



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Nota van Antwoord

Wijziging Luchthavenbesluit Lelystad

Nota van Antwoord Wijziging Luchthavenbesluit Lelystad

Inhoudsopgave

1. Inleiding	6
1.1 Wijziging luchthavenbesluit en Actualisatie MER	6
1.2 Ontvangen reacties tijdens de zienswijzenprocedure	6
2. Leeswijzer en wijze van beantwoording	9
2.1 Leeswijzer	9
2.2 Wijze van beantwoording	10
3. Consequenties ingediende zienswijzen voor Wijzigingsbesluit	11
4. Achtergrond en aanleiding	13
4.1 Procedure wijziging Luchthavenbesluit Lelystad	13
4.1.1 Onderwerpen uit meermalig ingediende zienswijzen	13
4.1.2 Onderwerpen uit zienswijzen	15
4.2 Nut en noodzaak openstelling Lelystad Airport	21
4.2.1 Onderwerpen uit meermalig ingediende zienswijzen	21
4.2.2 Onderwerpen uit zienswijzen	21
4.3 Geschiedenis besluitvorming Lelystad Airport	24
4.3.1 Onderwerpen uit meermalig ingediende zienswijzen	25
4.3.2 Onderwerpen uit zienswijzen	25
5. Algemeen Luchtvaartbeleid	28
5.1 Luchtvaartnota	28
5.1.1 Onderwerpen uit meermalig ingediende zienswijzen	28
5.1.2 Onderwerpen uit zienswijzen	28
5.2 Kennisscan	30
5.2.1 Onderwerpen uit zienswijzen	30
5.3 Duurzaamheid	31
5.3.1 Onderwerpen uit meermalig ingediende zienswijzen	32
5.3.2 Onderwerpen uit zienswijzen	33
5.4 Selectiviteitsbeleid en verkeersverdelingsregeling (VVR)	35
5.4.1 Onderwerpen uit meermalig ingediende zienswijzen	35
5.5 Modal split	39
5.5.1 Onderwerpen uit zienswijzen	39
5.6 Luchtruimherziening Scope	40
5.6.1 Onderwerpen uit zienswijzen	40
5.7 Luchtruimherziening Tijdpad	43
5.7.1 Onderwerpen uit meermalig ingediende zienswijzen	43
5.7.2 Onderwerpen uit zienswijzen	43
5.8.1 Onderwerpen uit zienswijzen	46
5.9 Luchthaven in zee	46
5.9.1 Onderwerpen uit zienswijzen	46
5.10 Meten en rekenen en Belevingsvlucht	47
5.10.1 Onderwerpen uit zienswijzen	48

6.	Voorgenomen activiteit	51
6.1	Economische onderbouwing / MKBA	51
6.1.1	Onderwerpen uit meermalig ingediende zienswijzen	51
6.1.2	Onderwerpen uit zienswijzen	52
6.2	Openstelling luchthaven	63
6.2.1	Onderwerpen uit zienswijzen	63
6.3	Luchthaveninfrastructuur	66
6.3.1	Onderwerpen uit zienswijzen	66
6.4	Samenhang met windmolens	68
6.4.1	Onderwerpen uit meermalig ingediende zienswijzen	68
6.4.2	Onderwerpen uit zienswijzen	68
6.5	Openingstijden en extensieregeling	69
6.6	Vloot en vracht	72
6.6.1	Onderwerpen uit meermalig ingediende zienswijzen	73
6.6.2	Onderwerpen uit zienswijzen	73
6.7	10.000 en 45.000 vliegtuigbewegingen	76
6.7.1	Onderwerpen uit zienswijzen	76
6.8	Verplaatsing helikoptercircuit	81
6.8.1	Onderwerpen uit zienswijzen	81
7.	Routes	83
7.1	Luchtruimstructuur en Luchtverkeersleiding	84
7.1.1	Onderwerpen uit zienswijzen	84
7.2	B+routes	86
7.2.1	Onderwerpen uit meermalig ingediende zienswijzen	87
7.2.2	Onderwerpen uit zienswijzen	87
7.3	Vlieghoogtes	90
7.3.1	Onderwerpen uit meermalig ingediende zienswijzen	90
7.3.2	Onderwerpen uit zienswijzen	91
7.4	Aansluitroutes	94
7.4.1	Onderwerpen uit meermalig ingediende zienswijzen	94
7.4.2	Onderwerpen uit zienswijzen	97
7.5	Wachtgebied	99
7.5.1	Onderwerpen uit zienswijzen	99
7.6	Kleine luchtvaart	100
7.6.1	Onderwerpen uit zienswijzen	101
8.	Milieueffecten	105
8.1.1	Onderwerpen uit zienswijzen	105
8.2	Proces Uitgangspunten	106
8.2.1	Onderwerpen uit meermalig ingediende zienswijzen	106
8.2.2	Onderwerpen uit zienswijzen	107
8.3	Proces Herstel fouten en actualisatie	112
8.3.1	Onderwerpen uit meermalig ingediende zienswijzen	112
8.3.2	Onderwerpen uit zienswijzen	112

8.4	Proces Advies Commissie voor de m.e.r.	116
8.4.1	Onderwerpen uit meermalig ingediende zienswijzen	116
8.4.2	Onderwerpen uit zienswijzen	116
8.5	Milieueffecten Algemeen	121
8.5.1	Onderwerpen uit zienswijzen	122
8.6	Milieueffecten Externe veiligheid	123
8.6.1	Onderwerpen uit zienswijzen	123
8.7	Milieueffecten Vogelaanvaringen	126
8.7.1	Onderwerpen uit meermalig ingediende zienswijzen	126
8.7.2	Onderwerpen uit zienswijzen	129
8.8	Milieueffecten Geluid	134
8.8.1	Onderwerpen uit meermalig ingediende zienswijzen	134
8.8.2	Onderwerpen uit zienswijzen	135
8.9	Milieueffecten Geluidsberekeningen	137
8.9.1	Onderwerpen uit meermalig ingediende zienswijzen	137
8.9.2	Onderwerpen uit zienswijzen	138
8.10	Milieueffecten Klimaat	143
8.10.1	Onderwerpen uit zienswijzen	143
8.11	Milieueffecten Ultrafijnstof	146
8.11.1	Onderwerpen uit zienswijzen	146
8.12	Milieueffecten Stikstofdepositie	147
8.12.1	Onderwerpen uit zienswijzen	148
8.13	Milieueffecten Water en natuur	150
8.13.1	Onderwerpen uit meermalig ingediende zienswijzen	150
8.13.2	Onderwerpen uit zienswijzen	151
8.14	Gezondheid	154
8.14.1	Onderwerpen uit zienswijzen	155
8.15	Leefkwaliteit	158
8.15.1	Onderwerpen uit meermalig ingediende zienswijzen	158
8.15.2	Onderwerpen uit zienswijzen	158
9.	Monitoring en evaluatie	162
9.1	Momenten van evalueren en werkwijze	163
9.1.1	Onderwerpen uit zienswijzen	163
9.2	Aanpak van de geluidsmetingen	166
9.2.1	Onderwerpen uit zienswijzen	166
9.3	Nulmeting	167
9.3.1	Onderwerpen uit meermalig ingediende zienswijzen	167
9.3.2	Onderwerpen uit zienswijzen	168
9.4	Het plaatsen van geluidmeetpunten op specifieke locaties	168
9.4.1	Onderwerpen uit meermalig ingediende zienswijzen	168
9.4.2	Onderwerpen uit zienswijzen	169
9.5	Vergelijking met andere luchthavens	169
9.5.1	Onderwerpen uit meermalig ingediende zienswijzen	169
9.5.2	Onderwerpen uit zienswijzen	169

9.6	Monitoring gezondheid	170
9.6.1	Onderwerpen uit zienswijzen	170
9.7	Monitoring natuur	170
9.7.1	Onderwerpen uit zienswijzen	170
9.8	Monitoring voedselveiligheid	171
9.8.1	Onderwerpen uit zienswijzen	171
10.	Handhaving	172
10.1	Handhavingpunten	173
10.1.1	Onderwerpen uit zienswijzen	173
10.2	Rol Inspectie Leefomgeving en Transport	176
10.2.1	Onderwerpen uit zienswijzen	176
10.3	Normering en toets aan normen	178
10.3.1	Onderwerpen uit meermalig ingediende zienswijzen	178
10.3.2	Onderwerpen uit zienswijzen	179
11.	Nadeelcompensatie	183
11.1	Investerings in en waardedaling van woning	183
11.1.1	Onderwerpen uit meermalig ingediende zienswijzen	183
11.1.2	Onderwerpen uit zienswijzen	184
11.2	Veranderde omstandigheden en gedeelde inkomsten	185
11.2.1	Onderwerpen uit meermalig ingediende zienswijzen	185
11.2.2	Onderwerpen uit zienswijzen	186
Bijlage 1	Beantwoording Onderwerpen uit meermalig ingediende zienswijzen: Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen (SATL)	188
Bijlage 2	Beantwoording Onderwerpen uit meermalig ingediende zienswijzen: Vliegop Biddinghuizen	195
Bijlage 3	Beantwoording Onderwerpen uit meermalig ingediende zienswijzen: Stichting Lelystad Airport moet door	203
Bijlage 4	Beantwoording Onderwerpen uit meermalig ingediende zienswijzen: Hoogover Wezep	208
Bijlage 5	Lijst van afkortingen	218

1. Inleiding

1.1 Wijziging luchthavenbesluit en Actualisatie MER

Het kabinet heeft het voornemen om het huidige Luchthavenbesluit Lelystad, dat is vastgesteld op 12 maart 2015 en op 1 april 2015 in werking is getreden, op een aantal onderdelen te wijzigen. Aanleiding hiervoor is dat er door maatschappelijke groeperingen is gewezen op fouten in de geluidsberekeningen in het MER uit 2014. Dit heeft geleid tot actualisatie van het MER uit 2014. Daarbij is geconcludeerd dat het luchthavenbesluit op een aantal punten moest worden aangepast. Het betreft wijzigingen ten opzichte van de beperkingengebieden en grenswaarden. Tegelijkertijd is van de gelegenheid gebruik gemaakt om naar aanleiding van verzoeken uit omgeving een aantal extra waarborgen toe te voegen ter bescherming van de omgeving.

De voorgestelde wijzigingen in het luchthavenbesluit zijn de volgende:

- De wettelijke beperkingengebieden (contouren) en grenswaarden in de handhavingspunten worden aangepast naar aanleiding van de actualisatie van het MER en de verplaatsing van het oefencircuit voor helikopters.
- Naast de maximale gebruiksruimte uitgedrukt in grenswaarden in handhavingspunten, wordt de aanvullende grenswaarde van maximaal 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar vastgelegd in het luchthavenbesluit.
- Er worden twee extra handhavingspunten vastgesteld.
- De voorwaarden waaronder vliegtuigen bij uitzondering mogen landen en vertrekken op Lelystad Airport tussen 23.00 en 24.00 uur (extensieregeling) worden aangescherpt.
- Een aantal beschermingsvlakken wordt geactualiseerd voor de goede werking van de apparatuur voor communicatie en navigatie. Beschermingsvlakken zijn gebieden rond de luchthaven waar beperkingen gelden voor de hoogte van te bouwen objecten.

Het geactualiseerde MER brengt de milieueffecten van het gebruik van de luchthaven in kaart. Dit is gedaan op basis van gecorrigeerde invoergegevens (stuwkracht vliegtuigen en vlieghoogten), actuele feiten, inzichten en wettelijke voorschriften. Het geactualiseerde MER brengt daarnaast ook de effecten van de tijdelijke ontwerp-aansluitroutes voor 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar in beeld. Bij het geactualiseerde MER is een addendum gevoegd over de verplaatsing van het oefencircuit voor helikopters van de zuidkant naar de noordkant van het luchthaventerrein.

1.2 Ontvangen reacties tijdens de zienswijzenprocedure

Bij kennisgeving van 10 januari 2019 in de Staatscourant en in een aantal regionale en lokale bladen heeft het Rijk het Ontwerpbesluit tot wijziging van het Luchthavenbesluit Lelystad (hierna: Wijzigingsbesluit), het geactualiseerde MER en het addendum ter inzage gelegd en eenieder in de gelegenheid gesteld om zienswijzen in te dienen. De zienswijzeperiode liep van 11 januari tot en met 21 februari 2019.

In deze periode hebben 9.362 personen en organisaties een zienswijze ingediend. Een zienswijze kan bestaan uit één of meerdere onderwerpen in de vorm van een vraag, voorstel of mening. In totaal zijn 164.883 onderwerpen ingediend. Veel zienswijzen zijn meerdere keren ingediend, door verschillende indieners. Van de in totaal 9.362 zienswijzen zijn er 8.800 meerdere malen ingediend. In deze Nota van Antwoord zijn de onderwerpen uit deze zienswijzen aangeduid als 'onderwerpen uit meermalig ingediende zienswijzen'. Deze onderwerpen zijn afkomstig van indieners die gebruik hebben gemaakt van door belangenorganisaties via internet beschikbaar gestelde formulieren, die als zienswijze konden worden ingediend. Veel mensen kozen ervoor één van deze formulieren in zijn geheel in te vullen en in te zenden.

Anderen hebben een selectie gemaakt van de in een internetformulier opgenomen onderwerpen en hebben die vervolgens ingediend. Weer anderen hebben aan de in een formulier opgenomen onderwerpen, hun eigen vragen, voorstellen of meningen toegevoegd.

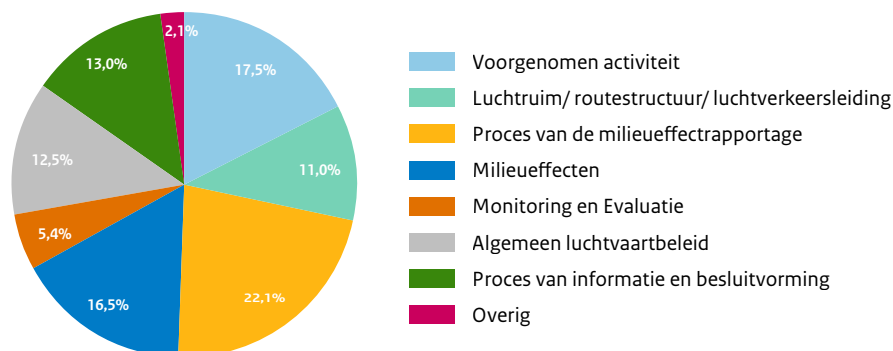
Onderstaande tabel geeft aan welke vier organisaties via hun website een zienswijzeformulier beschikbaar hebben gesteld, het aantal maal dat dit formulier is ingediend en het aantal onderwerpen dat dit heeft opgeleverd. Eén formulier bevat dus meerdere onderwerpen.

Bron (organisatie)	Aantal keer dat (een gedeelte van) het zienswijzeformulier is ingediend	Aantal onderwerpen
Stichting Lelystad Airport moet door	439	10.518
Actiegroep Vliegop Biddinghuizen	119	2.257
Stichting Hoog over Wezep	1.012	21.243
SATL (Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen) *	7.230	120.850
	8.800	154.868

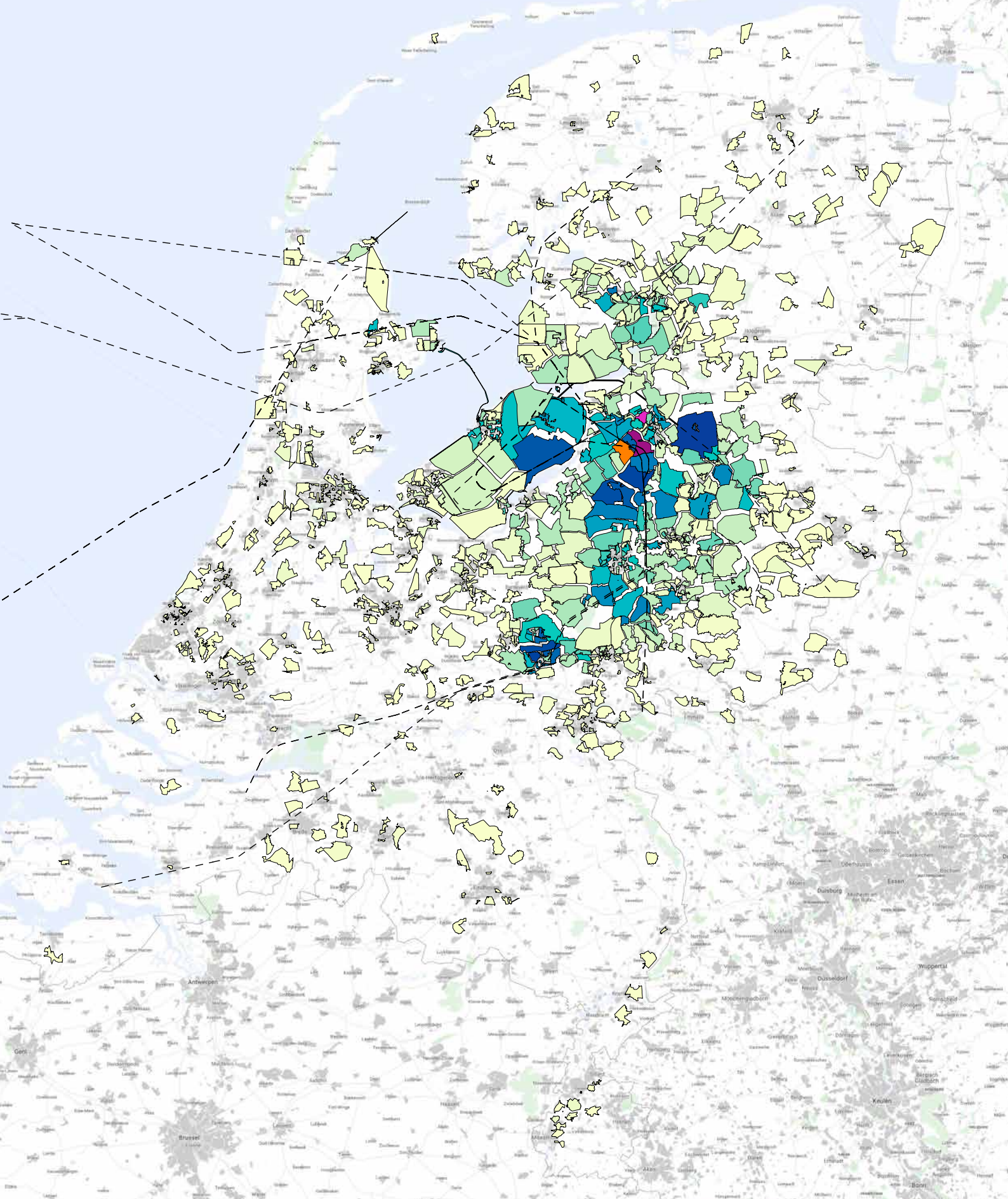
* Dit betreft niet de zienswijze 'Lelystad Airport voor gezien' van SATL. Reactie op deze zienswijze is opgenomen in de verschillende hoofdstukken van deze Nota van Antwoord.

Alle andere vragen, voorstellen en meningen, die niet afkomstig zijn uit de vier internetformulieren, zijn in deze Nota van Antwoord behandeld in de paragrafen 'onderwerpen uit zienswijzen'. Dat zijn er 10.015. De nota maakt dus onderscheid tussen 'onderwerpen uit meermalig ingediende zienswijzen' en 'onderwerpen uit zienswijzen'.

Van alle onderwerpen heeft 66 procent direct betrekking op de ter visie gelegde stukken: het Wijzigingsbesluit en het geactualiseerde MER. Daarnaast hebben indieners ook over andere luchtvaart gerelateerde onderwerpen zienswijzen ingediend. Hoewel deze zienswijzen formeel buiten de scope van deze procedure vallen, is er toch voor gekozen om in deze Nota van Antwoord op deze zienswijzen een reactie te geven. Onderstaande figuur illustreert de verdeling over verschillende onderwerpen:



Verdeling per onderwerp



De geografische verdeling van de woon- of vestigingsplaats van de personen en organisaties die zienswijzen hebben ingediend, is als hier weergegeven:

— Lelystad routes

1

25

50

150

1

25

50

150

2. Leeswijzer en wijze van beantwoording

2.1 Leeswijzer

De Nota van Antwoord heeft als doel antwoord te geven op de ingediende zienswijzen. Om structuur aan te brengen in de onderwerpen uit de zienswijzen en de reactie daarop (zie paragraaf 1.2 voor het onderscheid tussen zienswijzen en onderwerpen) zijn de onderwerpen verdeeld over verschillende hoofdstukken. De reacties op de zienswijzen die direct samenhangen met de stukken die ter inzage hebben gelegen zijn met name te vinden in de hoofdstukken 6 (de voorgenomen activiteit) en 8 (milieueffecten van de voorgenomen activiteit). Sommige onderwerpen kunnen aan de orde komen in meerdere hoofdstukken. Een vraag over bijvoorbeeld de routestructuur in relatie tot een bepaald milieueffect kan passen in het hoofdstuk Routes, maar ook in het hoofdstuk Milieueffecten. Per onderwerp is hierover een keuze gemaakt. Ook zijn (onderdelen van) antwoorden soms meerdere keren terug te vinden in de nota, binnen dezelfde paragraaf, maar ook in verschillende hoofdstukken. Dit is gedaan om ervoor te zorgen dat indieners hun zienswijze integraal beantwoord kunnen terugvinden. Daartoe krijgen indieners van een zienswijze een brief met daarin aangegeven waar zij in het document een antwoord kunnen vinden op de door hen ingediende zienswijze. De Nota van Antwoord is dus niet bedoeld als boekwerk om van voor naar achter door te lezen.

De Nota van Antwoord is als volgt opgebouwd:

- Hoofdstuk 1 beschrijft de inhoud van het Wijzigingsbesluit en gaat in op het aantal ontvangen zienswijzen, de onderwerpen waarop deze zienswijzen betrekking hebben en de geografische spreiding van de indieners.
- Hoofdstuk 2 zet de werkwijze uiteen die is gevolgd bij het groeperen en vervolgens beantwoorden van de onderwerpen uit de zienswijzen.
- Hoofdstuk 3 verwoordt de consequenties van de ingediende zienswijze voor het Wijzigingsbesluit.
- Hoofdstuk 4 gaat in op de zienswijzenprocedure, op nut en noodzaak van de openstelling van Lelystad Airport en op de geschiedenis van de besluitvorming in de aanloop naar het Wijzigingsbesluit.
- Hoofdstuk 5 behandelt onderwerpen uit de zienswijzen die raken aan het meer algemene luchtvaartbeleid van het kabinet. Hieronder vallen onder meer de Luchtvaartnota, die eind 2019 wordt gepubliceerd, en de herindeling van het luchtruim.
- Hoofdstuk 6 behandelt onderwerpen uit de zienswijzen die zich richten op de voorgenomen activiteit zoals beschreven in het Wijzigingsbesluit.
- Hoofdstuk 7 behandelt onderwerpen uit de zienswijzen met betrekking tot de routes.
- Hoofdstuk 8 behandelt onderwerpen uit de zienswijzen die zich richten op de milieueffecten zoals beschreven in het geactualiseerde MER.
- Hoofdstuk 9 behandelt onderwerpen uit de zienswijzen over monitoring en evaluatie.
- Hoofdstuk 10 behandelt onderwerpen uit de zienswijzen over de handhaving.
- Hoofdstuk 11 behandelt onderwerpen uit de zienswijzen over financiële compensatie.
- Vier bijlagen geven een overzicht van de vier sets meermalig ingediende zienswijzen (via internet-formulieren) en de reactie op de onderwerpen daaruit. Reacties op onderwerpen uit deze zienswijzen zijn opgenomen in de hierboven genoemde hoofdstukken.
- Tot slot is een bijlage opgenomen met de betekenis van de gebruikte afkortingen.

2.2 Wijze van beantwoording

Na het indienen van een zienswijze hebben indieners een ontvangstbevestiging ontvangen. Alle zienswijzen zijn vervolgens opgedeeld in diverse onderwerpen, die gecodeerd zijn. Met deze codes (zoals S9, J19 of L23) zijn ingediende onderwerpen uit zienswijzen te herleiden naar de indiener van een zienswijze.

De beantwoording van de onderwerpen uit de meermalig ingediende zienswijzen (zie paragraaf 1.2) is terug te vinden op twee plaatsen in de Nota van Antwoord:

- Gesorteerd naar onderwerp, in de hoofdstukken 4 tot en met 11 onder de paragrafen ‘Onderwerpen uit meermalig ingediende zienswijzen’;
- In de bijlage gesorteerd naar de zienswijzeformulieren die beschikbaar zijn gesteld door vier organisaties. De bijlagen achterin deze Nota van Antwoord bevatten de integrale beantwoording van zienswijzen uit de internetformulieren die zijn opgesteld door deze organisaties.

De andere zienswijzen, die niet afkomstig zijn uit een van deze formulieren, zijn in de hoofdstukken 4 tot en met 11 terug te vinden onder de paragrafen ‘onderwerpen uit zienswijzen’. Sommige onderwerpen uit zienswijzen kwamen maar één keer voor, maar vaak was het mogelijk om meerdere vragen, voorstellen of meningen te bundelen en te beantwoorden met één reactie.

Het luchtvaartdossier is volop in beweging. De reacties op de onderwerpen zijn gebaseerd op de beschikbare kennis en actuele ontwikkelingen tot en met 31 mei 2019. De indieners van zienswijzen ontvangen een persoonlijke brief, waarin is aangegeven in welke paragraaf of paragrafen de reactie(s) te vinden zijn op de onderwerpen uit de door hem of haar ingediende zienswijze.

