedoeld in het tweede lid, onderdeel b, wordt uitgevoerd.*

De nota van toelichting

1.3 Wijziging van de aanduiding van de ligging van het gebied met ruimtelijke beperkingen ten aanzien van vogelaantrekkende bestemmingen en grondgebruik en aanvulling van de uitzonderingsmogelijkheden op de ruimtelijke regels in dat gebied (Artikel I, onderdelen C en G)

Artikel 9 van het BBL bepaalt welke ruimtelijke beperkingengebieden het luchthavenbesluit in ieder geval dient te bevatten. Op grond van het eerste lid, onderdeel h, van dat artikel dient bij een luchthaven met een instrumentbaan categorie I, II of III, een gebied met ruimtelijke beperkingen ten aanzien van vogelaantrekkende bestemmingen en grondgebruik te worden vastgesteld. Artikel 16 van het BBL bepaalt vervolgens welke ruimtelijke beperkingen in dit gebied gelden.

Op grond van het BBL, zoals dat luidde op de dag vóór inwerkingtreding van dit besluit, is het gebied met ruimtelijke beperkingen ten aanzien van vogelaantrekkende bestemmingen en grondgebruik een gebied van 6 kilometer *rondom het luchthavengebied*. Het luchthavengebied is echter geen vaststaand gegeven en kan in de loop der tijd groter of kleiner worden. Dit zou betekenen dat bij een nieuw luchthavenbesluit, het gebied met beperkingen voor vogelaantrekkende bestemmingen en grondgebruik ook zou moeten worden vergroot of verkleind. Dit wordt onwenselijk geacht. De omvang van het luchthavengebied bepaalt immers niet de gebruiksmogelijkheden van de luchthaven. Bepalende factor daarvoor is de omvang en inrichting van de start- en landingsbaan. Wijziging daarvan komt in de praktijk minder voor. Om die reden is in dit besluit de aanduiding van het gebied met ruimtelijke beperkingen ten aanzien van vogelaantrekkende bestemmingen en grondgebied in artikel 9, eerste lid, onderdeel h, en in de aanhef van het eerste lid van artikel 16 in die zin aangepast dat het gebied voortaan wordt vastgesteld *rondom de start- en landingsbaan*.

Artikel 16, eerste lid, vermeldt een aantal vormen van vogelaantrekkende bestemmingen of grondgebruik die in een straal van 6 kilometer rond de start- en landingsbaan van de luchthaven niet zijn toegestaan. Deze beperking op de omgeving van de luchthaven is ingesteld omdat vogels een groot gevaar voor landende en startende vliegtuigen kunnen vormen. Vogels moeten als risicovol worden bestempeld als ze solitair of in groepsverband vliegend, bij een botsing ernstige schade aan het vliegtuig kunnen veroorzaken.

Artikel 16, tweede lid, zoals dat luidde op de dag vóór inwerkingtreding van dit besluit, bepaalt dat het verbod op een categorie grondgebruik of bestemming niet van toepassing is als dit gebruik of deze bestemming rechtmatig was op de dag voor de inwerkingtreding van het luchthavenbesluit. Nieuwe bestemmingen of grondgebruik in deze categorieën zijn derhalve niet toegestaan. In de praktijk blijkt dit regime te strikt en is een versoepeling van het regime mogelijk zonder dat het risico op vogelaanvaringen in de directe omgeving van de luchthaven onaanvaardbaar wordt vergroot.

De toevoeging van onderdeel b aan artikel 16, tweede lid, betekent een nieuwe uitzondering op de regel dat geen nieuwe vogelaantrekkende bestemmingen of grondgebruik zijn toegestaan. *Een nieuwe bestemming of grondgebruik is toegestaan indien uit een studie blijkt dat de vogelaantrekkende werking van de nieuwe bestemming of grondgebruik zo gering is dat deze geen onaanvaardbaar risico voor de vliegveiligheid oplevert. De mate van vogelaantrekkende werking van*

de voorgenomen nieuwe ontwikkeling zal sterk afhangen van de soort van activiteit en van locatie en de afstand tot de (baan van de) luchthaven.

Het is de initiatiefnemer van een in het eerste lid opgenomen categorie grondgebruik of bestemming die de studie naar de vogelaantrekkende werking zal moeten uitvoeren. De initiatiefnemer zal met de studie moeten aantonen dat ten gevolge van de nieuwe ontwikkeling het risico op vogelaanvaringen niet toeneemt.

Activiteiten mogen niet in strijd met het bestemmingsplan plaatsvinden. De gemeente is de instantie die bestemmingsplannen vaststelt en handhaaft. Bij het aanvragen van een vergunning voor mogelijk vogelaantrekkende activiteiten is de gemeente het bevoegd gezag voor toetsing aan het bestemmingsplan. Met de vergunningaanvraag dient de initiatiefnemer de studie naar vogelaantrekkende werking bij de gemeente in. Omdat in de studie de conclusie moet zijn opgenomen of de voorgenomen activiteit leidt tot een onaanvaardbaar risico op vogelaanvaringen voor vliegtuigen, kan de gemeente derhalve beslissen of de vergunning verleend kan worden.

Artikel 16, derde lid, biedt de mogelijkheid om in de Regeling burgerluchthavens nadere regels te stellen omtrent de wijze waarop de vogelstudie moet worden uitgevoerd. Van die mogelijkheid wordt gebruik gemaakt als blijkt dat de vogelstudies die worden gehanteerd bij de beoordeling van de afwijking van het bepaalde in het eerste lid, van een onvoldoende niveau zijn.

Conclusie:
De startbaan van Lelystad Airport ligt op slecht 5,5km van de Oostervaardersplassen. De Wet Luchtvaart stelt dat rondom de start- en landingsbaan, binnen een straal van 6 kilometer beperking gelden t.a.v. vogelaantrekkende bestemmingen. De Bewonersdelegatie heeft niet kunnen vaststellen of Lelystad Airport volledig aan deze wetgeving voldoet.

Voormalig defensie bioloog Luit Buurma geeft een gefundeerd oordeel en zegt:
"GROTE KANS OP VOGELAANVARINGEN BIJ UITBREIDING LELYSTAD AIRPORT" in uitzending Vroege Vogels d.d. 29 december 2017.
https://vroegevogels.bnnvara.nl/nieuws/grote-kans-op-vogelaanvaringen-bij-uitbreiding-lelystad-airport