Ook zijn er onderwerpen uit zienswijzen die ter kennisgeving zijn aangenomen. Voor het ter kennisgeving aannemen is gekozen als het onderwerp geen vraag of voorstel was, maar een mening die buiten de scope van het Wijzigingsbesluit valt. Het betreft hier dus meningen die niet direct betrekking hebben op het Wijzigingsbesluit of het geactualiseerde MER. Ook meningen die in lijn zijn met het beleid, zijn voor kennisgeving aangenomen.

De indieners hiervan zijn hierover geïnformeerd via de brief die zij bij publicatie van de Nota van Antwoord ontvangen. Een uitzondering hierop zijn onderwerpen uit meermalig ingediende zienswijzen (afkomstig uit de internetformulieren, zie paragraaf 1.2) die ter kennisgeving zijn aangenomen. Die zijn wel opgenomen in de nota.

Type zienswijze	Direct betrekking op Wijzigingsbesluit en/of geactualiseerd MER	Geen betrekking op Wijzigingsbesluit en/of geactualiseerd MER
Vraag	Reactie in Nota van Antwoord	Reactie in Nota van Antwoord
Voorstel	Reactie in Nota van Antwoord	Reactie in Nota van Antwoord
Mening	Reactie in Nota van Antwoord	Voor kennisgeving aangenomen
Mening in lijn met beleid	Voor kennisgeving aangenomen	Voor kennisgeving aangenomen

3. Consequenties ingediende zienswijzen voor Wijzigingsbesluit

Het Luchthavenbesluit Lelystad, dat in 2015 is vastgesteld, wordt aangepast. Aanleiding hiervoor was actualisatie van het MER uit 2014. De actualisatie van het MER heeft als gevolg dat de ligging van de beperkingengebieden (contouren) voor geluid en externe veiligheid en de grenswaarden in handhavingspunten beperkt wijzigen. Het gaat om wijzigingen ten opzichte van de beperkingengebieden en grenswaarden uit het MER dat is gepubliceerd in 2014 en het luchthavenbesluit uit 2015. Daarom moet het luchthavenbesluit op een aantal punten worden aangepast.

In de voorbereiding van de wijziging van het luchthavenbesluit is op verschillende momenten in het werkproces maatschappelijke inbreng georganiseerd, zodat beter rekening gehouden kon worden met wensen en ideeën uit de samenleving. Daarbij ging het onder andere om:

- inspraak over de aansluitroutes;
- bestuurlijke participatie;
- advies van de bewonersdelegatie;
- de belevingsvlucht.

Deze participatie heeft geleid tot een substantieel aantal wijzigingen op de routes. Daarnaast heeft deze inbreng geleid tot een aantal extra waarborgen ter bescherming van de omgeving. Het betreft onderstaande wijzigingen die zijn opgenomen in het ontwerpbesluit tot wijziging van het Luchthavenbesluit Lelystad (hierna: Wijzigingsbesluit).

- De grenswaarde van maximaal 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar wordt vastgelegd, in aanvulling op de maximale gebruiksruijme uitgedrukt in grenswaarden in handhavingspunten.
- Er worden twee extra handhavingspunten vastgesteld op basis waarvan de ILT toezicht houdt.
- De voorwaarden waaronder vliegtuigen bij uitzondering mogen landen en vertrekken op Lelystad Airport tussen 23.00 en 24.00 uur (extensieregeling) worden aangescherpt.
- In de memorie van toelichting is een extra evaluatiemoment opgenomen. In aanvulling op de eerder gemaakte afspraak om de ontwikkeling van Lelystad Airport bij 25.000 vliegtuigbewegingen te evalueren, zal dit ook bij 7.000 vliegtuigbewegingen gebeuren.

In het voorliggende Wijzigingsbesluit zijn dus niet alleen wijzigingen van de contouren en de maximale geluidsruimte als gevolg van de actualisatie van het MER opgenomen, maar zijn tegelijk ook andere wijzigingen doorgevoerd, die rechtstreeks zijn voortgekomen uit de hierboven beschreven participatie. De zienswijzenprocedure op dit Wijzigingsbesluit is het sluitstuk van de maatschappelijke participatie op de wijziging van het luchthavenbesluit. De uitkomst van de zienswijzenprocedure is dat, in aanvulling op bovengenoemde punten, nog een aantal extra aanpassingen zal worden doorgevoerd.

Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen worden de volgende aanpassingen doorgevoerd:

- In het Wijzigingsbesluit wordt de definitie van het begrip vliegtuigbeweging opgenomen. De definitie luidt: *‘de aankomst of het vertrek van een vliegtuig op of van de luchthaven’*.

- Het gebruik van de extensieregeling wordt onderdeel van het monitoring- en evaluatieprogramma. Dit wordt opgenomen in de nota van toelichting bij het Wijzigingsbesluit.
- In de nota van toelichting bij het Wijzigingsbesluit wordt verduidelijkt wat wordt verstaan onder een onderhoudsvlucht. Hiertoe zal onderstaande tekst worden opgenomen.

Ook onderhoudsvluchten ten behoeve van handelsverkeer vallen onder het maximum van 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per gebruiksjaar. Dit betreffen vluchten met luchtvaartuigen die normaliter worden ingezet voor handelsverkeer (bv. Boeing 737 of Airbus A320) ten behoeve van het onderhoud aan deze luchtvaartuigen op Luchthaven Lelystad. Dergelijke onderhoudsvluchten worden onderscheiden van overig MRO-verkeer, bijvoorbeeld vluchten ten behoeve van het onderhoud aan luchtvaartuigen die worden ingezet voor de business aviation, zoals deze nu reeds op de luchthaven worden uitgevoerd.

Op basis van de ingediende zienswijzen wordt het Wijzigingsbesluit en de toelichting gewijzigd conform bovenstaande punten. Het Wijzigingsbesluit zal na afronding van de voorhang in beide Kamers, voor advies worden aangeboden aan de Raad van State.

Er is ook een tweetal voorstellen gedaan die niet in het kader van het project Lelystad Airport worden opgepakt, maar in andere trajecten. Daarbij gaat het om:

- Het verzoek om de milieueffecten boven de 3.000 voet (circa 900 meter) op te nemen in het MER. Naar aanleiding hiervan zal dat in de Luchtvaartnota de totale CO₂-uitstoot van de Nederlandse luchtvaart in beeld worden gebracht en worden afgewogen of een aanpassing van de huidige grenzen bij luchthavenprojecten nodig is.
- Het verzoek om andere normen voor het maximale geluidsniveau per vliegtuig te kiezen. Naar aanleiding hiervan zal dat in het kader van de Luchtvaartnota en het project meten van vliegtuiggeluid worden onderzocht of er indicatoren voor hinderbeleving zijn en andere manieren van monitoren en handhaven, die meer rekening houden met de ervaring en beleving van gehinderden.

4. Achtergrond en aanleiding

4.1 Procedure wijziging Luchthavenbesluit Lelystad

Het Wijzigingsbesluit en het onderliggende geactualiseerde MER hebben van 11 januari tot 21 februari 2019 ter inzage gelegen. In deze periode was het mogelijk een zienswijze in te dienen over het Wijzigingsbesluit en het onderliggende geactualiseerde MER. Ook het luchthavenbesluit uit 2015 en het MER uit 2014 zijn daartoe bij de stukken gevoegd. De stukken waren digitaal te raadplegen op www.platformparticipatie.nl en konden worden ingezien bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en bij de provinciehuizen van de provincies Flevoland, Friesland, Drenthe, Overijssel, Gelderland en Noord-Holland. Omdat aan het Wijzigingsbesluit een aanzienlijke hoeveelheid documenten ten grondslag ligt, is ten behoeve van de zienswijzenprocedure een leeswijzer opgesteld die op een laagdrempelige manier de informatie, de procedure en de inhoudelijke keuzes en onderbouwingen toegankelijk maakt.

Gedurende de zienswijzeperiode zijn zes informatiebijeenkomsten georganiseerd. Tijdens deze bijeenkomsten was het mogelijk vragen te stellen over het Wijzigingsbesluit en het onderliggende geactualiseerde MER. Ook daar waren alle stukken in te zien en was het mogelijk om tijdens deze bijeenkomsten een zienswijze in te dienen. Deze bijeenkomsten zijn gehouden in de provincies Friesland, Noord-Holland, Drenthe, Flevoland, Overijssel en Gelderland. Indieners van een zienswijze hebben een ontvangstbevestiging gekregen.

Gelijktijdig met de start van de inspraakperiode is het Wijzigingsbesluit naar de Eerste en de Tweede Kamer gestuurd, in het kader van de zogenoemde voorhangprocedure. Na sluiting van de zienswijzenprocedure op donderdag 21 februari zijn de ingediende zienswijzen zorgvuldig geanalyseerd en verwerkt. De voorliggende Nota van Antwoord biedt een reactie op de ingediende zienswijzen.

Na publicatie van deze Nota van Antwoord en afronding van de voorhangprocedure stuurt de minister van IenW het Wijzigingsbesluit met de Nota van Antwoord voor advies naar de Raad van State. Na ontvangst van het advies wordt een nader rapport opgesteld, waarin op de opmerkingen van de Raad van State wordt ingegaan. Vervolgens wordt met inachtneming van het advies van de Raad van State het Wijzigingsbesluit definitief vastgesteld en in de Staatscourant gepubliceerd.

4.1.1 Onderwerpen uit meermalig ingediende zienswijzen

Q: S9 + SW19

Indiener is het er niet mee eens dat alleen een zienswijze ingediend kan worden tegen de actualisatie van het MER. Als de indiener in 2014 had geweten van de laagvliegroutes, was zeker toen al een zienswijze ingediend over het MER 2014. Verzoek om nu de zienswijzenprocedure op te rekken inclusief het MER 2014.

A:

In de kennisgeving van 10 januari 2019 in de Staatscourant en in een aantal regionale en lokale bladen is aangegeven dat een zienswijze kan worden gegeven over het geactualiseerde MER. In het geactualiseerde MER is aangegeven welke informatie uit het MER 2014 nog actueel is. De effecten van de bedoelde aansluitroutes zijn alleen beschreven in het geactualiseerde MER en niet in het MER 2014.

Q: S10 + SW17

Indiener is het er niet mee eens dat er nu al een zienswijze ingediend moet worden, terwijl er nog geen akkoord is van de Europese Commissie over de VVR. Het is niet aangetoond dat autonome (wild)groei niet mogelijk is en Lelystad Airport daadwerkelijk alleen een vakantievliegveld wordt.

A:

Er is sprake van trajecten met een eigen procedure. In het luchthavenbesluit worden de regels voor het gebruik van de luchthaven bepaald. Zo worden hierin de beperkingengebieden (contouren waarbinnen ruimtelijke beperkingen gelden) en de maximale geluidsruijtte geregeld die door de inspectie wordt gehandhaafd. De zienswijzeprocedure heeft betrekking op het Wijzigingsbesluit.

De VVR geeft invulling aan het selectiviteitsbeleid. Hiermee wordt beoogd het verkeer te verdelen tussen luchthavens die dezelfde agglomeratie bedienen. Voor de VVR is een eigen openbare internetconsultatie doorlopen van 17 januari tot en met 7 februari 2019. De VVR is voor notificatie aan de Europese Commissie aangeboden. Na ommekomst van de reactie van de Europese Commissie is het aan Kabinet en vervolgens parlement om hier conclusies aan te verbinden.

Q: S11 + SW20

Indiener is het er niet mee eens dat de informatiebijeenkomsten pas in februari zijn. Dit verkort de termijn van zes weken voor het indienen van een zienswijze. Verzoek om de zienswijzenprocedure te verlengen tot eind maart 2019.

A:

Alle relevante stukken waren ontsloten via internet of lagen ter inzage bij het ministerie van IenW of bij provincies. Het houden van informatiebijeenkomsten is geen wettelijke verplichting, maar een extra voorziening om vragen te kunnen stellen over het proces en de inhoud van de stukken die ter inzage zijn gelegd. De termijn van zes weken voor het indienen van een zienswijze is een wettelijke termijn. Het Wijzigingsbesluit en het geactualiseerde MER zijn bij aanvang van de zienswijzenprocedure gepubliceerd en hebben gedurende zes weken ter inzage gelegen. Het luchthavenbesluit uit 2015 en het MER uit 2014 maakte onderdeel uit van de gepubliceerde stukken.

Q: SW18

Indiener is het er niet mee eens dat er een zienswijze ingediend moet worden, terwijl over de optimalisaties bij Wezep/Hattem nog niets bekend is en er later geen bezwaar of beroep meer aangetekend kan worden als de veranderingen voor de omgeving nadelig uitpakken.

A:

De zienswijzenprocedure heeft betrekking op het Wijzigingsbesluit met het geactualiseerde MER dat daaraan ten grondslag ligt. In het geactualiseerde MER, dat samen met het Wijzigingsbesluit ter inzage heeft gelegen tot en met 21 februari jl., is rekening gehouden met een mogelijke aanpassing van de route middels een gevoeligheidsanalyse. Deze analyse laat zien dat een beperkte routewijziging in dit gebied geen effect heeft op de wettelijke geluidscontouren.

In het najaar van 2017 heeft de consultatiefase over de aansluitroutes plaatsgevonden. Het toen voorliggende routeontwerp is als resultaat van die inspraak op een groot aantal punten verbeterd. In de consultatiefase is ook zorg uitgesproken over de vertrekroute ter hoogte van Wezep. Het was toen niet mogelijk om een verbetering in het lopende proces mee te nemen, vanwege de complexiteit van het luchtruim boven deze regio en de tijd die nodig is om opties met de omgeving af te stemmen. Omdat LVNL en CLSK aangaven wel mogelijkheden voor verbetering te zien, heeft de minister per brief van 21 februari 2018 aan de Tweede Kamer toegezegd om met LVNL en CLSK en de omringende gemeenten te verkennen op welke wijze een aanpassing van de ligging en het gebruik van de route boven Wezep mogelijk is. Doel daarbij is dat er minder over bebouwd gebied gevlogen wordt door de route over verkeersknooppunt Hattemerbroek te laten lopen. De verkenning heeft geleid tot een aantal varianten waarvan de effecten vallen binnen de effecten die in het geactualiseerde MER zijn beschreven. Gemeenten en bewoners hebben de gelegenheid gekregen te reageren op deze varianten. Het ministerie van IenW heeft met de gemeenten afgesproken dat zij mede op basis van de inbreng van bewoners de minister van IenW zullen adviseren. Mede op basis van dat advies zal de minister een besluit nemen over een mogelijke aanpassing van de route.

Q: SP20

Verzoek om in de beantwoording van de ingediende zienswijzen en dus bij het beoordelen van het Wijzigingsbesluit alleen uit te gaan van feiten en van duidelijke en toepasbare toetsings- en vergelijkingscriteria.

A:

De zienswijzenprocedure heeft betrekking op het Wijzigingsbesluit met het geactualiseerde MER dat daaraan ten grondslag ligt. Dat laat onverlet dat mensen een zienswijze hebben kunnen indienen over onderwerpen die zij relevant achten. Bij het beantwoorden van de ingediende zienswijzen zijn alleen feiten en duidelijke en toepasbare toetsings- en vergelijkingscriteria gehanteerd.

Q: SP14

Verzoek om in de communicatie over de uitbreiding van Lelystad Airport het gebruik van de term 'omwonenden' te beperken tot de echte omwonenden. Dat zijn de direct omwonenden van de luchthaven, woonachtig in Flevoland.

A:

Omwonenden van de luchthaven in Flevoland worden 'direct omwonenden' genoemd. Voor bewoners die onder de (verder van de luchthaven gelegen) routes wonen, wordt ook wel de term 'onderwonenden' gebruikt.

4.1.2 Onderwerpen uit zienswijzen

Q: 8

De zienswijzenprocedure is te streng begrensd.

A:

Eenieder heeft een zienswijze kunnen geven op het Wijzigingsbesluit en het onderliggende geactualiseerde MER. In deze Nota van Antwoord wordt tevens ingegaan op zienswijzen die buiten deze scope vallen.

Q: 10

Verzoek om de voorhangprocedure pas af te ronden na overlegging aan de Tweede Kamer van de reacties op de zienswijzen en de standpuntbepaling.

A:

De Wet luchtvaart noemt geen termijn waarbinnen de Tweede Kamer moet reageren in het kader van de voorhangprocedure. Het is hierdoor mogelijk om in het debat over het Wijzigingsbesluit ook de Nota van Antwoord te betrekken. Het is aan de Tweede Kamer om hierover te beslissen.

Q: J102

Het besluit tot wijziging van het luchthavenbesluit dient te worden opgeschort tot de ingediende bezwaarpunten adequaat zijn beantwoord.

A:

Met de Nota van Antwoord wordt gereageerd op de ingediende zienswijzen. Vaststelling van het Wijzigingsbesluit vindt plaats nadat de Nota van Antwoord is gepubliceerd, de voorhangprocedure bij de Tweede en Eerste Kamer is afgerond en het advies van de Raad van State is ontvangen.

Q: J97

Verzoek om indien de plannen worden voortgezet de inspraak te laten verlopen conform de regels van artikel 6, lid 4 van de Europese Richtlijn en artikel 7.27 van de Wet milieubeheer. Dat betekent dat de inspraak volledig opnieuw moet plaats vinden.

A:

Na overleg met de Commissie voor de m.e.r. is er eind 2017 voor gekozen om de effecten van de gecorrigeerde invoergegevens te presenteren in een actualisatie van het MER uit 2014. De reden hiervoor is dat er geen sprake is van een wijziging van het voornemen om de luchthaven uit te breiden. De m.e.r.-plichtige activiteit (de aanleg, de inrichting of het gebruik van een luchthaven die de beschikking krijgt over een start- en landingsbaan met een lengte van meer dan 2.100 meter; in dit geval een start- en landingsbaan met een operationele lengte van 2.400 meter respectievelijk 2.100 meter) wijzigt niet. Hierdoor is er geen sprake van een nieuw openbare voorbereidingsprocedure inzake een MER, zoals bedoeld in artikel 6 van richtlijn 2011/92/EU betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten en artikel 7.27 van de Wet milieubeheer. Dit is toegelicht in paragraaf 1.4.2 van de actualisatie. Er heeft inspraak plaatsgevonden op het Wijzigingsbesluit en het geactualiseerde MER. Dit hoeft derhalve niet opnieuw plaats te vinden.

Q: J40

De overheid moet zich beraden op haar houding ten opzichte van de burgers die getroffen worden door besluiten die niet passen binnen de wet- en regelgeving op nationaal en Europees niveau.

A:

In het MER voor Lelystad Airport zijn de resultaten van de milieueffectberekeningen opgenomen.

Alle effecten passen binnen de normen die door wet- en regelgeving zijn gesteld. De Commissie concludeert dat het MER 2018 alle essentiële informatie over de geactualiseerde milieueffecten van het voorgenomen gebruik van Lelystad Airport bevat, zodat de minister van IenW het milieubelang volwaardig kan meewegen in haar besluit over dat gebruik. Het voorliggend Wijzigingsbesluit past binnen de geldende wet- en regelgeving.

Q: J98

Bezwaar tegen het ontbreken van beroepsrecht bij het Wijzigingsbesluit. Tegen een ruimtelijk plan kan iedere burger bezwaar indienen en daarna doorgaan naar de rechter. Dit is bij dit besluit onmogelijk gemaakt, waardoor een eerlijke rechterlijke toets ontbreekt. De minister van IenW houdt met dit ministeriële besluit, waarbij het economische belang allesoverheersend is, op geen enkele wijze rekening met de vele andere belangen en bezwaren van de bevolking.

A:

In het MER zijn de milieueffecten van de voorgenomen activiteit in beeld gebracht. Voor Lelystad Airport heeft de Commissie voor de m.e.r. geconcludeerd dat alle milieueffecten goed in beeld zijn gebracht, zodat deze volwaardig in de besluitvorming kunnen worden meegenomen. Tegen het Wijzigingsbesluit is geen beroep bij de bestuursrechter mogelijk. Wel is het mogelijk een procedure bij de civiele rechter te voeren. De gang naar de civiele rechter kan als een met voldoende waarborgen omklede rechtsgang worden aangemerkt.

Q: J34

Hoe is het Wijzigingsbesluit getoetst? Is er overleg geweest met burgers? Wat is de betrokkenheid van de Raad van State?

A:

Het luchthavenbesluit 2015 is op 1 april 2015 vastgesteld. Vervolgens heeft inspraak en participatie (zie hoofdstuk 3) geleid tot extra waarborgen ter bescherming van de omgeving in het voorliggende Wijzigingsbesluit. Het Wijzigingsbesluit is besproken met de CROLL. Het besluit is getoetst door de ILT op handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid, en fraudebestendigheid. Ook heeft de Commissie voor de m.e.r. geadviseerd. Met de ter inzagelegging van 11 januari tot en met 21 februari is eenieder in de gelegenheid gesteld om een zienswijze in te dienen. Nadat de voorhang bij de Tweede en Eerste Kamer is afgerond, wordt het Wijzigingsbesluit voor advies naar de Raad van State gezonden.

Q: J13

Het publiek (met name de omwonenden, gemeentes en provincies buiten Flevoland) is onvoldoende geïnformeerd en bij de besluitvorming betrokken, of te laat betrokken. In plaats van de huidige gevolgde procedure is intensieve particuliere en bestuurlijke participatie en draagvlak gewenst. Over dergelijk grote initiatieven als Lelystad Airport met een groot gebied waar een negatief effect is op de leefomgeving kan de minister van IenW niet alleen besluiten. Participatie met decentrale overheden en lokale burgerorganisaties is een minimale invulling van de zorgplicht en getuigt van behoorlijk bestuur. Zeker in het licht van de nieuwe Omgevingswet is participatie een belangrijk onderdeel om voor dergelijke grote initiatieven draagvlak te creëren

A:

De afgelopen jaren is veelvuldig met het publiek gesproken over de ontwikkeling van Lelystad Airport. Over de op 14 juni 2017 gepresenteerde concept-aansluitroutes is na de zomer van 2017 een participatie- en consultatieproces georganiseerd. Naast de bij luchtruimwijzigingen gebruikelijke directe consultatie van luchtruimgebruikers en stakeholders, zijn ook andere partijen en burgers betrokken. Zo zijn informatie-bijeenkomsten in de betrokken regio's georganiseerd, heeft een openbare internetconsultatie plaatsgevonden, zijn besprekingen gehouden met bestuurders en heeft een delegatie van bewoners advies uitgebracht over de aansluitroutes. Dit om alle belangen nadrukkelijk mee te kunnen wegen. Ook is de bewonersdelegatie betrokken geweest bij de totstandkoming van de actualisatie van het MER waarbij zij

berekeningen heeft kunnen toetsen en aanvullende analyses heeft kunnen laten verrichten. Bij brief van 1 december 2017 is de Tweede Kamer geïnformeerd over de input die is ontvangen uit deze consultatietrajecten met bewoners en luchtvaartgebruikers en over het advies 'Een ander geluid' van de bewonersdelegatie. Daarnaast is bestuurlijk overleg gevoerd met de provincies Overijssel, Gelderland, Drenthe, Flevoland, Friesland en Noord-Holland. Ook is met diverse gemeenten gesproken om een goed begrip te krijgen van de regionale situatie. Naar aanleiding van de overleggen met de omgeving zijn onderstaande wensen in het Wijzigingsbesluit opgenomen:

- In aanvulling op de vastgelegde maximale gebruiksruimte, uitgedrukt in grenswaarden in handhavingspunten, wordt de aanvullende grenswaarde van 45.000 vliegtuigbewegingen voor handelsverkeer per jaar in het luchthavenbesluit vastgelegd.
- Daarnaast worden aanvullende handhavingspunten in het luchthavenbesluit opgenomen.
- Verder wordt de zogenoemde extensieregeling aangescherpt (de regeling waaronder vliegtuigen bij uitzondering mogen landen en vertrekken op Lelystad Airport tussen 23.00 uur en 24.00 uur).

Ten slotte heeft het Wijzigingsbesluit van 11 januari tot en met 21 februari 2019 ter visie gelegen. Eenieder is in deze periode in de gelegenheid gesteld om een zienswijze in te dienen.

Q: J8 + J9 + J43 + J45 + J60 + J96

Er zijn verschillende zienswijzen ingediend die betrekking hebben op de toegankelijkheid van de beschikbaar gestelde informatie (leesbaarheid, informatievergaring zonder internet), het tegelijkertijd lopen van meerdere procedures en de wijze waarop bewoners/belangengroepen worden betrokken bij besluitvormingsprocessen:

- Er lopen vier processen tegelijkertijd (voorstel voor Brussel, nieuwe MER, zienswijzeperiode Lelystad Airport en voorlichtingsronde). Indieners zijn van mening dat dit geen zorgvuldig traject is dat leidt tot herstel van vertrouwen, of dat het moeten indienen van een zienswijze voor het Wijzigingsbesluit, terwijl de nieuwe VVR nog niet openbaar is, betekent dat sprake is van onvolledige informatie.
- Gezien de vele onjuistheden en het gedraai met gegevens is het van belang om bewoners en actiegroepen serieus te betrekken bij de besluitvorming en als gesprekspartner van de overheid te beschouwen. Als voorbeeld wordt genoemd belangengroep Hoog Overijssel, die onjuistheden in het MER heeft aangetoond.
- Informatievoorziening en consultatiemogelijkheden m.b.t. luchtvaart lijken voornamelijk via internet te verlopen. Dit sluit groepen mensen zonder internetverbinding uit van inspraak. Daarom zouden grote infrastructurele onderwerpen voor meer of evenredig veel berichtgeving via radio, televisie en reguliere post en in een grotere regio onder de aandacht moeten worden gebracht.
- De beschikbare informatie is overvloedig en professioneel van aard. Door deze moeizame toegankelijkheid heeft het inspraakproces een hoge drempel om deel te nemen.

A:

Op grond van artikel 8.71 van de Wet luchtvaart hebben het Wijzigingsbesluit en het geactualiseerde MER van 11 januari tot en met 21 februari ter inzage gelegen. In deze periode kon eenieder een zienswijze indienen.

In de Staatscourant en in een aantal regionale en lokale bladen is bekendgemaakt dat het Wijzigingsbesluit het geactualiseerde MER ter inzage lagen, dat de documenten tijdens de zienswijzeperiode behalve via internet, ook op een aantal openbare locaties te raadplegen waren en dat er informatiebijeenkomsten gehouden werden in de provincies Gelderland, Overijssel, Flevoland, Noord-Holland, Drenthe en Friesland. Om de informatie toegankelijk te maken is een leeswijzer gepubliceerd. Verder is aangegeven dat de zienswijzen digitaal, mondeling (tijdens de informatiebijeenkomsten of telefonisch) en per post konden worden gegeven.

Ten aanzien van processen die al of niet tegelijkertijd lopen, is op te merken dat sprake is van trajecten met een eigen procedure. De VVR heeft een eigen openbare internetconsultatie doorlopen van 17 januari tot en met 7 februari 2019. De VVR is voor notificatie aan de Europese Commissie aangeboden. Na ommekomst van de reactie van de Europese Commissie is het aan Kabinet en vervolgens parlement om hier conclusies aan te verbinden.

Q: J11

Er zijn enkele zienswijzen ontvangen over de locatie van de informatiebijeenkomsten en over het aantal bezoekers:

- Verzoek om een informatiebijeenkomst te houden op een specifieke locatie (Wageningen, Noordoostpolder, Dronten, Zeewolde)
- Door het gestelde maximum aan bezoekers van de informatiebijeenkomsten wordt betrokkenen de kans ontnomen informatie tot zich te nemen.
- Tijdens de informatieavonden ligt het accent op de informatie die het ministerie wil vertellen aan de bezoekers en niet op wat de bezoekers willen overdragen aan het ministerie.

A:

Tijdens de zienswijzeperiode is in de provincies Flevoland, Friesland, Drenthe, Overijssel, Gelderland en Noord-Holland een informatiebijeenkomst gehouden. Doel van de bijeenkomst was belangstellenden zo goed mogelijk te informeren over het Wijzigingsbesluit en de daaraan ten grondslag liggende onderzoeken, en vragen te beantwoorden, zodat mensen die dat wilden een goede zienswijze konden opstellen. Tijdens deze bijeenkomsten was ook gelegenheid om ter plaatse een zienswijze in te dienen. Er is gekozen voor goed bereikbare plaatsen en ruime zalen. Op deze avonden was er voor alle belangstellenden voldoende gelegenheid om zich te laten informeren over het Wijzigingsbesluit en het geactualiseerde MER. De capaciteit van de zalen was ruimschoots voldoende; er zijn geen geïnteresseerden geweigerd. Tijdens de informatiebijeenkomsten hebben vragen en meningen van bezoekers centraal gestaan, waarop gereageerd is door medewerkers van het ministerie.

Q: J104

Verzoek om bekend te maken waarom burgers tijdens de voorlichtingsbijeenkomst in Apeldoorn zonder hun toestemming werden gefilmd en opgenomen.

A:

LVNL heeft op de informatiemarkt in Apeldoorn op 14 februari 2019 opnamen gemaakt voor een documentaire. Naar aanleiding van een klacht van een bezoeker heeft de LVNL besloten de opnamen niet te gebruiken, omdat de filmmaker geen toestemming heeft geregistreerd van bezoekers.

Q: J10 + J46 + J58 + J84

De Eerste en Tweede Kamer kunnen de input van de procedure niet betrekken bij hun beraadslagingen over het Wijzigingsbesluit. In het kader van zorgvuldigheid zou het goed zijn als het debat in de Tweede Kamer pas gevoerd wordt als de uitkomsten van de zienswijzenprocedure en het advies van de Raad van State bekend zijn.

Ook wordt opgemerkt dat de Tweede Kamer buiten spel staat vanwege een uitzondering in de Wet Luchtvaart en dat de Eerste en Tweede Kamer nu een onvolledige MER krijgen voorgelegd, waarbij de Commissie voor de m.e.r. al een besluit heeft genomen voordat de zienswijzen bekend zijn. Daarnaast is het verzoek te wachten met besluitvorming tot een akkoord van de Europese Commissie, om daarna een akkoord van het parlement te verkrijgen en tot slot burgers te consulteren via de zienswijzenprocedure.

A:

De Wet Luchtvaart schrijft voor dat de zienswijze- en voorhangprocedure tegelijkertijd moeten starten. De wet schrijft een termijn voor de zienswijzeperiode voor van zes weken. De wet bevat geen termijn voor de voorhangprocedure. Op 11 januari 2019 is het Wijzigingsbesluit aan de Tweede en Eerste Kamer verstuurd in het kader van deze voorhangprocedure. Het geactualiseerde MER is op 21 februari 2018 aan de Kamer verstuurd. Beide Kamers hebben daarmee de mogelijkheid om te reageren op het Wijzigingsbesluit. Het is aan de Kamer om de Nota van Antwoord te betrekken bij de behandeling hiervan. De VVR geeft invulling aan het selectiviteitsbeleid. De VVR is voor notificatie aan de Europese Commissie aangeboden. Net als de Nota van Antwoord zal de reactie van de Europese Commissie onderdeel zijn van de besluitvorming door het Kabinet. Het is daarna aan de Tweede Kamer om hierover te debatteren.

Q: J2 + J72

Verzoek om een volksraadpleging te houden over elk luchthavenbesluit over Lelystad Airport in de toekomst.

Een AMvB is relatief eenvoudig aan te passen; men geeft de voorkeur aan een wet omdat dat de rechtszekerheid van burgers vergroot.

A:

In de Wet Luchtvaart¹ is geregeld dat er, naast luchthaven Schiphol, twee categorieën burgerluchthavens zijn. Deze twee categorieën zijn burgerluchthavens van regionale betekenis en burgerluchthavens van nationale betekenis. Voor een luchthaven van nationale betekenis, zoals Lelystad Airport, wordt het luchthavenbesluit bij AMvB vastgesteld (artikel 8.70 van de Wet luchtvaart). Een AMvB is niet heel eenvoudig aan te passen, maar een eventuele aanpassing van een AMvB kan mogelijk sneller dan een aanpassing van de wet. Maar de rechtszekerheid wordt door regelgeving op het niveau van een AMvB, net zoals bij wetgeving gewaarborgd. Voor wijziging van een AMvB moet een voorhangprocedure worden doorlopen bij de Tweede en Eerste Kamer en is een zienswijzenprocedure verplicht. In deze zienswijzenprocedure wordt de mogelijkheid gegeven om een reactie te geven op het Wijzigingsbesluit. Bovendien moet de Raad van State een advies uitbrengen, voordat een AMvB wordt vastgesteld.

Q: J77

Verzoek dat helderheid verschaft wordt over de relatie tussen het dossier Lelystad Airport en de nieuwe omgevingswet. Als gevolg van de implementatie van de omgevingswet in 2021 krijgen lokale bestuurders immers eigen afwegingsruimte inzake luchtkwaliteit en geluidsnormen. Het is nog onduidelijk wat de extra belasting aan geluid, (ultra)fijnstof en verbrandingsresten als gevolg van vliegverkeer van en naar Lelystad Airport gaat betekenen voor deze bestuurlijke afwegingsruimte.

A:

Het Wijzigingsbesluit is gebaseerd op hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart en onder de Omgevingswet blijft dat zo. Regels in het luchthavenbesluit die zich richten tot derden, waaronder gemeenten, worden overgebracht naar het Besluit kwaliteit leefomgeving onder de Omgevingswet. Het gaat daarbij om beperkingen voor de bestemming en het gebruik van de grond op en rondom de luchthaven. Deze overgang zal overigens nog niet direct plaatsvinden op het tijdstip van de inwerkingtreding van de Omgevingswet maar later in een apart regelgevingstraject worden gerealiseerd.

Q: J90

Verzoek om de keuzes inzake het Wijzigingsbesluit te toetsen aan het kabinetsperspectief NOVI.

A:

De NOVI is nog in ontwerp. Bovendien maakt een toets van het Wijzigingsbesluit aan de NOVI geen onderdeel uit van de bestaande regelgeving. Daarom wordt het Wijzigingsbesluit niet getoetst aan de NOVI.

Q: J3

Diverse verzoeken om gehoord te worden en de mogelijkheid te hebben om bezwaren toe te lichten als deze niet (of niet volledig) worden gehonoreerd, om per ingebracht punt een reactie te verkrijgen, om geen algemene antwoorden of samengevoegde antwoorden op te stellen, om een ontvangstbewijs van tijdige indiening te verkrijgen en om een reactie per post te ontvangen.

A:

In paragraaf 2.2 en aan het begin van paragraaf 4.1 is de werkwijze beschreven die is gehanteerd bij het beantwoorden van (de onderwerpen uit) de zienswijzen en de gang van zaken rond de zienswijzenprocedure. Hieruit blijkt dat de indieners van een zienswijze allemaal bericht van ontvangst hebben gekregen. Indieners die per post een zienswijze hebben ingediend krijgen per post een reactie op alle ingebrachte punten. Er is geen gelegenheid de niet gehonoreerde zienswijzen toe te lichten.

Q: J6 + J12 + J41

Men is het ermee oneens dat slechts omwonenden binnen de handhaafzones als belanghebbenden worden beschouwd. Een inwoner van de Veluwe of Salland valt niet onder het kopje 'omwonende'. Welke consequenties heeft dit voor betrokkenen en diens belangen? Iedereen binnen zicht- en gehoorafstand van de

¹ Wet van 18 december 2008, houdende wijziging van de Wet luchtvaart inzake vernieuwing van de regelgeving voor burgerluchthavens en militaire luchthavens en de decentralisatie van bevoegdheden voor burgerluchthavens naar het provinciaal bestuur; Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens.

overkomende vliegtuigen is belanghebbend. Neem zienswijze van deze burgers serieus. Bij het vaststellen c.q. herzien van bijvoorbeeld een maximum aantal vluchten of bij het doen van voorstellen tot uitbreiding van luchthavens moet te allen tijde rekening worden gehouden met alle aspecten van luchtvaart én - alvorens tot besluitvorming over te gaan - daarover ook alle mogelijke partijen serieus moeten raadplegen, ongeacht de woon- of vestigingsplaats. De leefwereld van de bevolking is immers ruimer dan het gebied waar iemand op enig moment woonachtig is; mensen vertoeven doorgaans niet hun hele leven dag in dag uit op dezelfde locatie. Daarbij komt dat het land met al zijn kenmerken, infrastructuur e.d. aan iedere inwoner toebehoort; alle inwoners betalen immers belasting die besteed wordt aan onderwerpen en projecten m.b.t. het hele land. Het is daarom belangrijk dat bij infrastructurele plannen van en dergelijke omvang en met een dergelijk groot effect op het leven, zoals uitbreiding van luchthavens er een is, alle inwoners van het desbetreffende land ongeacht de woonplaats én m.b.t. elke nationale luchthaven tot belanghebbende gerekend worden zodat elke ingediende visie op dergelijke plannen altijd 'ontvankelijk' is. Daarnaast dienen bezwaren van inwoners van Flevoland serieus te worden genomen te worden en gehonoreerd te worden. Ook wordt opgemerkt dat flora en fauna geen zienswijze kunnen indienen, maar wel gerespecteerd dienen te worden. Daarom moeten alle nationale dieren-, natuur- en milieubeschermingsorganisaties m.b.t. tot luchtvaart en vergelijkbare onderwerpen standaard tot direct belanghebbenden worden gerekend.

A:

Eenieder is in de gelegenheid geweest om een zienswijze in te dienen. In deze Nota van Antwoord wordt op alle zienswijzen gereageerd. De beantwoording van de zienswijzen vindt plaats ongeacht de woonplaats of andere kenmerken van de indiener.

Q: 17

Indiener is van mening dat er niets met zienswijzen wordt gedaan en dat deze niet zullen leiden tot aanpassingen in het Wijzigingsbesluit. Als voorbeeld wordt hierbij genoemd het interview van de minister van IenW in de Volkskrant van 18 februari 2019. Verzoek om echt te luisteren en zienswijzen serieus te nemen. Afwijzing van zienswijzen op strikt formele gronden acht indiener onacceptabel.

A:

In het regeerakkoord is opgenomen dat Lelystad Airport een luchthaven wordt voor vakantievluchten. Daarvoor moeten alle procedures zorgvuldig worden doorlopen. Onderdeel daarvan is de zienswijzenprocedure. Alle zienswijzen worden serieus genomen en beantwoord op inhoudelijke gronden. In hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord is vermeld tot welke aanpassingen het zienswijzeproces heeft geleid.

Q: 103

Het Wijzigingsbesluit en de bijbehorende contouren zijn niet weergegeven op de website ruimtelijkeplannen.nl. Dat maakt het controleren van specifieke situaties een stuk lastiger. Verzoek om het definitieve besluit wel tijdens de bezwaarfase op ruimtelijkeplannen.nl te plaatsen.

A:

De contouren uit het luchthavenbesluit uit 2015 zijn weergegeven op de website ruimtelijkeplannen.nl (ontwerp bestemmingsplan Lelystad – Luchthavencontouren). Na de vaststelling van het Wijzigingsbesluit en de verwerking van de contouren in de betreffende bestemmingsplannen worden de aangepaste contouren op ruimtelijkeplannen.nl weergegeven.

Q: A94

Verzoek om de volgende regel over de Wijziging Regelgeving geluidwerende voorzieningen 1997, uit het Wijzigingsbesluit te schrappen: 'Ook zal de regeling geluidwerende voorzieningen 1997 gewijzigd worden. Deze wordt gewijzigd zodra het gewijzigde luchthavenbesluit is vastgesteld.' (addendum: wijzigingen trainingscircuit helikopters pag. 9/13).

A:

Op basis van de Regeling geluidwerende voorzieningen 1997 worden woningen gelegen binnen de 40Ke-contour van Lelystad Airport in beschouwing genomen voor het aanbrengen van geluidwerende maatregelen. Nu met het Wijzigingsbesluit de geluidcontouren worden aangepast, wordt in lijn hiermee ook de in deze regeling opgenomen 40 Ke-contour aangepast. Dit wordt toegelicht in de nota van toelichting bij het Wijzigingsbesluit.

4.2 Nut en noodzaak openstelling Lelystad Airport

In oktober 2008 werd in het Aldersadvies Schiphol de vraag naar luchtvaart in 2020 geraamd op 580.000 vliegtuigbewegingen. In het door kabinet en Kamer overgenomen advies werd aangegeven dat voor 70.000 vliegtuigbewegingen ruimte moet worden gecreëerd op de regionale velden Eindhoven Airport en Lelystad Airport. In 2012 leidde dat tot het Aldersadvies Lelystad Airport en het besluit van het kabinet om Lelystad Airport te ontwikkelen en geschikt te maken voor uiteindelijk 45.000 vliegtuigbewegingen. Het voornemen van het kabinet is dat Lelystad Airport met ingang van 2020 op deze manier bijdraagt aan het ontlasten van Schiphol.

In de Luchtvaartnota (2009) heeft het kabinet een definitieve afweging gemaakt van de verschillende alternatieven voor de opvang van de groei van Schiphol. In deze afweging is voor een verdeling van de groei over de regionale luchthavens gekeken naar het gehele luchthavenstelsel in Nederland, dus ook naar de luchthavens Maastricht, Twente, Rotterdam en Groningen. Nagegaan is wat, gelet op de maatschappelijke kosten en baten, de meest kosteneffectieve manier is om de groei (met 70.000 vliegtuigbewegingen) op deze regionale luchthavens te accommoderen. Ook is gekeken naar de verschillende milieueffecten. Bij deze afweging is tevens de inzet van buitenlandse luchthavens meegenomen.

4.2.1 Onderwerpen uit meermalig ingediende zienswijzen

Q: S6 + SW14

Nut en noodzaak van een opening van Lelystad Airport op 1 april 2020 zijn onvoldoende aangetoond. Schiphol is vooral opgevuld met budgetvluchten i.p.v. belangrijke vluchten voor de economie. Lelystad ontlast Schiphol niet, maar zal alleen leiden tot extra groei.

A:

In de periode 2006-2008 heeft het Rijk onderzocht welke opties er zijn voor de toekomstige ontwikkeling van Schiphol in verband met de groei van de luchtvaart. Dat leidde in 2008 tot het Aldersakkoord. Het kabinet nam dit advies over en gaf de heer Alders opdracht om capaciteit te vinden voor 70.000 vliegtuigbewegingen op Eindhoven Airport en Lelystad Airport van de voorgenomen 580.000 vliegtuigbewegingen op Schiphol. In 2012 leidde dat tot het Aldersadvies Lelystad Airport en het besluit van het kabinet om Lelystad Airport te ontwikkelen en geschikt te maken voor uiteindelijk 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar. Het voornemen van het kabinet is dat Lelystad Airport met ingang van 2020 bijdraagt aan het realiseren van de afgesproken capaciteit en het versterken van het mainport gebonden profiel van Schiphol. Onderzoeken die ten grondslag hebben gelegen aan onder meer het Aldersakkoord zijn te vinden op de website www.alderstafellelystad.nl. Zie voor de onderbouwing van de toegevoegde waarde ook paragraaf 6.1 van deze Nota van Antwoord.

Q: SP7

Met opening van Lelystad Airport wordt (conform de doelstelling) Schiphol ontlast en behoudt Schiphol de internationale en voor Nederland belangrijke mainportfunctie, met behoud van de daaraan verbonden werkgelegenheid en economische aanjaagfunctie.

A:

Deze zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen.

4.2.2 Onderwerpen uit zienswijzen

Q: A19 + A21

Indieners vragen welk probleem wordt opgelost met de opening van Lelystad Airport. Ook wordt het verzoek gedaan om het onderzoek naar nut en noodzaak en naar de wenselijkheid anno 2019 opnieuw uit te voeren, met een wetenschappelijke toekomstvisie en daarbij de kennis van nu in acht te nemen.

A:

In de periode 2006-2008 heeft het Rijk onderzocht welke opties er zijn voor de toekomstige ontwikkeling van Schiphol in verband met de groei van de luchtvaart. Dat leidde in 2008 tot het Aldersakkoord. Het kabinet nam dit advies over en gaf de heer Alders opdracht om capaciteit te vinden voor 70.000 vliegtuigbewegingen op Eindhoven Airport en Lelystad Airport van de voorgenomen 580.000 vliegtuigbewegingen op Schiphol. In 2012 leidde dat tot het Aldersadvies Lelystad Airport en het besluit van het kabinet om Lelystad Airport te ontwikkelen en geschikt te maken voor uiteindelijk 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar. Het voornemen van het kabinet is dat Lelystad Airport met ingang van 2020

bijdraagt aan het realiseren van de afgesproken capaciteit en het versterken van het mainport gebonden profiel van Schiphol. Onderzoeken die ten grondslag hebben gelegen aan onder meer het Aldersakkoord zijn te vinden op de website www.alderstafellelystad.nl

Q: I2

Positioneer Schiphol minder als hub. Er is geen reden om naar zoveel transferpassagiers te streven.

A:

In het regeerakkoord 'Vertrouwen in de toekomst' is aangegeven dat een goed functionerende luchthaven Schiphol met een succesvolle home-carrier belangrijk is voor de Nederlandse economie en de aantrekkingskracht van Nederland als vestigingsplaats. Tevens is in het regeerakkoord aangegeven dat het selectiviteitsbeleid beter moet worden vormgegeven: 'Op Schiphol geven we voorrang aan vluchten die het (inter) continentale netwerk versterken. Eindhoven Airport en Lelystad Airport zijn de belangrijkste luchthavens voor vakantievluchten.'

Q: H40

Minder belastende alternatieven voor Lelystad Airport zijn onvoldoende onderzocht.

A:

In de periode 2006-2008 heeft het Rijk onderzocht welke opties er zijn voor de toekomstige ontwikkeling van Schiphol in verband met de groei van de luchtvaart. Dat leidde in 2008 tot het Aldersakkoord. Het kabinet nam dit advies over en gaf de heer Alders opdracht om capaciteit te vinden voor 70.000 vliegtuigbewegingen op Eindhoven Airport en Lelystad Airport van de voorgenomen 580.000 vliegtuigbewegingen op Schiphol. In 2012 leidde dat tot het Aldersadvies Lelystad Airport en het besluit van het kabinet om Lelystad Airport te ontwikkelen en geschikt te maken voor uiteindelijk 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar. Het voornemen van het kabinet is dat Lelystad Airport met ingang van 2020 bijdraagt aan het realiseren van de afgesproken capaciteit en het versterken van het mainport gebonden profiel van Schiphol. Onderzoeken die ten grondslag hebben gelegen aan onder meer het Aldersakkoord zijn te vinden op de website www.alderstafellelystad.nl.

In de langetermijnverkenning Schiphol (2007), waarin onder meer de mogelijke ontwikkeling van Lelystad als overloop van Schiphol is verkend, is de hogesnelheidslijn als extra ontwikkelmogelijkheid beschouwd. Hierover is in de verkenning aangegeven: 'Een aansluiting van Schiphol op de HSL vergroot de catchment area van de luchthaven, kan mogelijk nieuwe luchtreizigers opleveren en kan bij concurrentie een substitutie-effect opleveren.' In de lange termijn verkenning is daarnaast een luchthaven in zee beschouwd.

Naast de langetermijnverkenning is uit een MKBA, die in 2009 is uitgevoerd in het kader van de totstandkoming van de Luchtvaartnota, naar voren gekomen dat spreiding van de marktvraag over de luchthavens Schiphol, Eindhoven en Lelystad ten opzichte van andere spreidingsalternatieven met de minste negatieve effecten gepaard gaat. Deze MKBA genaamd 'Follow up van Aldersadvies: Onderzoek naar de kosteneffectiviteit van verschillende spreidingsalternatieven', Amsterdam, januari 2009, is te raadplegen via

www.alderstafel.nl/documenten.

Q: D44 + I1 + I7 + I10

Indieners vragen waarom Lelystad Airport wordt uitgebreid en niet (ook) een andere luchthaven, zoals Eelde, Maastricht, Eindhoven en Rotterdam The Hague Airport. Die regio's kunnen de extra werkgelegenheid toch ook goed gebruiken?

Anders indieners staan achter het besluit om andere luchthavens erbij te betrekken, maar niet door Lelystad Airport om te bouwen tot luchthaven om de groei van de Schiphol op te vangen. Dit vanwege de ongunstige ligging van het vliegveld ten opzichte van de (Rand)stad en het noorden en oosten van Nederland.

A:

In de periode 2006-2008 heeft het Rijk onderzocht welke opties er zijn voor de toekomstige ontwikkeling van Schiphol in verband met de groei van de luchtvaart. Dat leidde in 2008 tot het Aldersakkoord. Het kabinet nam dit advies over en gaf de heer Alders opdracht om capaciteit te vinden voor 70.000 vliegtuigbewegingen op Eindhoven Airport en Lelystad Airport van de voorgenomen 580.000 vliegtuigbewegingen op Schiphol. In 2012 leidde dat tot het Aldersadvies Lelystad Airport en het besluit van het kabinet om Lelystad Airport te ontwikkelen en geschikt te maken voor uiteindelijk 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar. Het voornemen van het kabinet is dat Lelystad Airport met ingang van 2020 bijdraagt aan het realiseren van de afgesproken capaciteit en het versterken van het mainport gebonden

profiel van Schiphol. Onderzoeken die ten grondslag hebben gelegen aan onder meer het Aldersakkoord zijn te vinden op de website www.alderstafellelystad.nl.

Uit de MKBA die in 2009 is uitgevoerd in het kader van de totstandkoming van de Luchtvaartnota, is naar voren gekomen dat spreiding van de marktvraag over de luchthavens Schiphol, Eindhoven en Lelystad ten opzichte van andere spreidingsalternatieven met de minste negatieve effecten gepaard gaat. Deze MKBA genaamd 'Follow up van Aldersadvies: Onderzoek naar de kosteneffectiviteit van verschillende spreidingsalternatieven', Amsterdam, januari 2009, is te raadplegen via www.alderstafel.nl/documenten.

Q: I12

Voer een 100-procentcontrole in op minstens één (nu) regionale luchthaven, bij voorkeur op Eindhoven of Lelystad, zodat intercontinentale vluchten ook daar uitgevoerd kunnen worden. Hierdoor wordt Schiphol ontlast.

A:

Risicovluchten zijn intercontinentale vluchten die onder het 100-procentcontroleregime op drugshandel vallen (reizigers en hun bagage). In de Luchtvaartwet is geregeld dat risicovluchten alleen mogen landen op daartoe aangewezen luchthavens. Op dit moment is alleen Schiphol als luchthaven aangewezen waar deze risicovluchten afgehandeld kunnen worden. Daar zijn voorzieningen voor de benodigde afhandeling van de 100-procentcontrole aanwezig.

Onder dit controleregime vallen op dit moment vluchten uit Curaçao, Aruba, Sint Maarten, Suriname, Venezuela en Bonaire. Op deze bestemmingen worden alleen vluchten met zogenaamde 'wide-bodies' uitgevoerd. Deze vliegtuigen kunnen niet landen op Lelystad gezien de beperkte lengte van de landingsbaan op Lelystad Airport. Ook op Eindhoven Airport zijn de vereiste voorzieningen niet aanwezig.

Q: I13

Verplaats vrachtvluchten van Schiphol naar Twente en Groningen, hier is capaciteit over. Vrachtvluchten dragen niet bij aan de hubfunctie van Schiphol.

A:

Luchtvracht levert een belangrijke bijdrage aan de netwerkqualiteit op Schiphol en aan het rendabel maken van bepaalde verbindingen, onder andere omdat vracht in de buik van een vliegtuig kan worden meegenomen (belly-vracht). Hiermee versterken het passagiers- en vrachtvervoer elkaar. Voor het op grote schaal efficiënt kunnen afhandelen van vracht zijn veel voorzieningen op de luchthaven nodig. Dat vraagt om grote investeringen. Schiphol heeft veel geïnvesteerd in een modern en efficiënt afhandelingsysteem. Om deze redenen is verplaatsing niet aan de orde. Maastricht Aachen Airport kan wel ondersteunend zijn op het gebied van de afhandeling van luchtvracht in Nederland.

Q: I3

Verhoog de prijzen op Schiphol, zodat de vraag daalt en uitbreiding niet nodig is.

A:

De tarieven voor de activiteiten ten behoeve van het gebruik van de luchthaven door gebruikers worden vastgesteld door Schiphol. De overheid speelt daarbij geen rol. Nederland zet zich, conform het regeerakkoord, in voor Europese afspraken over een belasting op luchtvaart. Ook wordt bezien of een heffing op lawaaiige en vervuilende vliegtuigen mogelijk is. Verder is afgesproken dat indien deze routes onvoldoende opleveren per 2021 een nationale vlieg(ticket)belasting zal worden ingevoerd. Inmiddels is gebleken dat een Europese belasting niet op korte termijn is te realiseren, mede vanwege de komende wisseling van de Europese Commissie. Daarom wordt momenteel ook een nationale vliegbelasting uitgewerkt. Het wetsvoorstel hiervoor is op 14 mei 2019 aan de Tweede Kamer aangeboden.

4.3 Geschiedenis besluitvorming Lelystad Airport

Na het voornemen uit 2012 om 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar mogelijk te maken, is in 2013 is gestart met een m.e.r.-procedure om de milieubelangen volwaardig mee te kunnen laten wegen in de besluitvorming. Daarbij zijn de volgende stappen gezet:

- NV Luchthaven Lelystad heeft als initiatiefnemer aan de minister van IenW meegedeeld het voornemen te hebben een nieuw luchthavenbesluit aan te vragen. In het kader hiervan heeft NV Luchthaven Lelystad een Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) opgesteld en ingediend bij de minister.
- Het kabinet heeft de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) gepubliceerd en ter visie gelegd. Eenieder was in de gelegenheid hierover een zienswijze geven. Het kabinet heeft adviseurs en betrokken overheden over de NRD geraadpleegd. De Commissie voor de m.e.r. heeft advies over de NRD gegeven. Op basis van deze inbreng heeft het kabinet advies gegeven aan NV Luchthaven Lelystad over de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen MER.
- NV Luchthaven Lelystad heeft het MER opgesteld en in 2014 ingediend bij de minister.
- Het kabinet heeft het MER gepubliceerd en samen met het ontwerppluchthavenbesluit ter visie gelegd. Eenieder kon een zienswijze geven op deze stukken.
- De Commissie voor de m.e.r. heeft getoetst of het MER voldoende informatie bevatte om het milieubelang volwaardig mee te kunnen nemen in de besluitvorming. De commissie heeft het MER als voldoende beoordeeld en een positief toetsingsadvies afgegeven.
- Tevens is het ontwerppluchthavenbesluit per brief aan de Eerste en Tweede Kamer ter voorhang aangeboden.
- De zienswijzen, adviezen en de reactie van het parlement zijn betrokken bij het ontwerppluchthavenbesluit dat vervolgens voor advies aan de Raad van State toegezonden. De Raad van State heeft aangegeven geen opmerkingen te hebben bij het ontwerppluchthavenbesluit.
- Het luchthavenbesluit is op 12 maart 2015 vastgesteld en op 1 april 2015 in werking getreden

Met het luchthavenbesluit heeft NV Luchthaven Lelystad de ruimte gekregen om de luchthaven te ontwikkelen, gebaseerd op een verwachte omvang van 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer (ook wel aangeduid als groot (commercieel) luchtverkeer) per jaar. Het gaat om het niet mainportgebonden vliegverkeer met narrow-body vliegtuigen zoals van het type Boeing 737 en Airbus 320, inclusief vluchten voor onderhoud van deze vliegtuigen op de luchthaven. Daarbij hoort ook een verwachte afname van ca. 110.000 naar 46.500 vliegtuigbewegingen per jaar van general aviation. General aviation bestaat uit zakelijke vluchten met kleinere straalvliegtuigen, helikoptervluchten en vluchten met kleine (les)vliegtuigen en een beperkt aantal vliegtuigbewegingen met deze toestellen voor onderhoud.

Naar aanleiding van vragen van een bewonersgroep aan de minister van IenW over de geluidberekeningen in het MER, heeft de minister in 2017 de berekeningen en de daarbij gehanteerde invoergegevens kritisch laten bekijken. Daarbij zijn enkele fouten geconstateerd in de invoergegevens voor de geluidberekeningen. Het gaat om invoergegevens over het prestatieprofiel (stuwkracht) van landende vliegtuigen van één bepaald type en over het hoogteprofiel van landende vliegtuigen. In de brieven van de minister van IenW van 16 oktober 2017 (kamerstukken II 2017/18, 31936, nr. 422) en 18 december 2017 (kamerstukken II 2017/18, 31936, nr. 430) is de Tweede Kamer hierover geïnformeerd. Daarbij is aangegeven dat besloten is om de invoergegevens te herstellen door aanpassing van de hoogte- en prestatieprofielen.

De genoemde fouten zijn hersteld en vervolgens zijn de effecten daarvan in kaart gebracht in de MER-actualisatie, waarover de Tweede Kamer bij brief van 21 februari 2018 is geïnformeerd (kamerstukken II 2017/18, bijlage bij 31936, nr. 462). Daarbij is tegelijkertijd rekening gehouden met de meest actuele feiten en inzichten. Deze reparatie en actualisatie van het MER heeft onder meer als uitkomst dat er minder ernstig gehinderden zijn binnen de wettelijke contouren dan in 2014 werd verondersteld. De Commissie voor de m.e.r. heeft dit geactualiseerde MER, dat ook wel wordt aangeduid als MER 2018, getoetst en hierover een positief advies uitgebracht.

Een gevolg van de MER-actualisatie is dat het Luchthavenbesluit Lelystad gewijzigd moet worden, als gevolg van beperkte wijzigingen in de wettelijke contouren (beperkingengebieden) voor geluid en externe veiligheid en grenswaarden voor geluid in de handhavingpunten.

Het Wijzigingsbesluit geeft hieraan uitvoering. Met dit Wijzigingsbesluit wordt ook de verplaatsing van het helikopteroefencircuit van de zuidzijde van de baan naar de noordzijde mogelijk gemaakt. Daarnaast is met het Wijzigingsbesluit, in aanvulling op de vastgelegde maximale gebruikruimte (uitgedrukt in grenswaarden in handhavingspunten), de aanvullende grenswaarde voor handelsverkeer van 45.000 vliegtuigbewegingen in het luchthavenbesluit vastgelegd en zijn twee extra handhavingspunten in het luchthavenbesluit opgenomen. Verder zijn de voorwaarden van de extensieregeling aangescherpt en is een aantal beperkingengebieden in verband met de goede werking van de apparatuur voor luchtverkeersleiding aangepast en toegevoegd. Tot slot bevat dit Wijzigingsbesluit een uitbreiding van de uitzondering op het verbod van obstakels in de verschillende beperkingengebieden in lijn met het Besluit burgerluchthavens, een redactionele aanpassing van de in het luchthavenbesluit opgenomen bepaling over de sluitingstijd van de luchthaven en een nadere specificering van de definitie van ATC-slot.

Op 14 december 2018 heeft de ministerraad ingestemd met het verder in procedure brengen van het Wijzigingsbesluit.

4.3.1 Onderwerpen uit meermalig ingediende zienswijzen

Q: SP0

Indiener stemt in met voorliggend Wijzigingsbesluit. Voor het nemen van een Wijzigingsbesluit is een meer dan zorgvuldig proces doorlopen.

A:

Deze zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen.

Q: SP2

Met een besluit tot opening van Lelystad Airport in 2020 geeft u aan consistent beleid te willen voeren en investeert u in het beeld een betrouwbare overheid te willen zijn; een overheid die haar afspraken na komt.

A:

Deze zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen.

4.3.2 Onderwerpen uit zienswijzen

Q: 15

De grondslag voor de aanvraag is verlaten en de marktvraag voor een autonome ontwikkeling van groot commercieel luchtverkeer ontbreekt.

A:

De grondslag van de aanvraag betreft het op jaarbasis ruimte bieden aan 45.000 vliegtuigbewegingen niet mainportgebonden verkeer van het type Boeing 737 en Airbus 320 of daarmee vergelijkbare vliegtuigtypen. Deze grondslag is niet verlaten.

Q: J33

Wat is er afgesproken tussen de overheid en investeerders?

A:

In 2012 heeft de heer Alders zijn advies inzake Lelystad Airport aan het kabinet aangeboden. In dit advies is geschetst onder welke voorwaarden een ontwikkeling van groot luchtverkeer op Lelystad Airport mogelijk is. Regionale bestuurders, bedrijfsleven, omwonenden en natuurorganisaties hebben in aanloop naar het advies een gemeenschappelijk kader opgesteld. In dit kader zijn de uitgangspunten voor de ontwikkeling van Lelystad Airport vanuit regionaal perspectief weergegeven. Deze voorwaarden vormen de kaders waarbinnen overheid en investeerders Lelystad Airport ontwikkelen.

Q: J4

Enkele indieners geven aan in een eerdere zienswijzenprocedure een zienswijze te hebben ingediend en daarop geen of onvoldoende reactie te hebben ontvangen en/of dat die zienswijze volgens hen nog steeds actueel en van kracht is. Anderen vragen om op de hoogte te worden gehouden.

A:

Reacties op ingediende zienswijzen in eerdere zienswijzenprocedures zijn gegeven in de daarvoor opgestelde nota's van antwoord. In deze nota's wordt aangegeven wat er met de ingediende zienswijze wordt gedaan. De reactie op de internetconsultatie op de aansluitroutes is op 1 december 2017 aan de Tweede

Kamer aangeboden. <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/luchtvaart/documenten/kamerstukken/2017/12/01/overzicht-van-de-reacties-op-consultatie-en-adviestraject-inzake-de-aansluitroutes-voor-lelystad-airport>

Op de website <https://luchtvaartindetoeekomst.nl/luchthavens/lelystad+airport/default.aspx> wordt de actuele stand van zaken van het project weergegeven.

Q: J63

Indiener geeft aan nog geen reactie op zijn WOB-verzoek inzake de oude VVR te hebben ontvangen. Verzoek om de termijn voor het indienen van zienswijzen te verlengen tot zes weken na de ontvangst van de stukken behorende bij het WOB-verzoek.

A:

Bij de toepassing van de zienswijzenprocedure geldt als uitgangspunt dat de stukken die relevant zijn voor het indienen van een zienswijze ter inzage liggen en kunnen worden gebruikt bij het opstellen van een zienswijze. Ook bij het Wijzigingsbesluit is dit gebeurd. Daarnaast zijn aan de indiener verschillende versies van de VVR, Kamerstukken over de VVR en stukken naar aanleiding van eerdere WOB-verzoeken verzonden, zodat hij die informatie kon betrekken bij het aanvullen van zijn zienswijze. Over het WOB-verzoek vindt aparte besluitvorming plaats.

Q: J89

Indiener protesteert er tegen dat het ministerie van IenW een rapport aan de Tweede Kamer gaat aanbieden, waarin zienswijzen van onder meer bewoners van de Veluwe zijn geanalyseerd, zonder dat die bewoners eerst hebben kunnen vaststellen of hun zienswijzen op correcte wijze zijn genoteerd. Daarnaast protesteert indiener er tegen dat door toedoen van de Secretaris-Generaal van het ministerie van IenW, die notulen geheel dan wel gedeeltelijk zijn gewist, waardoor die toetsing door de inbrengers onmogelijk is geworden.

A:

Het protest betreft de gang van zaken rond de verslaglegging van de luchtvaartgesprekken, en heeft dus geen betrekking op de zienswijzenprocedure voor het Wijzigingsbesluit over Lelystad Airport. Van alle gesprekken die in het kader van de luchtvaartgesprekken aan de gesprekstafels zijn gevoerd, zijn geanonimiseerde gespreksverslagen opgesteld. Teneinde deze verslagen te kunnen maken zijn er bandopnamen van de gesprekken gemaakt. Nadat de verslagen op papier zijn gezet zijn deze opnamen uit privacyoverwegingen gewist. De verslagen zijn 20 december gepubliceerd op de website Luchtvaart in de toekomst.nl. De verslagen van alle 66 gesprekstafels zijn geanalyseerd. De analyse is ook op de website gepubliceerd. De analyse stond open voor eventuele aanvullingen: tot eind januari konden deelnemers aan de gesprekken en andere geïnteresseerden aanvullingen geven op de analyse. Alle aanvullingen worden samen met de analyse van de luchtvaartgesprekken als input meegenomen bij de voorbereiding van de Luchtvaartnota en de luchtruimherziening. Het bezwaar is, gezien de mogelijkheden die aan het begin van het jaar open stonden om te reageren op de analyse, op dit moment niet meer aan de orde.

Q: J101

De provincie Flevoland, NV Luchthaven Lelystad, gemeente Lelystad en LAB hebben een duurzaamheidsnotitie opgesteld. Daarin staat onder thema Omgeving & geluid het beoogde resultaat dat 'adequaat gehandeld wordt en de uitbreiding van de luchthaven niet botst met de omgeving'. Blijkens contacten van indiener met genoemde organisaties is daar (nog) niets aan gedaan. Ook wordt verwezen naar het ministerie van IenW. Uit niets blijkt dat er qua geluid met de omgeving in het Wijzigingsbesluit en aangepaste MER is gekeken naar botsing met deze omgeving.

A:

Duurzaamheid op en rond Lelystad Airport als onderdeel van de genoemde duurzaamheidsnotitie is voor het thema Omgeving & Geluid opgenomen in het Plan van Aanpak Leefbaarheid en Hinder. Dit plan van aanpak zorgt dat adequaat gehandeld wordt bij het bepalen van hinder en bij het behoud van de leefbaarheid, met als resultaat dat de uitbreiding van de luchthaven niet botst met de omgeving.

Om hinder te beperken hebben Lelystad Airport, de provincie Flevoland en de gemeente Lelystad gezamenlijk het Luchthavenfonds opgericht. Doel van het luchthavenfonds is het stimuleren van duurzaamheid, leefbaarheid en economische ontwikkeling op en rond de luchthaven.

Ook hebben de provincie Flevoland, de gemeenten Lelystad, Zeewolde, Dronten en Noordoostpolder en Lelystad Airport geluidmeetpunten van SensorNet opgesteld - of zijn voornemens deze te realiseren.

In december 2018 heeft de provincie Flevoland opdracht gegeven aan SensorNet om de verschillende meetpunten in Flevoland te verbinden tot een netwerk, om de geluidmetingen als zodanig te kunnen analyseren.

De minister van IenW heeft het advies van de Commissie voor de m.e.r. overgenomen om te komen tot een integraal monitoring en evaluatie programma voor Lelystad Airport. Het ministerie van IenW coördineert de ontwikkeling van dit programma. De doelstelling is tweeledig: informatievoorziening voor betrokkenen uit de omgeving en het vergelijken van MER-aannames met de praktijk. Het programma beslaat onder andere het geluidsniveau onder de routes, klachten en hinderbeleving. Het geluidinformatienetwerk dat de provincie Flevoland realiseert zal een bijdrage leveren aan het monitoren en evalueren van deze aspecten. Bij de totstandkoming van het integraal programma voor monitoring en evaluatie voor Lelystad Airport zijn provincies Flevoland, Gelderland, Overijssel, Fryslân, Noord-Holland en Drenthe betrokken. Daarbij wordt ook onderzocht op welke wijze invulling kan worden gegeven aan geluidmeting buiten Flevoland en deze te verbinden met het netwerk in Flevoland.

Daarnaast is voor iedere luchthaven van nationale betekenis waarvoor een luchthavenbesluit wordt vastgesteld een CRO voorgeschreven. De Commissie regionaal overleg luchthaven Lelystad (CROLL) bestaat uit de vertegenwoordiging van de Provincie Flevoland, de gemeenten Lelystad, Almere, Zeewolde en Dronten, Lelystad Airport, de luchtverkeersleiding, de gebruikers van het luchthaventerrein, omwonenden (direct omwonenden en tweede ring omwonenden) en Natuur en milieu Flevoland. De CRO heeft op grond van artikel 8.59 Wet luchtvaart de taak 'om door overleg tussen betrokkenen bij de luchthaven een gebruik van de luchthaven te bevorderen dat zoveel mogelijk recht doet aan de belangen van die betrokkenen'.

5. Algemeen

Luchtvaartbeleid

5.1 Luchtvaartnota

De vraag naar luchtvaart groeit. Om voorbereid te zijn op de toekomst werkt het ministerie van IenW aan een nieuwe Luchtvaartnota. Centraal daarin staat de vraag hoe de luchtvaart zich kan ontwikkelen in balans met andere belangen zoals veiligheid, duurzaamheid en leefbaarheid.

5.1.1 Onderwerpen uit meermalig ingediende zienswijzen

Q: SP11 + SP23

Het niet willen openen van Lelystad Airport voor passagiersvluchten is als ontkennen dat de luchtvaart wereldwijd groeit. Die groei wordt niet gestopt met het niet nemen van een Luchthavenbesluit Lelystad Airport. Het aangaan van een (wereldwijde) discussie over de toekomst van de luchtvaart en de bijdrage die Nederland daaraan kan leveren en wil afdwingen, kan beter worden gevoerd vanuit een sterke positie. Indieners geloven in een samenhangende aanpak, waar enerzijds wordt geprofiteerd van de aanwezigheid van een luchthaven en anderzijds wordt ingezet op innovatie en duurzaamheid.

A:

Deze zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen.

5.1.2 Onderwerpen uit zienswijzen

Q: 3

Het beoogde besluit is prematuur. Lelystad Airport moet wachten op de nieuwe luchtvaartnota.

A:

In oktober 2008 werd in het Aldersadvies Schiphol de vraag naar luchtvaart op 580.000 vliegtuigbewegingen in 2020 geraamd. In het door kabinet en Kamer overgenomen advies werd aangegeven dat voor 70.000 vliegtuigbewegingen ruimte moet worden geschapen op de regionale velden Eindhoven Airport en Lelystad Airport. In de Luchtvaartnota (2009) heeft het kabinet een definitieve afweging gemaakt ten aanzien van de verschillende alternatieven voor de opvang van de groei van Schiphol. De ontwikkeling van Lelystad Airport is derhalve opgenomen in de Luchtvaartnota uit 2009. In het regeerakkoord 'Vertrouwen in de toekomst' uit 2017 is opgenomen dat Lelystad Airport een luchthaven wordt voor vakantievluchten. De Luchtvaartnota waar het kabinet momenteel aan werkt omvat een nieuw beleidskader voor de periode 2020-2050. Daarin wordt de opening van Lelystad Airport als gegeven beschouwd.

Q: H8 + H9 + H16 + H15 + H10 + J1 H11 + H13 + H18 + H12 + H14 + H17 + H19 + H59 + H20 + H23 + H22 + H25 + H39 + H43 + H47 + H51 + J36 + H52 + H58 + H57 + H65

Een aantal zienswijzen heeft betrekking op het al of niet laten groeien van de luchtvaart en de keuzes die daarbij horen. Daarbij zijn door indieners de volgende aspecten naar voren gebracht:

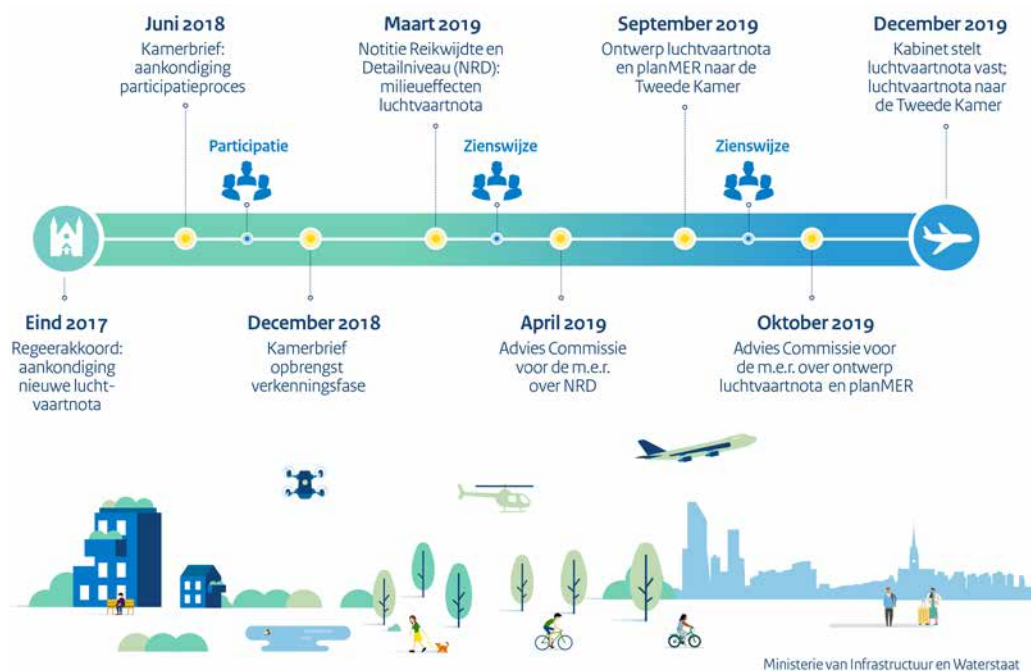
- Verzoek om af te stappen van het mainportbeleid, zodat Nederland bereikbaar kan blijven zonder algehele volumegroei. De economische basis voor groei ontbreekt (zowel intercontinentaal op Schiphol als voor vakantievluchten). Daarnaast is het verzoek om een groeistop vast te stellen in de Mobiliteitsnota 2020-2050. Er zit geen rem op de groei van de luchtvaart, in het bijzonder van Schiphol. Dit brengt rechtsonzekerheid met zich mee. De groei van de luchtvaart gaat ten koste van inwoners.
- Verzoek tot meer inzicht in de economische effecten van een meer beperkte groei van de luchtvaart in Nederland, inclusief de negatieve effecten daarvan op de toeristische sector.
- De vraag wordt gesteld waarom men überhaupt wenst te vliegen. Het luchtruim in Nederland is vol, vliegen is slecht voor het klimaat, vliegen is milieuvervuilend en vliegen zorgt voor overlast. Het aantal

vliegtuigbewegingen moet krimpen. Uit de Kamerbrief van 17 januari 2019 leidt een indiener af dat slechts de vraag gesteld wordt hoe groei gerealiseerd kan worden, in plaats van of van groei sprake moet zijn.

- Andere zienswijzen roepen op tot het verminderen van specifiek het aantal vakantievluchten (deze voegen weinig toe aan de economie en het goederenvervoer), of om de groei drastisch te beperken zolang er geen vliegtaks is. De overheid wordt gewezen op haar voorbeeldfunctie en moet gedrag dat niet gewenst is (vliegen) ontmoedigen en niet faciliteren. Ook wordt verzocht om een integraal verbod / inperking in te stellen voor korte afstandsvluchten (bijvoorbeeld korter dan 1.000 km en/of korter dan 1 uur).
- Ook is er een zienswijze die verzoekt het aantal vliegtuigbewegingen gelijk te houden. De grenzen moeten wettelijk verankerd worden, aangezien het luchtruim vol is en de grens bereikt is met betrekking tot overlast. Maak beleid dat er in Nederland op geluid en aantal vliegtuigbewegingen gestuurd wordt. De huidige vliegvelen in Nederland zijn afdoende om te voorzien in de zakelijke en toeristische vluchten.
- Ook wordt verzocht om, in tijden van vrede, in Nederland meer ruimte te bieden aan burgerluchtvaart in het luchtruim. Uitbreiding is noodzakelijk omdat we meer gaan vliegen.
- Er dient een maatschappelijk debat en/of een volksraadpleging komen over de verdere groei van luchtvaart in Nederland. Op basis daarvan kan dan een (lange termijn)besluit worden genomen. Er moet een luchtvaartnota komen waarin er een balans is tussen economie, gezondheid, veiligheid, duurzaamheid, toekomstbestendig en leefbaarheid (gebaseerd op onderzoek). Waarom profileert Nederland zich niet daarmee, in plaats van met het zijn van de grootste luchthaven? De herindeling van het luchtruim moet ook een randvoorwaarde zijn in deze luchtvaartnota.
- Ten aanzien van duurzaamheid en klimaateffecten is benoemd, dat de luchtvaart de klimaatdoelstellingen kan halen met nieuwe ontwikkelingen in vliegen (elektrisch en waterstofgas vliegen). De oplossing ligt niet in minder vliegen maar in schoner en verantwoord vliegen. Luchthavens moeten verplicht worden om een beleid te voeren waarbij vliegtuigmaatschappijen worden gestimuleerd om met stille en schone vliegtuigtypes te opereren middels korting en toeslagen op landingstarieven. In dit geval past het prima dat Lelystad Airport er is en operationeel is. Een andere zienswijze brengt naar voren dat de kans juist klein is dat de luchtvaart in de komende jaren verduurzaamt (volgens onderzoek van Eurocontrol). Men wenst een onderbouwing van een significante vermindering van de negatieve effecten van de luchtvaart door stillere en zuinigere vliegtuigen, afgezet tegen de geprognosticeerde groei.

A:

Vragen en opmerkingen uit zienswijzen die ingaan op nieuw te vormen beleid worden afgewogen in de nieuwe Luchtvaartnota waaraan op dit moment gewerkt wordt. De Luchtvaartnota is een strategische en richtinggevende kabinetsvisie op de Nederlandse luchtvaart. Om uit te komen op een nieuwe balans worden in een plan-MER verschillende denkrichtingen uitgewerkt die de randen van het speelveld opzoeken. Veiligheid vormt daarin de basis. Daarbovenop worden vanuit drie thema's - leefomgeving, klimaat, economie - denkrichtingen ontwikkeld om inzicht te geven in de belangrijkste te maken beleidskeuzes. Op basis van de denkrichtingen worden concrete beleidsstrategieën opgesteld die worden getoetst op brede welvaartseffecten in dit plan-MER. In deze beleidsstrategieën wordt ook gekeken naar de kansen van alternatieve modaliteiten zoals genoemd in een aantal zienswijzen. In de Luchtvaartnota zal uiteindelijk een voorkeurspakket aan gecombineerde maatregelen worden opgenomen. In de tijdslijn hieronder zijn de besluitvormingsmomenten en de wijze waarop de participatie is ingericht weergegeven:



Tijdslijn luchtvaartnota

Q: H69

Recentelijk heeft de minister van IenW zich in de media uitgelaten over de groei van Schiphol. Daarbij werd aangegeven dat die groei mogelijk zou zijn omdat vliegtuigen in de toekomst stiller gaan worden. De heer Alders had daarover al afspraken gemaakt met de betrokken partijen waaronder Schiphol. Hoe zijn de recente uitspraken van de minister over de groei van Schiphol te rijmen met de afspraken van de heer Alders met de betrokken partijen over de groei ruimte die vrijkomt doordat vliegtuigen stiller worden?

A:

In antwoorden op Kamervragen (<https://zoek.officiëlebevestigingen.nl/ah-tk-20182019-2141.html>) over het interview van de minister met de Volkskrant van 18 februari jl. heeft de minister onderstaand antwoord gegeven op de vraag: 'Erkent u dat uw uitspraken in de Volkskrant, waarin u onder andere als voldongen feiten stelde dat Schiphol zal groeien en Lelystad Airport open zal gaan, rechtstreeks indruisen tegen de constatering van de ORS?'

'Mijn uitgangspunt bij het interview zijn de afspraken over de ontwikkeling van Schiphol zoals opgenomen in het regeerakkoord. Ik ben nu bezig met de uitwerking van deze afspraken, waarbij ik gebruik maak van het verslag van de voorzitter van de ORS, waarin allerlei mogelijkheden zijn opgenomen om de leefbaarheid rond Schiphol te verbeteren en de geluidhinder te beperken. Dat is ook het uitgangspunt in het regeerakkoord en staat daarom niet haaks op het verslag van de voorzitter van de ORS.'

5.2 Kennisscan

5.2.1 Onderwerpen uit zienswijzen

Q: L24 + I73 + H60

De Kennisscan luchtvaartnota geeft onder andere aan dat het ministerie helpt bij het bepalen van de kennisvragen die voor de nota nog moeten worden beantwoord. Kunt u aangeven of u de opinie van deze kennisscan luchtvaartnota deelt en de adviezen integraal overneemt, of zijn er delen die niet worden overgenomen? En kunt u beargumenteren waarom juist deze niet?

Zijn de voorbereidingen van de luchtvaartnota op dit moment aanleiding om het Wijzigingsbesluit aan te passen? Bent u het eens met de opstellers van de kennisscan luchtvaartnota dat de veronderstelde causaliteit tussen groei van de luchthaven en groei van de werkgelegenheid onzeker is? Wat zou het advies uit de diverse studies zijn geweest als er geen causaliteit zou zijn aangenomen en kunt u uw antwoord motiveren? Bent u het met de opstellers van de kennisscan luchtvaartnota eens dat een luchthavenuitbreiding

(bijvoorbeeld die van Lelystad) economische groei en werkgelegenheid kan wegzuigen uit andere regio's en dat er dus per saldo geen economische groei is? Wat zou het advies uit de diverse studies zijn geweest als er per saldo in het geheel geen economische groei zou zijn en kunt u uw antwoord motiveren? Bent u het daarnaast eens met de Kennisscan luchtvaartnota dat zij constateren dat de negatieve effecten van de (groei van de) luchtvaart bij velen terechtkomen en de positieve effecten slechts bij weinigen?

A:

De kosten en baten van het openstellen van Lelystad Airport voor commercieel verkeer zijn in beeld gebracht. Ten tijde van de besluitvorming over de ontwikkeling van Schiphol in relatie tot de regionale luchthavens aan de Alderstafel 2008 is een MKBA opgesteld door de onafhankelijke bureaus Decisio, Louter en SEO. Deze MKBA is in 2014 geactualiseerd in het kader van de Alderstafel Lelystad. Deze actualisatie betrof onder meer het bepalen van de kosten en baten van het overeengekomen aantal vliegtuigbewegingen voor Lelystad Airport van 45.000. Deze actualisatie is opgesteld door de onafhankelijke bureaus Decisio, SEO en To70. Beide MKBA's zijn door de opstellers uitgevoerd conform de destijds geldende OEI-leidraad voor MKBA's die door CPB en PBL is opgesteld.

Bij de afwegingen die het kabinet gaat maken over de toekomst van de luchtvaart in Nederland is kennis onmisbaar. Daarom is in de verkenningsfase van de Luchtvaartnota gewerkt aan een onafhankelijke kennisbasis. Het PBL en het NLR hebben op verzoek van de minister een scan gemaakt van de literatuur zoals gepubliceerd in openbare (semi)wetenschappelijke onderzoeksrapporten, ten aanzien van de meest relevante thema's voor de Luchtvaartnota. Daarnaast heeft het KIM een factsheet over luchtvaartontwikkelingen opgesteld. De opbrengst komt onder meer tegemoet aan de behoefte van veel belanghebbenden om meer inzicht te hebben in de beschikbare kennis op het luchtvaatterrein. De kenniscans betreffen globale en bondige overzichten op basis waarvan gericht terug kan worden gezocht in de enkele honderden doorgenomen bronnen, wat helpt om te komen tot onderbouwde beleidskeuzes in de op te stellen Luchtvaartnota. De kennisinstellingen hebben op verzoek van het ministerie, vanuit de eigen zelfstandige verantwoordelijkheid, hun producten opgeleverd. Het PBL heeft in haar kennisscan tevens aanvullende kennisvragen gesteld. In de verdiepfase van de Luchtvaartnota wordt een aantal aanvullende onderzoeken gedaan. Onderzoeken die uitgevoerd zijn in het kader van Lelystad Airport zijn conform de daarvoor geldende richtlijnen uitgevoerd. De resultaten van de Kennisscan t.b.v. de luchtvaartnota doen daar niets aan af.

5.3 Duurzaamheid

Nederland heeft zich gecommitteerd aan de afspraken van het Klimaatakkoord van Parijs uit 2015. In het regeerakkoord van 2017 wil het kabinet verder gaan dan de toezegging die de EU gedaan heeft in het Klimaatakkoord van Parijs. Het kabinet streeft naar een reductie van CO₂-uitstoot van binnenlandse emissies met 49 procent in 2030. Specifiek voor luchtvaart is voor een bredere aanpak gekozen, inclusief de emissies die buiten Nederland plaatsvinden, juist vanwege het feit dat de CO₂-uitstoot van de internationale luchtvaart vanuit Nederland veel groter is dan de uitstoot van CO₂ van de binnenlandse luchtvaart in Nederland. Onder de binnenlandse luchtvaart vallen de Nederlandse luchthavens, de vluchten tussen Nederlandse luchthavens en de kleine luchtvaart (zoals sportvliegtuigen en reclamevliegtuigen). Over het klimaatbeleid voor de luchtvaart heeft de minister van IenW de Tweede Kamer op 27 maart jl. uitgebreid geïnformeerd, zie hiervoor de Kamerbrief <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2019/03/27/klimaatbeleid-voor-luchtvaart>. Onderdeel van de brief zijn de doelstellingen en maatregelen voor de luchtvaart die zijn overeengekomen aan de Duurzame Luchtvaarttafel in het kader van het nationale Klimaatakkoord.

Over de bijdrage van de internationale luchtvaart aan de doelstellingen van het klimaatakkoord van Parijs moeten internationale afspraken worden gemaakt. Afspraken over onder andere op marktwerking gebaseerde systemen, zoals het ETS en vanaf 2021 CORSIA, komen tot stand in Europa en de VN-organisatie voor de internationale burgerluchtvaart (ICAO). Nederland zet zich daarvoor op de volgende manieren in:

- Nederland zet zich in voor wereldwijde afspraken over emissiestandaarden voor vliegtuigen. Dit zorgt voor een vloot met vliegtuigen die minder brandstof nodig hebben en minder uitstoten.

- Nederland steunt de Europese plannen voor één Europees luchtruim (Single European Sky). Dit systeem zorgt ervoor dat vliegtuigen het luchtruim zo efficiënt mogelijk kunnen gebruiken. Dit kan leiden tot 10 procent minder CO₂-uitstoot per vlucht.
- Nederland draagt actief bij aan de invoering van een wereldwijd CO₂ compensatie- en reductiesysteem. Dit betekent dat luchtvaartmaatschappijen vanaf 2021 emissierechten moeten gaan betalen voor een deel van de CO₂ die hun vliegtuigen uitstoten. Op dit moment maken vluchten tussen Europese lidstaten al onderdeel uit van het Europese systeem van emissiehandel.
- Nederland loopt voorop in de onderzoeken en ontwikkeling van duurzame kerosine (o.a. bio kerosine). Dit is nodig omdat dit voorlopig de meest veelbelovende manier is om duurzamer te vliegen. Het kabinet wil ontwikkelingen op het gebied van duurzame alternatieve brandstoffen waar mogelijk stimuleren.

5.3.1 Onderwerpen uit meermalig ingediende zienswijzen

Q: SB6

Verzoek om actief beleid te voeren om (bijvoorbeeld via extra beprijzing) het vakantievliegverkeer in te dammen en Lelystad Airport niet te openen voor vakantievluchten.

A:

In het regeerakkoord is opgenomen dat Eindhoven en Lelystad de belangrijkste luchthavens zijn voor het ontlasten van Schiphol ten aanzien van niet mainport gebonden verkeer. Daarnaast zet Nederland zich, conform het regeerakkoord, in voor Europese afspraken over een belasting op luchtvaart. Ook wordt bezien of een heffing op lawaaiige en vervuilende vliegtuigen mogelijk is. Verder is afgesproken dat indien dit onvoldoende oplevert per 2021, een nationale vlieg(ticket)belasting zal worden ingevoerd. Inmiddels is gebleken dat een Europese belasting niet op korte termijn is te realiseren, mede vanwege de komende wisseling van de Europese Commissie. Daarom wordt thans ook een nationale vliegbelasting uitgewerkt. Het wetsvoorstel hiervoor is op 14 mei 2019 aan de Tweede Kamer aangeboden.

Q: S8 + SW15 + SB5

Laagvliegen en uitbreiding van de luchtvaart in zijn algemeenheid dragen negatief bij aan klimaatverandering, terwijl de regering juist maatregelen daartegen zou moeten nemen. Er liggen ambitieuze plannen om de CO₂-uitstoot van de Nederlandse samenleving sterk terug te dringen. Het is dan ook merkwaardig dat de Nederlandse overheid alles op alles zet om Lelystad Airport te openen voor vakantievluchten. De ongebreidelde groei van de luchtvaart doet alle andere inspanningen op klimaatgebied grotendeels weer teniet.

A:

In de periode 2006-2008 heeft het Rijk onderzocht welke opties er zijn voor de toekomstige ontwikkeling van Schiphol in verband met de groei van de luchtvaart. Dat leidde in 2008 tot het Aldersakkoord, waarin de vraag naar luchtvaart in 2020 werd geraamd op 580.000 vliegtuigbewegingen. Het kabinet gaf de heer Alders vervolgens de opdracht om capaciteit te vinden voor 70.000 vliegtuigbewegingen op Eindhoven Airport en Lelystad Airport. In 2012 leidde dat tot het Aldersadvies Lelystad Airport en het besluit van het kabinet om Lelystad Airport te ontwikkelen en geschikt te maken voor uiteindelijk 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar. Door het realiseren van deze capaciteit draagt Lelystad Airport bij aan het ontlasten van Schiphol en het versterken van het mainport gebonden profiel van Schiphol. Onderzoeken die ten grondslag hebben gelegen aan onder meer het Aldersakkoord zijn te vinden op de website www.alderstafellelystad.nl.

Daarnaast wil het kabinet in het regeerakkoord 'Vertrouwen in de toekomst, 2017-2021' ten aanzien van reductie van emissies verder gaan dan de toezegging die de EU gedaan heeft. Het kabinet neemt zich voor nationale emissiemaatregelen te nemen die bijdragen aan een reductie van de binnenlandse CO₂-uitstoot van 49 procent in 2030. Een nog te sluiten nationaal klimaat- en energieakkoord zal voor verschillende sectoren aangeven aan welke doelstellingen voldaan moet worden. Specifiek voor de luchtvaart is gekozen voor een bredere aanpak, juist ook vanwege het feit dat de CO₂-uitstoot van de internationale luchtvaart veel groter is dan de uitstoot die onderdeel uitmaakt van de nationale emissies. Op mondiaal niveau worden voor de internationale luchtvaart afspraken gemaakt binnen ICAO. De huidige afspraak is dat vanaf 2020, ongeacht de groei van de luchtvaart, de uitstoot van CO₂ niet verder mag toenemen en dat bij toename van CO₂-emissies deze toename moet worden gecompenseerd. In 2050 moet de CO₂-uitstoot ten gevolge van de internationale luchtvaart met 50 procent zijn teruggedrongen ten opzichte van 2005. Een belangrijk deel van deze reductie moet voortkomen uit het gebruik van duurzame brandstoffen, maar

ook andere maatregelen moeten hieraan bijdragen, zoals technologische vernieuwing en infrastructurele en operationele maatregelen.

In de Kamerbrief van 27 maart jl. over het klimaatbeleid voor de luchtvaart is aangegeven dat het kabinet hecht aan een integrale visie op de ontwikkeling van de luchtvaart. Om die reden wordt gewerkt aan een nieuwe Luchtvaartnota waarin naar het volledige palet van typen maatregelen binnen het klimaatbeleid voor luchtvaart zal worden gekeken. In de Luchtvaartnota zal het klimaatbeleid voor de luchtvaart bovendien worden beschouwd in de context van het bredere luchtvaartbeleid. Daarbij spelen ook andere aspecten een rol, zoals economie, leefomgeving en veiligheid. Voor het thema klimaat kan de Luchtvaartnota gezien worden als kabinetsreactie op het Ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart, naar analogie van de kabinetsreactie die nog zal volgen op het nationale 'Ontwerp van een Klimaatakkoord' dat 21 december jl. is gepresenteerd. De continuering van de Duurzame Luchtvaarttafel zal worden benut om een verdere bijdrage te leveren aan de totstandkoming van de Luchtvaartnota.

Q: SP8

Een luchthaven als Lelystad Airport kan door de inzet op innovaties (op het vlak van duurzaamheid) en duurzame maatregelen op en rondom de luchthaven een voorbeeldfunctie vervullen voor andere luchthavens. Deze lessen zijn van waarde voor de gehele luchtvaart in en buiten Nederland.

A:

Lelystad Airport heeft een duurzame strategie met slimme en praktische toepassingen van maatschappelijk betrokken ondernemen. Zo is er een samenwerking met kennisinstellingen en het bedrijfsleven op en rond de luchthaven om duurzame toepassingen te ontwikkelen en te verbeteren op het gebied van duurzame energie, mobiliteit, landbouw en duurzaam (her-)gebruik van grondstoffen. Voorbeelden hiervan zijn gescheiden inzameling van afvalwater, waarbij dit afvalwater wordt verwerkt tot grondstoffen, en power parking, waarbij elektrische voertuigen opladen met zonne-energie en het energie-overschot wordt gebruikt voor de energievoorziening in de terminal. Ook bij de ombouw van de luchthaven is circulair en duurzaam bouwen een belangrijk onderdeel van de keuze voor marktpartijen geweest. Zo is de verlengde start- en landingsbaan gerealiseerd met een gesloten grondbalans, hetgeen voor een besparing in CO₂-uitstoot van 500 ton heeft opgeleverd. Ook de verhoging van de verkeersstoren is op een circulaire manier gebeurd, waarbij de bestaande koepel van de toren is afgehaald, de toren is verhoogd en vervolgens de koepel weer is teruggeplaatst.

Q: SP9 + SP10 + SP21 + SP22

Lelystad Airport, en in het verlengde daarvan de luchtvaart, is in de samenleving een 'hot issue' geworden. Waar het eerst alleen ging om protest en tegengaan van hinder en overlast als gevolg van overkomende vliegtuigen, is Lelystad Airport nu het offer dat gebracht moet worden om het milieu te redden. De vraag naar de toekomst van de luchtvaart en de bijdrage van die sector of t.a.v. die sector te nemen beleidsmaatregelen om de uitstoot van CO₂ terug te dringen, kan plaatsvinden bij een operationeel Lelystad Airport. Met het niet of niet tijdig openen van Lelystad Airport wordt het klimaatprobleem niet opgelost. Het nemen van klimaatmaatregelen vergt een wereldwijde aanpak, door Nederland mede in Europees verband aan te zwengelen om van daaruit te komen tot gezamenlijke afspraken. Het niet openen van Lelystad Airport is symboolpolitiek en draagt op geen enkele manier bij aan een werkelijke oplossing van de milieuproblematiek.

Ook de luchtvaartsector zal haar bijdrage moeten leveren om de opwarming van de aarde tegen te gaan, maar maak Lelystad Airport niet tot symbool daarvan om dat als 'winst' voor het milieu te presenteren.

A:

Deze onderwerpen uit zienswijzen worden voor kennisgeving aangenomen

5.3.2 Onderwerpen uit zienswijzen

Q: 6 + Q29 + Q:A67 + H28 + H72

Het beoogde besluit is prematuur, vanwege de relatie die het besluit heeft met Urgenda.

Gegeven de grote nationale opgave om de afgesproken klimaatdoelstellingen te behalen en gezien het feit dat opening van Lelystad Airport juist zal leiden tot aanzienlijk meer CO₂-uitstoot, dient u uw verantwoordelijkheid te nemen en af te zien van het faciliteren van uitbreiding van het vliegverkeer. Lelystad Airport mag daarom niet geopend worden voor groot vliegverkeer.

Ook zullen de investeringen in Lelystad Airport over een aantal jaren overbodig blijken te zijn. Het zal onmogelijk blijken te zijn het klimaatprobleem aan te pakken en tegelijkertijd de luchtvaart te laten groeien.

Daarnaast het verzoek tot opschorting van de opening van Lelystad Airport tot de negatieve klimaateffecten van extra vliegtuigbewegingen in Nederland zijn vastgesteld en de bevolking zich heeft uitgesproken over hoe deze effecten dienen te worden gecompenseerd. Tevens het verzoek een onderzoek te laten uitvoeren naar de gevolgen van een CO₂-reductieverplichting voor de luchtvaarsector.

A:

In de periode 2006-2008 heeft het Rijk onderzocht welke opties er zijn voor de toekomstige ontwikkeling van Schiphol in verband met de groei van de luchtvaart. Dat leidde in 2008 tot het Aldersakkoord, waarin de vraag naar luchtvaart in 2020 werd geraamd op 580.000 vliegtuigbewegingen. Het kabinet gaf de heer Alders vervolgens de opdracht om capaciteit te vinden voor 70.000 vliegtuigbewegingen op Eindhoven Airport en Lelystad Airport. In 2012 leidde dat tot het Aldersadvies Lelystad Airport en het besluit van het kabinet om Lelystad Airport te ontwikkelen en geschikt te maken voor uiteindelijk 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar. Door het realiseren van deze capaciteit draagt Lelystad Airport bij aan het ontlasten van Schiphol en het versterken van het mainportgebonden profiel van Schiphol. Onderzoeken die ten grondslag hebben gelegen aan onder meer het Aldersakkoord zijn te vinden op de website www.alderstafellelystad.nl.

Daarnaast wil het kabinet in het regeerakkoord 'Vertrouwen in de toekomst, 2017-2021' ten aanzien van reductie van emissies verder gaan dan de toezegging die de EU gedaan heeft. Het kabinet neemt zich voor nationale emissie maatregelen te nemen die bijdragen aan een reductie van de binnenlandse CO₂-uitstoot van 49 procent in 2030. Een nog te sluiten nationaal klimaat- en energieakkoord zal voor verschillende sectoren aangeven aan welke doelstellingen voldaan moet worden. Specifiek voor de luchtvaart is gekozen voor een bredere aanpak, juist ook vanwege het feit dat de CO₂-uitstoot van de internationale luchtvaart veel groter is dan de uitstoot die onderdeel uitmaakt van de nationale emissies. Op mondiaal niveau worden voor de internationale luchtvaart afspraken gemaakt binnen ICAO. De huidige afspraak is dat vanaf 2020, ongeacht de groei van de luchtvaart, de uitstoot van CO₂ niet verder mag toenemen en dat bij toename van CO₂-emissies deze toename moet worden gecompenseerd door het kopen van emissierechten. Deze emissierechten vertegenwoordigen een hoeveelheid reductie, die door andere bedrijven (in andere sectoren) is gerealiseerd. In 2050 moet de CO₂-uitstoot ten gevolge van de internationale luchtvaart met 50 procent zijn teruggedrongen ten opzichte van 2005. Een belangrijk deel van deze reductie moet voortkomen uit het gebruik van duurzame brandstoffen, maar ook andere maatregelen moeten hieraan bijdragen, zoals technologische vernieuwing en infrastructurele en operationele maatregelen.

In de Kamerbrief van 27 maart jl. over het klimaatbeleid voor de luchtvaart is aangegeven dat het kabinet hecht aan een integrale visie op de ontwikkeling van de luchtvaart. Om die reden wordt gewerkt aan een nieuwe Luchtvaartnota waarin naar het volledige palet van typen maatregelen binnen het klimaatbeleid voor luchtvaart zal worden gekeken. In de Luchtvaartnota zal het klimaatbeleid voor de luchtvaart bovendien worden beschouwd in de context van het bredere luchtvaartbeleid. Daarbij spelen ook andere aspecten een rol, zoals economie, leefomgeving en veiligheid. Voor het thema klimaat kan de Luchtvaartnota gezien worden als kabinetsreactie op het Ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart, naar analogie van de kabinetsreactie die nog zal volgen op het nationale 'Ontwerp van een Klimaatakkoord' dat 21 december jl. is gepresenteerd. De continuering van de Duurzame Luchtvaarttafel zal worden benut om een verdere bijdrage te leveren aan de totstandkoming van de Luchtvaartnota.

Q: H26 + A39

Vliegen is in vergelijking met concurrerend vervoer zoals een trein goedkoop, dit stimuleert het vliegen. De milieuschade van vliegen wordt niet meegenomen in de prijs. Vliegen moet ontmoedigd worden door middel van bijvoorbeeld een vliegtaks (accijns op kerosine, beboeten milieuschade, prijzen/heffingen verhogen, CO₂-compensatie, emissiehandel verplicht stellen, wegnemen belastingvoordelen). De invoering hiervan zal leiden tot minder vliegverkeer, dan is Lelystad Airport niet meer nodig. De huidige €7,00 is veel te laag. Nederland moet zich ook internationaal inspannen om dit onderwerp op de agenda te krijgen.

A:

Nederland zet zich, conform het regeerakkoord, in voor Europese afspraken over een belasting op luchtvaart. Ook wordt gezien of een heffing op lawaaiige en vervuilende vliegtuigen mogelijk is. Verder is afgesproken dat indien deze routes onvoldoende opleveren per 2021 een nationale vlieg(ticket)belasting zal

worden ingevoerd. Inmiddels is gebleken dat een Europese belasting niet op korte termijn is te realiseren, mede vanwege de komende wisseling van de Europese Commissie. Daarom wordt thans ook een nationale vliegbelasting uitgewerkt. Het wetsvoorstel hiervoor is op 14 mei 2019 naar de Tweede Kamer gestuurd. Daarnaast betalen luchtvaartmaatschappijen voor hun CO₂-uitstoot uit intra-Europese vluchten onder het EU ETS en per 2021 voor de CO₂-uitstoot uit alle internationale vluchten onder CORSIA. In het kader van de uitwerking van de Luchtvaartnota vindt onderzoek plaats naar de externe kosten, infrastructuurkosten, belastingen, heffingen en subsidies, voor zover toe te delen aan een aantal voorbeeldreizen voor het vliegtuig, de trein, de auto of de bus.

5.4 Selectiviteitsbeleid en verkeersverdelingsregeling (VVR)

Een VVR beoogt vliegverkeer te verdelen tussen twee of meer vliegvelden die dezelfde agglomeratie bedienen. Hier betreft het de verdeling van vluchten tussen Schiphol en Lelystad Airport. Het kabinet heeft in juli 2018, na intensief vooroverleg, een voorstel voor een VVR voorgelegd aan de Europese Commissie. De Europese Commissie achtte dit voorstel strijdig met EU-regelgeving. Daarop heeft het kabinet in januari 2019 een tweede voorstel opgesteld dat, na een internetconsultatie, is voorgelegd aan de Europese Commissie. Dit tweede voorstel stelt de capaciteit op Lelystad Airport prioritair beschikbaar aan verkeer afkomstig van Schiphol. De strekking hiervan is:

- Onder de VVR zal capaciteit op Lelystad Airport met voorrang beschikbaar worden gesteld aan verkeer dat afkomstig is van Schiphol, mits sprake is van gelijke prioritering onder de EU Slotverordening. De VVR regelt bovendien dat de slots die achterblijven op Schiphol moeten worden ingevuld met vluchten naar transferbestemmingen.
- Na het bereiken van 10.000 vliegtuigbewegingen per jaar (naar verwachting in 2023) vindt een evaluatie plaats op basis waarvan, na akkoord van de Europese Commissie, de VVR in werking treedt voor de volgende 15.000 vliegtuigbewegingen, die erna stapsgewijs worden uitgegeven.
- De Europese Commissie beoordeelt op basis van deze evaluatie de effectiviteit, impact en proportionaliteit van de VVR. Bezien wordt of er voldoende ruimte is voor nieuwe toetreders binnen het systeem Schiphol/Lelystad Airport. Ook de ruimte voor nieuwe toetreders door toekomstige groeimogelijkheden op Schiphol wordt daarbij betrokken.
- Onderdeel van de VVR is een bestemmingslijst met bestemmingen die vanaf Schiphol mogen worden gevlogen op de slots die zijn vrijgekomen door verplaatsing naar Lelystad Airport. Dit om te voorkomen dat maatschappijen de vrijgekomen ruimte op Schiphol alsnog benutten voor niet-transfer bestemmingen. Hiertoe wordt een lijst opgenomen van bestemmingen waar minimaal tien procent van de passagiers transferpassagier is. De bestemmingslijst voor Lelystad Airport (die onderdeel was van een eerder voorstel voor een VVR) wordt geschrapt. Dit houdt in dat maatschappijen vrij mogen kiezen waarheen ze vliegen vanaf Lelystad Airport, passend binnen de luchthaveninfrastructuur.

5.4.1 Onderwerpen uit meermalig ingediende zienswijzen

Q: SP5

Geef Lelystad Airport de gelegenheid om via vrije marktwerking luchtvaartmaatschappijen te verleiden ruimte op te geven op Schiphol en vanaf Lelystad Airport te gaan vliegen.

A:

Op 25 maart jl. is de VVR Schiphol- Lelystad Airport genotificeerd bij de Europese Commissie. Deze VVR laat ook ruimte voor marktwerking. Immers, de overstap van luchtvaartmaatschappijen van Schiphol naar Lelystad Airport is vrijwillig. Het is dus zaak dat Lelystad Airport commercieel voldoende aantrekkelijk is voor luchtvaartmaatschappijen om die overstap te maken.

Parallel aan dit notificatietraject wordt een onafhankelijke analyse gemaakt, waarin wordt onderzocht hoe deze genotificeerde VVR in combinatie met het bieden van een aantrekkelijk product- en faciliteitenaanbod door de luchthaven in de praktijk zal uitpakken. Op basis van de uitkomsten van deze analyse en het besluit van de Europese Commissie over de VVR zal een definitieve afweging over de VVR gemaakt worden.

Q: SP6

Het is goed mogelijk om fasegewijs (op de afgesproken evaluatiemomenten bij 4.000, 7.000, 10.000 en 25.000 vliegtuigbewegingen) te monitoren of de doelstelling (dat Lelystad Airport geen of althans zo min mogelijk autonome groei realiseert) met 'verleiden' wordt bereikt.

A:

De slotcoördinator krijgt de opdracht om bij uitgifte van slots op Lelystad Airport prioriteit toe te kennen aan verkeer dat afkomstig is van Schiphol. De slots die achterblijven op Schiphol moeten worden ingevuld met vluchten naar transferbestemmingen.

Na het bereiken van 10.000 vliegtuigbewegingen per jaar (naar verwachting in 2023) vindt een evaluatie plaats op basis waarvan, na akkoord van de Europese Commissie, de VVR in werking treedt voor de volgende 15.000 vliegtuigbewegingen, die erna stapsgewijs worden uitgegeven.

De Europese Commissie beoordeelt op basis van deze evaluatie de effectiviteit, impact en proportionaliteit van de VVR. Bezien wordt of er voldoende ruimte is voor nieuwe toetreders binnen het systeem Schiphol/Lelystad Airport. Ook de ruimte voor nieuwe toetreders door toekomstige groeimogelijkheden op Schiphol wordt daarbij betrokken.

5.4.2 Onderwerpen uit zienswijzen

Q: 2 + Q9 + A47

- Het beoogde besluit is prematuur. De omstandigheid dat er nog overleg gaande is met Europese actoren rechtvaardigt niet het nu nemen van het besluit. In ieder geval dient gewacht te worden met verdere besluitvorming totdat vaststaat dat het selectiviteitsbeleid uitvoerbaar is.
- Ook wordt opgemerkt dat het selectiviteitsbeleid niet wordt uitgevoerd. Op grond van de VVR staat vast dat Lelystad Airport niet kan worden gebruikt als 'overloop' van Schiphol. Zo'n VVR is in strijd met de Europese wet- en regelgeving. Evenwel is de overplaatsing van vliegverkeer de belangrijkste voorwaarde, waaronder de regering de ontwikkeling van Lelystad Airport faciliteert. Hiermee lost u tijdelijk het capaciteitsprobleem op Schiphol op. Nu vaststaat dat Lelystad Airport gaat voorzien in autonome groei in de zin dat nieuwe vliegtuigmaatschappijen voor groot commercieel verkeer op Lelystad Airport mogen gaan vliegen, voldoet onderhavige ontwikkeling niet meer aan deze voorwaarde. Dit betekent dat de besluitvorming over het luchthavenbesluit en het MER 2018 met onmiddellijke ingang kan worden gestaakt en dat de regering zich moet gaan beraden over andere oplossingen voor het oplossen van het capaciteitsprobleem van Schiphol. Mitsdien is dit reden om onderhavig luchthavenbesluit niet vast te stellen en het Luchthavenbesluit Lelystad in te trekken. Hieraan wordt nog toegevoegd dat in het geval u zich onverhoopt niet aan het Aldersakkoord houdt, het vertrouwensbeginsel wordt geschonden.
- Lelystad Airport zou slechts als een overloopluchthaven van Schiphol fungeren. Door recente wijzigingen, EU afwijzing en luchtvaartmaatschappijen die niet naar Lelystad Airport willen, vervalt de grondslag om Lelystad Airport te openen, ook omdat de geplande 45.000 vluchten door andere luchthavens overgenomen zouden kunnen worden. Het luchthavenbesluit uit 2015 moet volledig heroverwogen worden.

A:

Er is sprake van trajecten met een eigen procedure. In het luchthavenbesluit, dat op 1 april 2015 in werking is getreden, worden de regels voor het gebruik van de luchthaven bepaald. Zo worden hierin de beperkingengebieden (contouren waarbinnen ruimtelijke beperkingen gelden) en de maximale geluidsruimte geregeld die door de inspectie wordt gehandhaafd. De zienswijzenprocedure heeft betrekking op het Wijzigingsbesluit en met het Wijzigingsbesluit worden deze regels aangescherpt.

De VVR tussen Schiphol en Lelystad Airport geeft invulling aan het selectiviteitsbeleid. Onder de VVR zal capaciteit op Lelystad Airport (tot maximaal de eerste 25.000 slots) met voorrang beschikbaar worden gesteld aan verkeer dat afkomstig is van Schiphol, mits sprake is van gelijke prioritering onder de EU Slotverordening. De VVR regelt bovendien dat de slots die achterblijven op Schiphol moeten worden ingevuld met vluchten naar transferbestemmingen. De VVR is ter goedkeuring genotificeerd bij de Europese Commissie. De Tweede Kamer heeft aangegeven beide trajecten gezamenlijk te willen behandelen. Voor wat betreft de vervulling van de functie van overloopluchthaven geldt dat parallel aan het notificatietraject een onafhankelijke analyse wordt gemaakt, waarin wordt onderzocht hoe de genotificeerde VVR in combinatie met het bieden van een aantrekkelijk product- en faciliteitenaanbod door de exploitant in de praktijk zal uitpakken. Op basis van de uitkomsten van deze analyse en het besluit van de Europese Commissie over de VVR zal een definitieve afweging over de VVR gemaakt worden.

Q: A1 + A2 + A24 + A36 + A73 + A88 + A89 + A90 + A91 + A92 + A93 + J32

In de onderwerpen uit zienswijzen die betrekking hebben op de VVR komen ook de volgende aspecten naar voren:

- De luchthaven dient uitsluitend bestemd te zijn voor vakantievluchten.
- Het klopt niet dat Lelystad Schiphol ontlast, de vrijgekomen plekken zullen worden opgevuld door intercontinentale vluchten.
- Verwachting dat de EU de nieuwste VVR ook gaat afwijzen omdat deze in strijd is met de Europese regelgeving.
- Met financiële prikkels in de VVR kunnen partijen verleid worden om van Schiphol naar Lelystad Airport te gaan. Daarbij hoeft het weigeren van landingsrechten aan 'nieuwe' maatschappijen geen beletsel te zijn.
- Lelystad Airport kan niet open voordat er een goede VVR is, en er dus duidelijkheid is dat vakantievluchten van Schiphol naar LA verplaatst kunnen worden, omdat er anders een kans is dat Lelystad Airport sterker gaat groeien, vliegroutes verlegd worden, en/of andere bestemmingen worden aangedaan.
- Verzoek om Brussel serieus te nemen omtrent de VVR. U zou meer Europees moeten denken.
- Verzoek om duidelijk te maken hoe u omgaat met de juridische bezwaren van de EU tegen de VVR.
- Verzoek om eerst gedegen onderzoek te doen over de nieuwe VVR met heldere resultaten voordat deze aan Brussel wordt voorgelegd.
- In hoeverre is het voorliggende conceptbesluit zoals het er nu ligt toekomst vast en in hoeverre worden onomkeerbare stappen gemaakt met betrekking tot de VVR?
- Indien er is het oneens met de nieuwste versie van de VVR, er zijn open einden ten aanzien van het gebruik van de luchthaven. Met het toegeven aan Brussel om toch nieuwe vervoerders toe te staan, wordt er opnieuw niet tegemoet gekomen aan de wens van de tweede kamer. Deze voorwaarde van Brussel drijft af van de overloofunctie van Schiphol, een goede reden om het besluit te heroverwegen.

Verzoek dat er wordt vastgehouden aan het oorspronkelijke idee en dus geen autonome groei op Lelystad Airport plaatsvindt. In het huidige voorstel voor een VVR is het kennelijk de bedoeling om vluchten op Lelystad Airport tot een aantal van 25.000 exclusief te bestemmen voor verplaatsing van vluchten vanuit Schiphol. Met daarbij een evaluatiemoment bij 15.000 vluchten op basis waarvan wordt bepaald of de resterende 10.000 ook exclusief voor Schiphol zijn. Over het aantal vluchten tussen 25.000 en 45.000 (maximaal toe te laten aantal op grond van het luchthavenbesluit) zegt de regel nu niets. Daarnaast staat de nieuwe VVR haaks op eerdere toezeggingen. De Europese Unie heeft bepaald dat Lelystad Airport niet exclusief mag worden gebruikt als overloop van Schiphol, terwijl de argumentatie voor nut en noodzaak daarop wel is gebaseerd. De economische motivering is daarom onvoldoende krachtig.

A:

De VVR geeft invulling aan het selectiviteitsbeleid en heeft als doel dat luchtvaartmaatschappijen vrijwillig het verkeer dat niet aan Schiphol is gebonden overhevelen naar Lelystad Airport zodat op Schiphol ruimte ontstaat voor het transferverkeer dat de basis vormt voor de (inter)continentale connectiviteit van Nederland door de lucht.

Onder de VVR zal capaciteit op Lelystad Airport (tot maximaal de eerste 25.000 slots) met voorrang beschikbaar worden gesteld aan verkeer dat afkomstig is van Schiphol, mits sprake is van gelijke prioritering onder de EU Slotverordening. De VVR regelt bovendien dat de slots die achterblijven op Schiphol moeten worden ingevuld met vluchten naar transferbestemmingen. Met een VVR die capaciteit prioritair beschikbaar stelt voor verkeer afkomstig van Schiphol zal, gezien de naar verwachting grote vraag naar slots en de beperkte groeimogelijkheden op Schiphol, de capaciteit op Lelystad Airport kunnen worden gevuld met niet-transferverkeer dat afkomstig is van Schiphol.

Ten opzichte van een eerdere versie is in de huidige VVR een aantal wijzigingen doorgevoerd.

Deze wijzigingen omvatten o.a. dat slots met prioriteit op Lelystad Airport zullen worden uitgegeven aan verkeer afkomstig van Schiphol; dat de VVR geldt voor de eerste 25.000 slots op Lelystad Airport met een evaluatiemoment na de eerste 10.000 slots; dat geen bestemmingslijst voor Lelystad Airport zal worden gehanteerd; en hoe een nieuwe transferbestemming vanaf Schiphol kan worden gestart.

De Europese Commissie beoordeelt de VVR. Bij een positief besluit door de Commissie zal de VVR het nationale wetgevingstraject volgen. Het is de verwachting dat de VVR in het najaar van 2019 in werking zal kunnen treden.

Parallel aan dit notificatietraject wordt een onafhankelijke analyse gemaakt, waarin wordt onderzocht hoe deze genotificeerde VVR in combinatie met het bieden van een aantrekkelijk product- en faciliteitenaanbod

door de exploitant in de praktijk zal uitpakken. Op basis van de uitkomsten van deze analyse en het besluit van de Europese Commissie over de VVR zal een definitieve afweging over de VVR gemaakt worden.

Q: H66 + H67 + I14 + I16 + A85

In de brief over het selectiviteitsbeleid van Schiphol en Lelystad Airport staat slechts éénmaal het woord 'duurzaamheid', de rest gaat over de verdeling van slots. In de brief staat niets over het milieu en andere zaken die door de gedupeerden, en dat zijn er veel, zijn aangedragen. Als Schiphol een veel selectiever beleid gevoerd zou hebben ten aanzien van de uit te geven slots op Schiphol, en er dus niet zo veel prijsvechters waren toegelaten op Schiphol, was Lelystad Airport nu niet nodig geweest. Schiphol zou kunnen kijken naar de mogelijkheid om slots te kunnen veilen zodat de luchtvaartmaatschappijen die het meeste aan een vlucht denken te verdienen, de hoogste prijs bieden. Laagwaardige vluchten die minder opleveren dan de schade die ze veroorzaken, vallen zodoende vanzelf af. Aan deze optie is te weinig aandacht besteed, terwijl dit wel zou moeten. Daarnaast het verzoek om te kijken naar de mogelijkheden om KLM vluchten van Schiphol naar Parijs te verplaatsen zodat er meer ruimte op Schiphol ontstaat. Het Rijk is met Schiphol overeengekomen dat indien de overplaatsing niet kan worden gerealiseerd op basis van de afgesproken uitgangspunten, de overplaatsing naar Lelystad Airport niet mag worden wordt gefaciliteerd. In dit geval moet het ingenomen standpunt heroverwogen worden.

A:

Het kabinet staat, conform het Regeerakkoord, voor een steviger selectiviteitsbeleid. Dit beleid heeft als doel om het netwerk op Schiphol naar de belangrijkste Europese en intercontinentale bestemmingen te versterken door op de nationale luchthaven ruimte te creëren voor deze vluchten. Lelystad Airport speelt hierin een belangrijke rol als luchthaven voor vakantievvluchten.

Ten behoeve van de selectieve ontwikkeling van Schiphol heeft het kabinet eind maart jl. een VVR voor de verdeling van verkeer tussen Schiphol en Lelystad Airport bij de Europese Commissie genotificeerd. Naast deze VVR onderzoekt het ministerie van IenW welke mogelijkheden er zijn om de netwerkqualiteit en/of duurzaamheid op Schiphol te borgen en verder te verhogen via de toedeling van slots aan luchtvaartmaatschappijen en/of de inzet van luchthaventarieven. De luchthaventarieven op Schiphol ondersteunen hierbij reeds hinderbeperking, duurzaamheid en milieu door onderscheid te maken naar de geluidscategorie en het startgewicht van vliegtuigen en tussen dag- en nachtvluchten.

De instrumenten voor selectiviteitsbeleid moeten passen binnen een strikt kader van EU-regelgeving dat nadrukkelijk toeziet op onder andere non-discriminatie, proportionaliteit en vrije markttoegang. Hierdoor zijn de marges voor sturing op selectieve ontwikkeling op Schiphol smal. Zo is bijvoorbeeld het alloceren van slots een bevoegdheid die toebehoort aan de onafhankelijke slotcoördinator. Het veilen van slots door de exploitant is dan ook niet aan de orde. Dit staat haaks op het huidige systeem zoals dat geldt op basis van de Europese slotverordening.

Wel wordt er in Europees verband op ingezet om bij een nieuwe slotverordening meer ruimte te creëren voor nationaal luchthavenbeleid, zoals voorrang op basis van de bijdrage aan netwerkqualiteit of duurzaamheid.

Q: I5

Verzoek om Lelystad Airport onderdeel te laten worden van Schiphol, waardoor Europa wind uit de zeilen wordt genomen.

A:

Het beschouwen van Schiphol en Lelystad Airport als één luchthaven is niet mogelijk, omdat uit zowel EU-regelgeving als uit de Wet luchtvaart blijkt dat het moet gaan om één terrein. Schiphol en Lelystad Airport kunnen niet als één terrein worden beschouwd. Daarnaast maakt de Wet luchtvaart een expliciet onderscheid tussen de luchthaven Schiphol enerzijds en de overige burgerluchthavens (waaronder Lelystad) anderzijds. Voor iedere luchthaven wordt een eigen luchthavenbesluit gemaakt.

5.5 Modal split

5.5.1 Onderwerpen uit zienswijzen

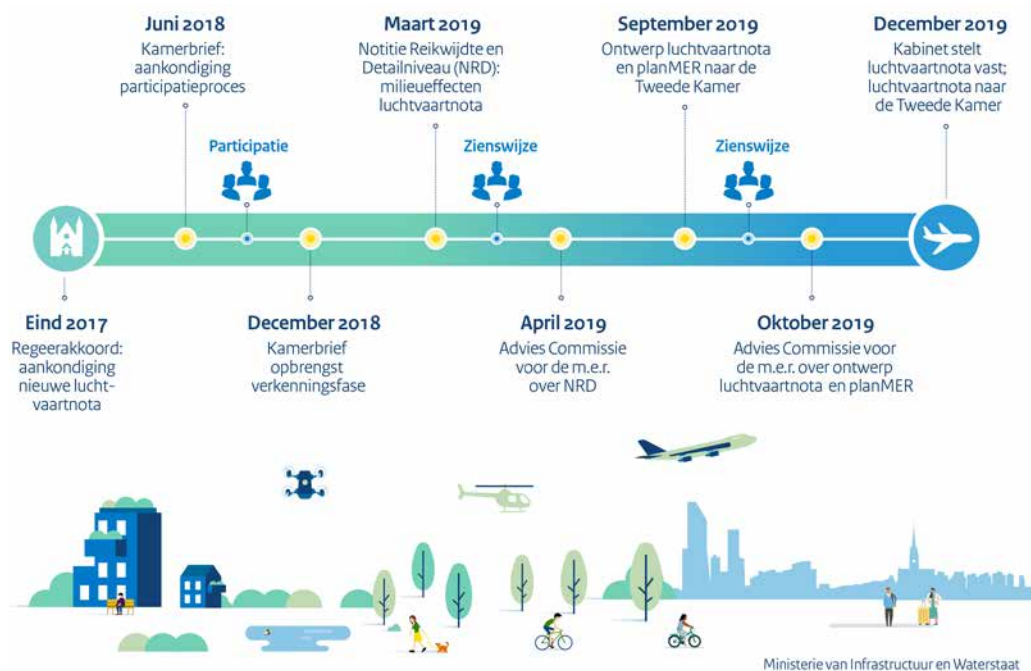
Q: H35 + H38 + H36 + H37 + H41 + H42 + H68 + J65

In de onderwerpen uit zienswijzen die betrekking hebben op het vervangen van vliegverkeer door andere vervoermiddelen of door communicatiemiddelen komen de volgende aspecten naar voren:

- De opening van Lelystad Airport is niet nodig, omdat er voor vakantievluchten alternatief vervoer (trein, bus etc.) beschikbaar is. Dat moet gestimuleerd worden.
- Er moet een toekomstvisie komen voor treinverkeer (hogesnelheidslijn) in Europa. Er moet geïnvesteerd worden in hogesnelheidslijnen die kunnen concurreren met of als vervanging kunnen dienen voor vakantievluchten (bijvoorbeeld naar het idee van Nedernet van Arcadis). Daarnaast moet het makkelijker zijn om via één systeem treinkaartjes voor heel Europa te kunnen kopen.
- Verzoek tot het verbieden van vliegen over land, sta enkel intercontinentale vluchten over zee toe. Stimuleer alternatief vervoer over land, zoals de trein. Genoemd wordt ook de mogelijkheid om met de trein naar Zuid-Afrika te reizen.
- Doe onderzoek naar innovatieve, duurzame, alternatieve reismethoden (Hyperloop, waterstof, maglev, elektrische vliegtuigen, zeppelins etc.) en moedig dit aan.
- Voor langeafstandsvluchten kan ook vaak digitale communicatie als alternatief worden ingezet.
- Het vervoeren en importeren van goederen zoals bloemen, voeding en dergelijke dient verminderd of beëindigd te worden. Bekijk de opties om meer goederen te vervoeren met boten en treinen dan met vliegtuigen; een deel van de vrachtluchten kan worden vervangen door vracht op een andere manier te vervoeren.

A:

Een aantal onderwerpen uit zienswijzen die ingaan op nieuw te vormen beleid worden afgewogen in de nieuwe Luchtvaartnota waar op dit moment aan gewerkt wordt. De Luchtvaartnota is een strategische en richtinggevende kabinetsvisie op de Nederlandse luchtvaart. Om uit te komen op een nieuwe balans worden in een plan-MER verschillende denkrichtingen uitgewerkt die de randen van het speelveld opzoeken. Veiligheid vormt daarin de basis. Daarbovenop worden vanuit drie thema's - leefomgeving, klimaat, economie - denkrichtingen ontwikkeld om inzicht te geven in de belangrijkste te maken beleidskeuzes. Op basis van de denkrichtingen worden concrete beleidsstrategieën opgesteld die worden getoetst op brede welvaartseffecten in het plan-MER. In deze beleidsstrategieën wordt ook gekeken naar de kansen van alternatieve modaliteiten zoals genoemd in een aantal onderwerpen uit zienswijzen. In de Luchtvaartnota zal uiteindelijk een voorkeurspakket aan gecombineerde maatregelen worden opgenomen. In de tijdslijn hieronder zijn de besluitvormingsmomenten en de wijze waarop de participatie is ingericht weergegeven:



Tijdslijn luchtvaartnota

5.6 Luchtruimherziening | Scope

Het ministerie van IenW, het ministerie van Defensie, LVNL, CLSK en het MUAC zijn bezig met de herindelings van het Nederlandse luchtruim. De integrale herziening van het luchtruim is naast verruiming van de capaciteit en een efficiënter gebruik, ook gericht op verduurzaming: het beperken van de impact van vliegroutes op de omgeving. Bij het bereiken van deze doelen staat uiteraard veiligheid steeds voorop. Op 18 april jl. is de Startbeslissing van de luchtruimherziening gepubliceerd (<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/04/18/startbeslissing-programma-luchtruimherziening>).

5.6.1 Onderwerpen uit zienswijzen

Q: A49

Als blijkt dat na de herindelings van het luchtruim de laagvliegroutes niet of nauwelijks omhoog kunnen, moet Lelystad Airport definitief worden gesloten. Daarnaast moet in de wet worden vastgelegd dat laagvliegen tot het strikt noodzakelijke wordt beperkt.

A:

Tot de herindelings van het Nederlandse luchtruim zijn er tijdelijke aansluitroutes voor Lelystad Airport. Deze aansluitroutes verbinden de lokale aankomst- en vertrekroutes nabij de luchthaven (de zogenoemde B+routes) met het internationale routenetwerk in het hogere luchtruim.

De tijdelijke aansluitroutes zijn ontworpen binnen de huidige indeling van het luchtruim. Daarbij is rekening gehouden met de drukke routes van en naar Schiphol, maar ook met het vrijhouden van een deel van het luchtruim dat nodig is voor militaire oefeningen. Deze aansluitroutes zijn zo ontworpen dat ze onder alle omstandigheden te vliegen zijn. Deze aangegeven hoogtes zijn daarmee minimale hoogtes. In de dagelijkse praktijk zullen vliegtuigen vaak eerder naar grotere hoogte mogen stijgen of later hun daling in mogen zetten. De veiligheid in het luchtruim staat daarbij altijd voorop.

In de eerste jaren na de opening van Lelystad Airport is er ruimte voor maximaal 10.000 vliegtuigbewegingen per jaar van en naar Lelystad Airport. Een voorwaarde om door te kunnen groeien, is dat de aansluitroutes hoger komen te liggen. Dit is de opdracht die door de minister aan het programma voor de Luchtruimherziening is meegegeven. De huidige routes zijn bij de luchtruimherziening geen uitgangspunt. Op de betekenis van de Luchtruimherziening voor de Lelystad-routes kan niet worden vooruitgelopen. Volgens de planning van de luchtruimherziening zal eind 2020 een voorkeursbesluit genomen kunnen worden. Dan zal meer duidelijk worden wat de luchtruimherziening gaat betekenen voor de Lelystad-

routes. Daarop vooruitlopend zijn in de Startbeslissing voor de luchtruimherziening (april 2019) de maatregelen gepresenteerd waarmee belemmeringen in het huidige luchtruim kunnen worden weggenomen om op de aansluitroutes ongehinderd te kunnen doorstijgen. Daardoor kan hoger op de aansluitroutes worden gevlogen. Deze verbeteringen zullen al uiterlijk in de winter van 2021/2022 zijn doorgevoerd.

Q: H77 + H5 + H81 + H49 + H4 + H50 + H1 + H2 + H74 + H79 + H3 + H48 + H75 + H24 + H78

Over de herziening van het luchtruim zijn diverse zienswijzen ingediend. Hierin komen de volgende aspecten naar voren:

- Om de 45.000 vliegtuigbewegingen te kunnen realiseren moet het luchtruim worden herzien. Wanneer vindt de luchtruimherziening plaats en waarom is er niet eerder gestart met het maken van een herziening? Al in 2009 wist de overheid dat een herindeling van het luchtruim noodzakelijk was.
- Is 2023 haalbaar voor het maken van een luchtruimherziening en kan dit per wet worden vastgelegd? Is een herziening op zinvolle wijze mogelijk en komt er compensatie (bijvoorbeeld een boeteclausule) indien de herziening niet nagekomen wordt? Moet een herindeling niet geleidelijk plaatsvinden in plaats van op één moment? Er is al een aanmerkelijk tekort aan luchtverkeersleiders, wat het nog moeilijker maakt om een herziening te realiseren. Welke garanties zijn er dat het echte verbeteringen met zich meebrengt?
- Verzoek om de uitgangspunten voor de herziening van het luchtruim, indien deze al bekend zijn, te vermelden in het Wijzigingsbesluit. Daarnaast het verzoek om snel, uiterlijk in 2023, de luchtruimherziening vorm te geven tot één luchtruim zodat vliegtuigen altijd kunnen doorstijgen en zo minder hinder voor omwonenden veroorzaken en het luchtruim flexibeler gebruikt kan worden. Er wordt uitgekeken naar de implementatie van de toezegging over de herziening.
- Verzoek om de specifieke wensen en voorwaarden voor de herziening van het luchtruim (de huidige B+routes/aansluitroutes) niet als uitgangspunt te nemen voor de herziening. Nieuwe uitgangspunten moeten worden opgesteld. Voorbeelden daarvan zijn: rekening houden met kleine luchtvaart, Defensie moet de ruimte geven om afspraken te maken, CCD en CDA moeten mogelijk zijn, Schipholvluchten mogen na de herziening niet langer over Flevoland vliegen, verplaats het wachtgebied van Schiphol naar boven het IJsselmeer, betere afstemming met de rest van Europa en zorg voor de borging van het voortbestaan van luchthaven Teuge. Houd bij de herindeling van het luchtruim ook rekening met de oefenruimte voor het opleiden van piloten (ook helikopterpiloten)
- Kunnen alternatieve aanvliegroutes onderzocht worden die mogelijk zijn voor een versnelde herziening van het Nederlands luchtruim? Ontwikkel een langetermijnvisie, bijvoorbeeld een eventuele luchthaven in zee.
- Er mag geen interferentie plaatsvinden met het Schipholverkeer. Als de herziening van het luchtruim primair uitgaat van het bestaan van Schiphol en met die vluchten begint met de herziening, is aan de gestelde randvoorwaarde voldaan. Andersom (geen interferentie met Lelystad Airport) is blijkbaar geen eis. Kan het ontbreken van deze laatste eis bevestigd worden?

A:

De indeling van het Nederlandse luchtruim en het gehanteerde luchtverkeersleidingconcept zijn in de vorige eeuw ontstaan en hebben zich sindsdien organisch ontwikkeld. De afgelopen decennia hebben grote veranderingen in het gebruik van het luchtruim plaatsgevonden en deze zullen zich ook in de toekomst blijven voordoen. De luchtvaart is in een aantal decennia fors gegroeid. De grenzen aan de capaciteit van het huidige luchtruim zijn bereikt en noopt tot modernisering. Tegelijk veranderen de opvattingen in de samenleving over luchtvaart en is er meer aandacht gekomen voor de effecten van luchtvaart zoals uitstoot en geluidsoverlast. Ook de noodzaak om actief klimaatbeleid te voeren, raakt het luchtvaartbeleid en vraagt om een nieuwe balans naar de toekomst. De basisstructuur van ons luchtruim is niet mee veranderd en volstaat niet langer om de uitdagingen van de toekomst aan te kunnen op het vlak van capaciteit, benutting en duurzaamheid. Het is daarom noodzakelijk om het luchtruim op een fundamentele wijze te herzien. Zo ontstaan nieuwe mogelijkheden om civiele en militaire gebruikersbehoeften (capaciteit) in te vullen, gebruiksfuncties in samenhang te bekijken (bijvoorbeeld verkeersstromen van Schiphol en andere civiele luchthavens) en routes te verbeteren om geluid en/of emissies te beperken. Het programma Luchtruimherziening kent de volgende doelen:

- Verruimen van civiele en militaire capaciteit (militaire missie effectiviteit) in het luchtruim;
- Efficiënter gebruik en beheer van het luchtruim ten behoeve van alle luchtruimgebruikers;

- Verduurzaming: beperken van de impact van vliegroutes op de omgeving (geluidshinder, CO₂ en (ultra) fijnstof). Defensie draagt hieraan bij door de geluidshinder zoveel mogelijk te beperken.

Veiligheid geldt hierbij als harde randvoorwaarde voor elk nieuw ontwerp. De luchtruimherziening is geen big bang maar vereist een stapsgewijze aanpak vanuit een heldere koers. Adaptief vermogen is daarbij wezenlijk aangezien het luchtruimgebruik in beweging zal blijven: nieuwe ontwikkelingen en technologieën zullen zich blijven aandienen, net als aanpassingen in wet- en regelgeving en veranderende maatschappelijke opvattingen. Er zal ook aandacht zijn voor de reeds bestaande behoeften in het luchtruim, zoals het opleiden van civiele en militaire piloten (zie gepubliceerde behoeftestelling luchtruimherziening). Luchtruimherziening werkt niet alleen toe naar resultaten in 2023, maar richt zich ook op ontwikkelingen na die tijd tot aan 2035 (het tijdspad dat wordt gehanteerd in Europese studies naar de toekomst van het luchtruim).

De noodzaak van een integrale herziening van het luchtruim is in 2012 voorzien in de Luchtruimvisie en door dit kabinet vastgelegd in het regeerakkoord 'Vertrouwen in de Toekomst'. Daarin staat het voornemen tot aanpassing van het luchtruim per 2023, of zoveel eerder als mogelijk, teneinde vliegroutes in het hele land te optimaliseren. De motie Jetten c.s. spreekt zich eveneens uit voor een integrale luchtruimherziening (31936417) (oktober 2017).

In de periode 2012-2018 is door de uitvoeringsorganisaties (LVNL, CLSK en het MUAC) gewerkt aan losse projecten om verbeteringen in het luchtruim door te voeren. Voorbeelden hiervan zijn verbeteringen aan het plannen van naderend verkeer, verbeteringen in het zuidwesten van het Nederlands luchtruim en de eerste stappen van de introductie van 'Free Route Airspace' in het hogere luchtruim. Daarnaast is door LVNL en CLSK gewerkt aan de colocatie van de militaire en civiele luchtverkeersleiding, en bereidt LVNL de vervanging van het luchtverkeersleidingssysteem door het nieuwe systeem iCAS voor. De resultaten van deze projecten zijn noodzakelijk voor de te bereiken resultaten in het programma Luchtruimherziening. Eén van de uitgangspunten bij de luchtruimherziening is de huidige ligging van civiele en militaire luchthavens. Hierbij wordt geen rekening gehouden met een luchthaven in zee omdat de realisatie daarvan niet reëel is binnen afzienbare termijn. Daarnaast wordt de toezegging van de minister van IenW voor de ontwikkeling van Lelystad Airport tot 45.000 vliegtuigbewegingen binnen een herzien luchtruim mogelijk gemaakt. In de Startbeslissing Luchtruimherziening, dat gepubliceerd is op 18 april jl., is een overzicht van de uitgangspunten voor de Luchtruimherziening opgenomen.

Resultaten van het programma

In de Startbeslissing is aangegeven dat de herziening van het Nederlandse luchtruim verloopt langs drie sporen. Ten eerste worden vóór 2023 tussentijdse verbeteringen aangebracht in het huidige luchtruim. De prioriteit ligt daarbij op het wegnemen van belemmeringen om op de aansluitroutes zoveel mogelijk ongehinderd te kunnen doorstijgen. Ten tweede wordt een aantal resultaten behaald die gezamenlijk een grote verbetering betekenen in de capaciteit en benutting van het luchtruim in 2023. Dit omvat de inpassing van een (zo mogelijk grensoverschrijdend) oefengebied in het noorden van Nederland en de herinrichting van het zuidoostelijk deel van het luchtruim, waaronder de routes van/naar Lelystad Airport. Ten derde ontwikkelt het programma een meerjarige roadmap voor de doorontwikkeling van het luchtruim vanaf 2023 op weg naar 2035. De in 2020 te nemen Voorkeursbeslissing legt deze drie sporen integraal vast.

Q: C75

U gebruikt in verschillende stukken diverse termen, zonder dat u duidelijk gemaakt heeft wat u daar onder verstaat, laat staan gedefinieerd heeft. Zo heeft u het over 'herziening', 'herindeling', 'herinrichting', 'herstructurering' en 'inpassing' van het luchtruim: allemaal termen die in de stukken voorkomen en waarschijnlijk allemaal wat anders betekenen. Hierbij het verzoek om definities te geven van herziening, herindeling, herinrichting, herstructurering en inpassing, alsmede van laagvliegen.

A:

De woorden 'herziening', 'herindeling', 'herinrichting' en 'herstructurering' worden afwisselend gebruikt en betekenen allemaal hetzelfde en slaan op de luchtruimherziening. Ten aanzien van 'laagvliegen' bestaat er als zodanig geen definitie. De term duidt een relatief begrip aan waarmee hier bedoeld wordt dat het vertrekkend Lelystad-verkeer zonder aanvullende instructie onder het luchtruim moet blijven dat gereserveerd is voor Schiphol-verkeer ('laagvliegen'). In het huidige routeontwerp leidt dat dus tot langer vliegen op routedelen op 6.000 voet (ongeveer 1.800 meter). In de Startbeslissing voor de luchtruimherziening (Kamerstuk 31936 nr. 595) zijn de maatregelen gepresenteerd om belemmeringen weg te nemen om zo veel

mogelijk ongehinderd door te kunnen klimmen op de aansluitroutes. Deze verbeteringen zullen uiterlijk in de winter van 2021/2022 zijn doorgevoerd.

5.7 Luchtruimherziening | Tijdpad

5.7.1 Onderwerpen uit meermalig ingediende zienswijzen

Q: So + SW2 + SB2

Voorstel om de opening van Lelystad Airport op te schorten, over te gaan tot versnelde herindeling van het Nederlandse luchtruim, dan te onderzoeken of Lelystad nog nodig is en pas dan over te gaan tot besluitvorming over openstelling (nadat is gebleken dat het laagvliegen aantoonbaar voorbij is).

Doordat Lelystad Airport dicht bij Schiphol ligt, zijn efficiënte vliegroutes niet mogelijk totdat het luchtruim opnieuw is ingedeeld. Deze herindeling is in 2023 gereed. Gelet op deze effecten is het beter om de opening van Lelystad Airport uit te stellen tot het moment dat het luchtruim is heringedeeld en efficiënte vliegroutes mogelijk zijn.

A:

In de periode 2006-2008 heeft het Rijk onderzocht welke opties er zijn voor de toekomstige ontwikkeling van Schiphol in verband met de groei van de luchtvaart. Dat leidde in 2008 tot het Aldersakkoord, een advies aan het kabinet over de ontwikkeling van Schiphol in combinatie met Lelystad Airport en Eindhoven Airport. Het kabinet nam dit advies over en gaf de heer Alders opdracht om capaciteit te vinden voor 70.000 vliegtuigbewegingen op Eindhoven Airport en Lelystad Airport. In 2012 leidde dat tot het Aldersadvies Lelystad Airport en het besluit van het kabinet om Lelystad Airport te ontwikkelen en geschikt te maken voor uiteindelijk 45.000 vliegtuigbewegingen per jaar. Op 1 april 2015 is het Luchthavenbesluit Lelystad vastgesteld en in werking getreden. Naar aanleiding van de actualisatie van het MER wordt het luchthavenbesluit gewijzigd. Het voornemen van het kabinet is dat Lelystad Airport met ingang van 2020 op deze manier bijdraagt aan het ontlasten van Schiphol.

Volgens de planning van de luchtruimherziening zal eind 2020 een voorkeursbesluit genomen kunnen worden. Dat zal een eerste moment zijn waarop inzicht wordt gegeven in de betekenis van de luchtruimherziening voor de definitieve routes van en naar Lelystad Airport. Versnelling van dit project is gelet op de complexiteit en het internationale karakter niet mogelijk. Vooruitlopend op de integrale herziening zijn in de Startbeslissing voor de luchtruimherziening (Kamerstuk 31936 nr. 595) al de maatregelen gepresenteerd om belemmeringen weg nemen om zo veel mogelijk ongehinderd door te kunnen klimmen op de aansluitroutes. Deze verbeteringen zullen uiterlijk in de winter van 2021/2022 zijn doorgevoerd.

5.7.2 Onderwerpen uit zienswijzen

Q: 1

Het beoogde besluit is prematuur, omdat de luchtruimherziening al eerder was aangekondigd en al afgerond had moeten worden.

A:

De noodzaak van een integrale herziening van het luchtruim is in 2012 al voorzien in de Luchtruimvisie en door dit kabinet vastgelegd in het regeerakkoord 'Vertrouwen in de Toekomst'. Daarin staat het voornemen tot aanpassing van het luchtruim per 2023, of zoveel eerder als mogelijk, teneinde vliegroutes in het hele land te optimaliseren. De motie Jetten c.s. spreekt zich eveneens uit voor een integrale luchtruimherziening (31936/17) (oktober 2017).

In de periode 2012-2018 is door de uitvoeringsorganisaties (LVNL, CLSK en het MUAC) gewerkt aan losse projecten om verbeteringen in het luchtruim door te voeren. Voorbeelden hiervan zijn verbeteringen aan het plannen van naderend verkeer, verbeteringen in het zuidwesten van het Nederlands luchtruim en de eerste stappen van de introductie van 'Free Route Airspace' in het hogere luchtruim. Daarnaast is door LVNL en CLSK gewerkt aan de colocatie van de militaire en civiele luchtverkeersleiding, en bereidt LVNL de vervanging van het verkeersleidingssysteem door iCAS voor. De resultaten van deze projecten zijn noodzakelijk voor de te bereiken resultaten in het programma Luchtruimherziening.

Ondanks dat het luchtruim nog niet is herzien voldoen de tijdelijke aansluitroutes met maximaal 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar aan alle wettelijke normen. De milieu, veiligheids- en gezondheidseffecten zijn uitgebreid onderzocht in de verschillende MER-onderzoeken. Voor de tijdelijke situatie met maximaal 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar is onderzocht of de milieu-

effecten binnen de milieueffecten blijven zoals berekend voor de eindsituatie met 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar. Geconstateerd is de effecten in de tijdelijks situatie daar (ruim) binnen blijven. Hierbij zijn de effecten van de aansluitroutes meegenomen. De Commissie voor de m.e.r. heeft de actualisatie MER getoetst en positief geoordeeld.

Q: 5 + H44

Er moet eerst een luchtruimherziening komen. Deze herziening van het luchtruim moet vervolgens de basis zijn van een nieuw MER en het Wijzigingsbesluit met een nieuwe inspraakprocedure. De Omgevingswet moet worden meegenomen. Verzoek tot een schematische planning van hoe dit eruit gaat zien. Daarnaast is het beoogde besluit prematuur. Lelystad Airport moet wachten tot na de luchtruimherziening, omdat routes wijzigen.

A:

Het beoogde besluit is niet prematuur. In de periode 2006-2008 het Rijk heeft onderzocht welke opties er zijn voor de toekomstige ontwikkeling van Schiphol in verband met de groei van de luchtvaart. Dat leidde in 2008 tot het Aldersakkoord, een advies aan het kabinet over de ontwikkeling van Schiphol in combinatie met Lelystad Airport en Eindhoven Airport. Het kabinet nam dit advies over en gaf de heer Alders opdracht om capaciteit te vinden voor 70.000 vliegtuigbewegingen op Eindhoven Airport en Lelystad Airport. In 2012 leidde dat tot het Aldersadvies Lelystad Airport en het besluit van het kabinet om Lelystad Airport te ontwikkelen en geschikt te maken voor uiteindelijk 45.000 vliegtuigbewegingen. Op 1 april 2015 is het Luchthavenbesluit Lelystad vastgesteld en in werking getreden. Naar aanleiding van de actualisatie van het MER wordt luchthavenbesluit gewijzigd. Het voornemen van het kabinet is dat Lelystad Airport met ingang van 2020 op deze manier bijdraagt aan het ontlasten van Schiphol. De milieu, veiligheids- en gezondheidseffecten zijn uitgebreid onderzocht in de verschillende MER-onderzoeken. Voor de tijdelijke situatie met maximaal 10.000 vliegtuigbewegingen is onderzocht of de milieueffecten binnen de milieueffecten blijven zoals berekend voor de eindsituatie met 45.000 bewegingen groot luchtverkeer. Geconstateerd is de effecten in de tijdelijks situatie daar (ruim) binnen blijven. Hierbij zijn de effecten van de aansluitroutes meegenomen. De Commissie voor de m.e.r. heeft de actualisatie MER getoetst en positief geoordeeld. Om door te kunnen ontwikkelen voorbij de 10.000 vliegtuigbewegingen is verruiming van de luchtruimcapaciteit noodzakelijk. Dit gebeurt in het kader van het programma Luchtruimherziening en is in 2023 gereed. Daarnaast is een voorwaarde om door te kunnen groeien dat de aansluitroutes hoger komen te liggen. Dit is de opdracht die door de minister aan het programma voor de Luchtruimherziening is meegegeven. Bij de luchtruimherziening zijn de bestaande routes, inclusief de Lelystad-routes, geen uitgangspunt. Op de uitkomsten van de Luchtruimherziening voor de Lelystad-routes kan niet vooruitgelopen worden. Volgens de planning van de luchtruimherziening zal eind 2020 een voorkeursbeslissing genomen kunnen worden. Dan zal meer duidelijk worden wat de luchtruimherziening gaat betekenen voor de Lelystad-routes. Conform het advies van de Commissie voor de m.e.r. zal, als later mocht blijken dat in de (aansluit)routes wijzigingen optreden, worden beoordeeld of het opstellen van een nieuwe MER noodzakelijk is. Wanneer dit noodzakelijk wordt geacht zullen de wettelijk voorgeschreven procedures gehanteerd worden.

Vooruitlopend op de integrale luchtruimherziening zijn in de Startbeslissing voor de luchtruimherziening (april 2019) maatregelen gepresenteerd waarmee belemmeringen kunnen worden weggenomen om op de aansluitroutes ongehinderd te kunnen doorstijgen. Daardoor kan hoger op de aansluitroutes worden gevlogen. Deze verbeteringen zullen al uiterlijk in de winter van 2021/2022 zijn doorgevoerd.

Q: 23 + Q: 4

Omdat de optimalisaties en voornemens om eerder te laten stijgen tot nog onbekende veranderingen zullen leiden, kunnen betrokkenen in redelijkheid geen zienswijzen geven. De zorgvuldigheid gebiedt dat de besluitvorming rond Lelystad Airport wordt opgeschort, zolang geen duidelijkheid is verschaft over de precieze aard en impact van de toegezegde optimalisaties bij Wezep/Hattem, deze niet in MER- en MKBA-berekeningen en luchthavenbesluit zijn verankerd en er geen worst case scenario's zijn gemaakt voor waar, hoe en met welke gevolgen voor mens en milieu gestegen en hoger gevlogen gaat worden. Omdat de alomgewenste structurele verbeteringen alleen kunnen komen van de herindeling en herroutering op basis van de toegezegde schone leien, verdient de aanbeveling daarop te wachten. Eerst integraal herindelen en nieuwe, optimale vliegroutes en -profielen maken, dat is wat verlangd wordt door het in de wet verankerde

zorgvuldigheidsbeginsel, omdat pas dan een afgewogen besluit kan worden genomen op basis van alle relevante feiten en gegevens.

Daarnaast is het beoogde besluit prematuur. Lelystad Airport moet wachten op route Wezep en op de luchtruimherziening na 2023.

A:

In het najaar van 2017 heeft de consultatiefase over de aansluitroutes plaatsgevonden. Het toen voorliggende routeontwerp is als resultaat van die inspraak op een groot aantal punten verbeterd. In de consultatiefase is ook zorg uitgesproken over de vertrekroute ter hoogte van Wezep. Een verbetering was toen, vanwege de complexiteit van het luchtruim boven deze regio en de tijd die nodig is om opties met de omgeving af te stemmen, niet mogelijk om in het lopende proces mee te nemen. Omdat LVNL en het CLSK aangaven wel mogelijkheden voor verbetering te zien, heeft de minister per brief van 21 februari 2018 aan de Tweede Kamer toegezegd om met LVNL en CLSK en de omliggende gemeenten te verkennen op welke wijze een aanpassing van de ligging en het gebruik van de route boven Wezep mogelijk is. Doel daarbij is dat er minder over bebouwd gebied gevlogen wordt. Medio april 2019 zijn bestuurders en bewoners die door de betrokken gemeenten waren voorgedragen door het ministerie van IenW en LVNL geïnformeerd over de uitkomsten van deze verkenning. Er zijn vier mogelijke routes gepresenteerd, waarvan één het huidige route-ontwerp is. Elk van de vier mogelijkheden bevat aandachtspunten die regionaal moeten worden afgewogen. Het ministerie van IenW heeft daarom advies over de te maken keuze gevraagd aan de zes gemeenten in de betreffende regio. Er is derhalve nog geen besluit tot een routewijziging. Het ministerie heeft met de gemeenten afgesproken dat zij mede op basis van de inbreng van de bewonersgroepen een reactie richting hen geven, waarna de gemeenten gezamenlijk de minister van IenW zullen adviseren. Mede op basis van dat advies zal de minister een besluit nemen over een mogelijke aanpassing van de route. In het geactualiseerde MER, dat ter visie heeft gelegen tot en met 21 februari jl., is rekening gehouden met een mogelijke aanpassing van de route middels een gevoeligheidsanalyse. Het gebied waarover gevlogen wordt ligt bij 10.000 vliegtuigbewegingen geheel buiten de wettelijke en niet-wettelijke contouren. De gevoeligheidsanalyse laat zien dat een beperkte routewijziging in dit gebied geen effect heeft op de wettelijke geluidscontouren. Omdat de varianten niet in hoogte verschillen heeft een eventuele wijziging ook geen gevolgen voor de in beeld gebrachte overige milieueffecten. Als het tot een routewijziging komt, hoeft het luchthavenbesluit en onderliggend MER hier dus niet voor aangepast te worden. Bij de luchtruimherziening zijn de bestaande routes, inclusief de Lelystad-routes, geen uitgangspunt. Op de uitkomsten van de Luchtruimherziening voor de Lelystad-routes kan niet vooruitgelopen worden. Volgens de planning van de luchtruimherziening zal eind 2020 een voorkeursbeslissing genomen kunnen worden. Dan zal meer duidelijk worden wat de luchtruimherziening gaat betekenen voor de Lelystad-routes. Conform het advies van de Commissie voor de m.e.r. zal, als later mocht blijken dat in de (aansluit) routes wijzigingen optreden, worden beoordeeld of het opstellen van een nieuwe MER noodzakelijk is. Wanneer dit noodzakelijk wordt geacht zullen de wettelijk voorgeschreven procedures gehanteerd worden.

Q: H76 + H55

Hoe vindt de besluitvorming over de herindeling van het luchtruim plaats en hoe worden de omgevingseffecten van de herindeling in beeld gebracht? Op welke wijze wordt beoordeeld wanneer de herziening van het luchtruim gereed is?

A:

Het programma Luchtruimherziening is ingedeeld in verschillende fases, waarbij de aanpak en begrippen zijn gebaseerd op de MIRT-aanpak bij infrastructuur op de grond. De aanpak start met de Onderzoeksfase, gevolgd door de Verkenningsfase. In de Verkenningsfase worden enkele varianten verder uitgewerkt, om uiteindelijk te komen tot een voorkeursvariant. In de Planuitwerkingsfase wordt die voorkeursvariant vervolgens concreet uitgewerkt en in de uitvoeringsfase vindt de daadwerkelijke implementatie van de voorkeursvariant plaats. Iedere fase eindigt met een beslissing door de minister van IenW en staatssecretaris van Defensie, die inzichtelijk maken hoe een beslissing tot stand is gekomen, wat de beslissing inhoudelijk bevat en wat het vervolgtraject is. Zie hiervoor ook de Startbeslissing van de luchtruimherziening (<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/04/18/startbeslissing-programma-luchtruimherziening>). De in 2020 te nemen voorkeursbeslissing wordt onderbouwd met een Plan-MER. Het doorlopen van de planMER-procedure heeft twee sterk met elkaar verbonden functies in het programma:

- Zorgen voor deugdelijke beslisinformatie, waarmee het trechteren naar de voorkeursbeslissing op een navolgbare manier wordt onderbouwd.

- Zorgen voor transparantie en dialoog over de onderbouwing van de voorkeursbeslissing met verschillende soorten stakeholders en belanghebbenden.

Het eerste product in de procedure voor de Plan-MER is de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). De NRD geeft aan welke breedte het onderzoek heeft door te vermelden welke varianten of welk type varianten worden onderscheiden. Tevens geeft de NRD aan welke effecten worden onderzocht en met welke diepgang (detailniveau) het onderzoek wordt uitgevoerd. De NRD zal in het derde kwartaal van 2019 worden gepubliceerd waarna het voor eenieder mogelijk is hierop zienswijzen in te dienen.

5.8 Luchtruimherziening | Participatie

5.8.1 Onderwerpen uit zienswijzen

Q: I50 + H80

Na de herindeling van het luchtruim wordt definitief bekend wie er overlast gaan ondervinden van de herziening en wie er eigenlijk hadden moeten protesteren. Welke mogelijkheden krijgen zij nog om invloed te hebben op dit luchtvaartbesluit? Verzoek om burgers te betrekken bij de presentatie van de startnota voor de herziening van het luchtruim om meer inzicht te krijgen in de oplossingsrichtingen en met hen in gesprek te gaan hierover.

A:

Een geslaagde luchtruimherziening is niet mogelijk zonder gerichte participatie met de omgeving. Dit betekent enerzijds een goed begrip van de behoeften/belangen en mogelijke oplossingen die de omgeving aandraagt en anderzijds stakeholders op de hoogte houden van de actuele ontwikkelingen. Het programma luchtruimherziening betreft in het kader van maatschappelijke participatie de kerngroepen, CRO's/COVM's en de luchtvaart community.

- Per provincie is een kerngroep ingericht met als belangrijkste doel te ondersteunen, informeren en faciliteren bij het vormgeven van de maatschappelijke participatie in de regio. Daarnaast signaleert de kerngroep of de regio voldoende betrokken is bij de totstandkoming van de luchtruimherziening. De kerngroep vervult dezelfde rol voor het project Luchtvaartnota. Daarnaast bepalen kerngroepen zelf hun samenstelling, met een deelnemer namens de bewoners, het bedrijfsleven, gemeente(n) en nader overeen te komen maatschappelijke organisatie(s).
- CRO's (civiel) en COVM's (militair) zijn omgevingsraden rondom luchthavens waaraan regionale/lokale overheden, luchtruimgebruikers en vertegenwoordigers van burgers en maatschappelijke organisaties deelnemen. Met de CRO's/COVM's vindt periodiek overleg plaats.
- Luchtvaartcommunity: In deze community neemt een afvaardiging vanuit het bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties en belangen- en bewonersorganisaties deel.
- Naast maatschappelijke participatie voorziet het programma ook in participatie van de luchtvaartsector (gebruikersparticipatie en lagere overheden (provincies en gemeenten, bestuurlijke participatie).

In de Verkenningsfase wordt de participatie mede ondersteund door een planMER-procedure. De praktijk heeft uitgewezen dat participatie in een planMER-procedure leidt tot betere resultaten, betere besluiten en meer draagvlak. Het geeft stakeholders een duidelijk kader waarbinnen participatie mogelijk is, onder meer door de zienswijzenprocedure waarin eenieder de mogelijkheid heeft tot inspraak op de te ontwikkelen varianten. Deze procedure borgt de inbreng van stakeholders op in ieder geval twee momenten: bij de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en bij de concept Voorkeursbeslissing. De inbreng van stakeholders op deze twee momenten gaat door middel van de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen.

www.luchtvaartindetoekomst.nl

5.9 Luchthaven in zee

5.9.1 Onderwerpen uit zienswijzen

Q: I9 + H34

Verzoek tot het onderzoeken en/of openen van een luchthaven in zee (of in het IJsselmeer of Markermeer). Andere luchthavens kunnen de groei van de luchtvaart tijdelijk opvangen indien er een luchthaven in zee komt.

Eventueel kan Schiphol als uitwijklocatie gebruikt worden, maar Lelystad Airport hoeft in dit scenario niet open.

A:

Naar aanleiding van een motie van de Tweede Kamerleden Paternotte en Van Brenk (nr. 29665-317) en in het kader van de luchtvaartnota 2020-2050 heeft IenW een quickscan luchthaven in zee uitgevoerd. De resultaten zijn met de Kamer gedeeld op 8 februari 2019. Daarop is een plenair debat aangekondigd waarvoor nog geen datum bekend is.

De inhoud van de quickscan is in lijn met de motie. Die vroeg ten eerste om een analyse van de stand der techniek ten opzichte van eerder onderzoek naar het creëren van een mainport in de Noordzee. Ten tweede vroeg de motie om inzicht in de potentiële maatschappelijke kosten en baten alsmede de consequenties voor de vliegveiligheid van een verplaatsing van Schiphol naar zee.

Voor de beantwoording van de motie is een overzicht gemaakt van relevante informatie uit diverse bestaande onderzoeken. Vervolgens is middels een aantal expertsessies een actualisatie van het materiaal gemaakt. Er is daarbij voortgebouwd op inzichten uit het verleden. In het programma TNLI is bijvoorbeeld uitgebreid gestudeerd op diverse mogelijke locaties voor een alternatieve en/of aanvullende luchthavenlocatie voor Schiphol. Het ging daarbij in eerste instantie om de Noordzee, het Markermeer, Flevoland, de Maasvlakte, het noorden, de oost-as, de zuid-as en De Peel. Na een trechter- en besluitvormingsproces van enkele jaren werd gekozen voor groei van de luchtvaart op de Schiphollocatie, waarbij de Noordzee-optie verder onderzocht werd. Dit onderzoeksprogramma (Flyland) werd in 2003 gestaakt.

De resultaten uit de quickscan laten zien dat verplaatsing van Schiphol naar de Noordzee een complexe opgave is. Er zijn duidelijke baten voor wat betreft de leefomgeving, de ruimtelijke ontwikkeling in de regio rondom Amsterdam en eventueel groei van de luchtvaart. Daar tegenover staan evenwel duidelijke kosten. Zo is de verwachting dat in een deel van de kustregio's sprake zal zijn van horizonvervuiling en overlast door geluid en fijnstofuitstoot. Verder heeft een luchthaven in zee grote impact op de natuur, met name het aquatisch milieu. Ook moet bij het zoeken van een geschikte locatie rekening worden gehouden met (onder meer) geplande windparken. Ten slotte vraagt het om een forse investering. Voor een overzicht van het beschikbare materiaal, zowel uit de quickscan als uit eerder studies, kunt u terecht op

<https://www.luchtvaartindetoekomst.nl>.

5.10 Meten en rekenen en Belevingsvlucht

Prognoses van luchtvaartgeluid kunnen niet worden gemeten, maar uitsluitend worden berekend. Het gaat immers om een toekomstige situatie. Het berekenen van geluid is daarnaast internationaal in wet- en regelgeving voorgeschreven. Voor metingen bestaat zo'n grondslag niet. Berekeningen zijn en blijven daarom de basis voor besluiten over luchtvaart. Op basis van verschillende uitgevoerde onderzoeken, waarin vergelijkingen gemaakt zijn tussen meten en berekenen van vliegtuiggeluid, is geconcludeerd dat er aanknopingspunten zijn om de rol van metingen in relatie tot de geluidberekeningen te vergroten om zo de metingen en berekeningen onderling te versterken.

Om hieraan invulling te geven is het ministerie van IenW, samen met het RIVM, het KNMI en het NLR gestart met het project meten en berekenen van vliegtuiggeluid. Het doel van het project is het verbeteren van zowel berekeningen als metingen van vliegtuiggeluid en het onderling versterken van beide methodes om zodoende voor iedereen tot betrouwbare en herkenbare gegevens te komen op basis waarvan burgers goed geïnformeerd worden en weloverwogen beleidskeuzes kunnen worden gemaakt.

Het gaat, waar nodig, om het verbeteren van berekeningen en goede toepassing van metingen en berekeningen.

In het project meten en berekenen van vliegtuiggeluid komen onder meer de volgende elementen aan bod:

- Verder onderzoek naar de kansrijke toepassingen van het meten en berekenen van vliegtuiggeluid, waarbij er goed gebruik wordt gemaakt van internationale wetenschappelijke expertise;
- Uitwerken van een systeem met een referentiemetnet;
- Het organiseren van goede betrokkenheid van de omwonenden en andere belanghebbenden bij het meten van vliegtuiggeluid rondom de diverse luchthavens;
- Onderzoek naar nieuwe en innovatieve meettechnologieën waarbij bijvoorbeeld citizen's science en big data wordt benut zodat bewoners actief bijdragen aan het genereren van meetdata;

- De financiering en (onafhankelijke) governance van het programma.

Het project wordt in nauw overleg met diverse kennisinstellingen en in zorgvuldige afstemming met een aantal reeds lopende trajecten over meetpunten rond met name Schiphol en Lelystad verder uitgewerkt. In de nog te verschijnen nieuwe luchtvaartnota worden de eerste resultaten van deze aanpak en het verdere vervolg opgenomen.

Belevingsvlucht

Op woensdag 30 mei 2018 van 17.00 en 22.30 uur organiseerde het ministerie van IenW een belevingsvlucht, op verzoek van bewoners en andere betrokkenen. Doel van de belevingsvlucht was mensen een indruk te geven van het geluid van een overvliegend toestel in de eigen omgeving. Er zijn routes gevlogen met een Boeing 737. Uitgangspunt was alle naderings- en vertrekroutes van Lelystad Airport één keer te vliegen. Dit bij de vliegroutes en minimale hoogtes die worden gevlogen in de tijdelijke situatie tot 10.000 vliegtuigbewegingen per jaar. In de toekomstige praktijk zal er veelal hoger gevlogen kunnen worden.

5.10.1 Onderwerpen uit zienswijzen

Q: H82 en J15

Het ministerie van IenW weigert een inhoudelijk gesprek aan te gaan over de grote verschillen tussen metingen en berekeningen van geluid. Dit wekt de schijn van een poging tot het in de doofpot krijgen en houden van onbevallige informatie. Daarbij was de reactie van de minister op de belevingsvlucht ondeugdelijk. Het overleg waar de minister in gesprek zou gaan over de conclusies van de belevingsvlucht, is geannuleerd.

A:

De in mei 2018 en de vragen die de regiegroep heeft gesteld over de verschillen tussen berekende waarden en de bij deze belevingsvlucht gemeten waarden, is aanleiding geweest om een en ander grondig te laten uitzoeken. Het bureau To7o is gevraagd in samenwerking met RIVM en NLR de verschillen te duiden. Op deze rapportage is contra-expertise geleverd door bureau DGMR. Alle informatie is openbaar. Met diverse betrokkenen is hierover het gesprek gevoerd. Uit verschillende onderzoeken blijkt dat in de meerderheid van de gevallen de gemeten waarden veelal hoger zijn dan de berekende waarden. De oorzaken hiervoor liggen zowel bij de metingen als bij de berekeningen. Er is nader onderzoek nodig om de verschillen tussen meten en rekenen verder te duiden en nader tot elkaar te brengen. Het hiervoor beschreven rapport is waardevolle input voor het project meten en berekenen van vliegtuigeluid. Nadien heeft het ministerie, naar aanleiding van de uitzending in Nieuwsuur over een notitie van een betrokkene over de belevingsvlucht, contact opgenomen met betreffende personen om de inhoudelijke argumentatie te bespreken.

Q: J14 + J67

De belevingsvlucht leverde meer lawaai op dan door simulaties is gesuggereerd, zowel binnen als buiten de B+routes en kan niet worden beschouwd als 'echt onderzoek'. De negatieve effecten van geluidsoverlast op de gezondheid van mensen ontstaat niet na een keer te luisteren hoe erg het geluidsoverlast is. Daarnaast maakt een paar decibel een enorm verschil in het geluidsniveau, daarom twijfelt de indiener aan het MER en is de indiener van mening dat er een nieuw MER moet komen.

A:

Doel van de belevingsvlucht was mensen een indruk te geven van het geluid van een overvliegend toestel in de eigen omgeving. De metingen tijdens de belevingsvlucht zijn bedoeld om mensen een getalsmatige referentie te geven bij hun beleving, niet om berekeningen in het MER te verifiëren of om de effecten van geluid op gezondheid te meten. Voor de MER-berekeningen zijn de wettelijke voorschriften gevolgd. Die voorschriften bepalen dat de norm voor de geluidsbelasting in de handhavingspunten en de geluidscontouren worden bepaald op basis van de wettelijke Lden-maat. Lden is de maat voor de jaargemiddelde geluidsbelasting van een vlootmix. De metingen die zijn gedaan tijdens de belevingsvlucht zijn piekmetingen. In de actualisatie van het MER is ter informatie aangegeven welke waarden op verschillende hoogten indicatief kunnen worden verwacht. Voor piekgeluid (L_{Amax}) zijn geen wettelijke normen. Hoewel de gemeten piekmeting in de belevingsvlucht een momentopname is in tegenstelling tot de berekende piekwaarden in het MER vallen volgens de analyse van To7o en contraexpertise van DGMR de gemeten waarden binnen de te verwachte bandbreedte. Op deze berekeningen is een contra-expertise uitgevoerd

door dBvision en door de bewonersdelegatie. Ook de Commissie voor de m.e.r. heeft de berekeningen in april 2018 beoordeeld. Gelet op bovenstaande geeft de belevingsvlucht dus geen aanleiding om opnieuw naar het MER te kijken.

Q: J18

De route en het tijdstip van de belevingsvlucht was anders dan het MER en dan was aangekondigd. Het vliegtuig passeerde 500 meter westelijk van Schokkerhaven.

A:

De belevingsvlucht heeft op woensdag 30 mei van 17:20 tot 22:20 uur plaats gevonden, precies twee uur later dan aanvankelijk gepland. De belevingsvlucht heeft de routes vrijwel geheel volgens planning gevlogen. In het nieuwsbericht van 31 mei op de website <http://www.belevingsvlucht.nl> zijn enkele afwijkingen vermeld die volgden uit de debriefing direct na de vlucht. Conform vluchtschema segment 2 op www.belevingsvlucht.nl heeft het vertrekkend vliegtuig in de buurt van Schokkerhaven gevlogen. Op de aansluitroutes is de toegestane afwijking die vliegtuigen kunnen hebben op de route ongeveer 1,8 km (1 nautische mijl) aan weerszijde. Dichtbij de landingsbaan zijn de afwijkingen uiteraard gering.

Q: J16 en J17

Verzoek om een belevingsvlucht of meerdere vluchten uit te voeren met representatieve omstandigheden; een normaal gevuld vliegtuig, bagage, meerdere vluchten en weersomstandigheden etc. Het is bewezen dat eenzelfde vol geladen vliegtuig veel meer geluid maakt dan een leeg vliegtuig. Kunt u dat onderschrijven of ontkennen?

A:

De belading is een van de factoren die mede de geluidbelasting bepalen. De randvoorwaarden voor het mogelijk maken van een belevingsvlucht zijn bepaald en geaccordeerd door een regiegroep samengesteld uit bewoners en deskundigen. Binnen deze randvoorwaarden is de vlucht uitgevoerd. Uitgangspunt was alle naderings- en vertrekkroutes van Lelystad Airport één keer te vliegen met de minimale hoogtes die worden gevlogen in de tijdelijke situatie tot 10.000 vliegtuigbewegingen per jaar. In de toekomstige praktijk zal er vaak hoger gevlogen kunnen worden. Omdat de routes nog niet operationeel in gebruik zijn en er nog geen verkeersleiding was op Lelystad Airport mochten er geen passagiers mee. Dat is deels gecompenseerd door extra brandstof mee te nemen. Voor de eerste naderingen is dit gewicht representatief voor een normale vlucht op Lelystad Airport met volle bezetting. Voor een vertrek vanaf Lelystad is dit gewicht representatief voor een vlucht van 2 uur met bezettingsgraad van 75 procent. Gedurende de vlucht is het gewicht van het vliegtuig afgenomen. Er zijn allerlei factoren van invloed op de geluidmetingen, zoals weefactoren, type vliegtuig, ondergrond, gewicht, vermogen, etc. Al deze factoren hebben invloed op het gemeten geluid, waarbij sommige omstandigheden elkaar versterken en andere elkaar opheffen. Dit is een gevolg van de complexe samenhang die per moment en situatie kan verschillen. Uit de rapportages van DGMR en To70 blijkt dat indicatoren, zoals bijvoorbeeld gewicht niet geïsoleerd kunnen worden. Doel van de belevingsvlucht was een indruk te geven van het geluid van een overvliegend toestel in de eigen omgeving.

Q: H30 en H31

Het geluidsmodel dat voor het MER van Lelystad Airport is gebruikt, is gebaseerd op wettelijke voorschriften en is het meest actuele en best beschikbare model om de effecten voor een regionale luchthaven van nationale betekenis zoals Lelystad Airport in beeld te brengen. Die voorschriften bepalen dat de norm voor de geluidsbelasting in de handhavingspunten en de geluidscontouren worden bepaald op basis van de wettelijke Lden-maat. Lden is de maat voor de jaargemiddelde geluidsbelasting.

A:

De berekeningen in het kader van de actualisatie van het MER zijn uitgevoerd door de bureaus To70 en Adecs Airinfra en gevalideerd door het NLR daarnaast is er een contra-expertise uitgevoerd door het bureau dBvision. Vervolgens heeft de Commissie voor de m.e.r. dit getoetst en positief geadviseerd over de actualisatie van het MER. De verschillen waar de heer Sijsma in zijn notitie op ingaat betreffen de berekende en gemeten piekwaarden (L_{Amax}), niet de Lden.

De metingen die zijn gedaan tijdens de belevingsvlucht zijn gemeten piekwaarden. In de actualisatie van het MER is ter informatie aangegeven welke waarden op verschillende hoogten indicatief kunnen worden verwacht. Het is een misverstand dat er een norm voor piekbelasting zou bestaan. Voor piekgeluid (L_{Amax}) zijn geen wettelijke normen. De piekwaarden in het MER 2018 zijn voor een gemiddelde situatie berekend

en die waarden worden omringd door een bepaalde spreiding. Bij de belevingsvlucht gaat het slechts om een enkele vlucht. Daarnaast lagen de meetlocaties niet direct onder het vliegp pad en betreft het meetlocaties verder van de luchthaven. In algemene zin geldt: hoe verder van de luchthaven, hoe hoger er wordt gevlogen waardoor de afwijking van de metingen toeneemt. Het RIVM heeft er terecht op gewezen dat dit ook geldt voor de berekende waarden. Dat betekent dat naarmate de afstand van de luchthaven toeneemt, de onzekerheden van zowel het meten als het berekenen toenemen. Uit de analyses van de bureaus (To70 en DGMR) blijkt dat tegen deze achtergrond de geconstateerde verschillen tussen wat is berekend aan piekwaarden en wat tijdens de belevingsvlucht is gemeten, niet ongebruikelijk zijn en op voorhand verwacht had mogen worden. De bureaus geven aan dat de oorzaken voor de verschillen komen door zowel het rekenen als het meten. Voor beide mag een variatie van 2 tot 3 dB(A) worden verwacht, dus bij elkaar maximaal zo'n 4 tot 6 dB(A). Uit de door de bureaus geschetste analyse blijkt dat berekende piekwaarden (L_{Amax}) niet als absolute waarden moeten worden gezien. Gelet op onzekerheidsmarges moet rekening worden gehouden met een bandbreedte.

Uit de trendvalidatie van het NLR bij Schiphol blijkt dat in de meerderheid van de gevallen de gemeten waarden veelal hoger zijn dan de berekende waarden. Ook hier liggen de oorzaken bij zowel de metingen als bij de berekeningen. Er is nader onderzoek nodig om de verschillen tussen meten en rekenen verder te duiden en nader tot elkaar te brengen. De trendvalidatie van het NLR bij Schiphol en de uitkomsten van de belevingsvlucht voor Lelystad Airport zijn aanleiding geweest om verder te kijken naar toepassingen voor metingen. Om hieraan invulling te geven is het project meten en berekenen van vliegtuiggeluid gestart. Dit gebeurt in samenwerking met het RIVM, het KNMI en het NLR. Het doel van het project is het verbeteren van zowel berekeningen als metingen van vliegtuiggeluid en het onderling versterken van beide methodes met als doel om tot voor iedereen betrouwbare en herkenbare gegevens te komen.

Q: 176

Er is gewezen op de opmerking van het RIVM over het niet geschikt zijn van de gebruikte methode voor het berekenen van de maximale geluidsniveaus. Hier is niet op gereageerd. Het niet inhoudelijk reageren op deze vernietigende opmerking van het RIVM is beschamend en staat in fel contrast met het door zo vaak genoemde vertrouwen dat indieners in u als overheid moeten hebben.

A:

Het geluidsmodel dat voor het MER van Lelystad Airport is gebruikt, is gebaseerd op wettelijke voorschriften en is het meest actuele en best beschikbare model om de effecten voor een regionale luchthaven van nationale betekenis zoals Lelystad Airport in beeld te brengen. Die voorschriften bepalen dat de norm voor de geluidsbelasting in de handhavingspunten en de geluidscontouren worden bepaald op basis van de wettelijke L_{den}-maat. L_{den} is de maat voor de jaargemiddelde geluidsbelasting. Indien er wordt op gewezen op de gebruikte methode voor het berekenen van geluid van piekgeluid van een passerend vliegtuig, L_{Amax} is de maat voor piekgeluid. Er bestaan geen wettelijke normen voor piekgeluid (L_{Amax}). Bij wijze van extra informatie is in de actualisatie van het MER toch indicatief aangegeven welke piekwaarden op verschillende hoogten kunnen worden verwacht. Dit zijn berekende waarden die zijn gemaakt met het Integrated Noise Model (INM). Het RIVM heeft er terecht op gewezen dat de afwijkingen toenemen naarmate berekeningen worden gedaan verder van de luchthaven. Ook voor metingen geldt dit. Immers, hoe verder van de luchthaven, hoe hoger gevlogen wordt en des te meer het achtergrondgeluid een grotere rol speelt, waardoor ook de afwijking van de metingen toeneemt. Dit betekent dat naarmate de afstand van de luchthaven toeneemt, de onzekerheden van zowel het meten als het berekenen toenemen. Uit de analyses van de bureaus (To70 en DGMR) blijkt dat tegen deze achtergrond de geconstateerde verschillen tussen wat is berekend aan piekwaarden en wat tijdens de belevingsvlucht is gemeten, niet ongebruikelijk zijn en op voorhand verwacht had mogen worden. Naar aanleiding van de belevingsvlucht en de vragen die de voorbereidende regiegroep heeft gesteld over de verschillen tussen berekende waarden en de bij deze belevingsvlucht gemeten waarden, is opdracht gegeven aan het bureau To70 om in samenwerking met RIVM en NLR de verschillen te duiden. Op deze rapportage is contra-expertise geleverd door bureau DGMR. Deze rapportages zijn mede aanleiding geweest om te starten met het project meten en berekenen van vliegtuiggeluid. Het doel van deze programmatische aanpak is het verbeteren van zowel berekeningen als metingen van vliegtuiggeluid en het onderling versterken van beide methodes met als doel om tot voor iedereen betrouwbare en herkenbare gegevens te komen.

6. Voorgenomen activiteit

Op 1 april 2015 is het Luchthavenbesluit Lelystad in werking getreden. Met dit besluit heeft Lelystad Airport de ruimte gekregen om de luchthaven te ontwikkelen, gebaseerd op een verwachte omvang van 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer (ook wel aangeduid als groot (commercieel) luchtverkeer) per jaar en van een verwachte afname van het klein luchtverkeer, zakelijk verkeer, MRO-verkeer en helikopterverkeer, naar 46.500 vliegtuigbewegingen per jaar. De verwachte 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar betreft het niet mainportgebonden vliegverkeer met narrow-body vliegtuigen van het type Boeing 737 en Airbus 320 inclusief vluchten voor onderhoud van deze vliegtuigen op de luchthaven. De verwachte 46.500 vliegtuigbewegingen betreft general aviation bestaande uit zakelijke vluchten met kleinere straalvliegtuigen, helikoptervluchten en vluchten met kleine (les-)vliegtuigen en een beperkt aantal vliegtuigbewegingen met deze toestellen voor onderhoud.

6.1 Economische onderbouwing / MKBA

Een MKBA geeft een inschatting van de positieve en negatieve effecten van een project, zoals de ontwikkeling van Lelystad Airport, op de welvaart van Nederland. Hierbij wordt behalve naar de financiële kosten en baten ook gekeken naar maatschappelijke effecten, zoals effecten op geluidsoverlast en natuur. De inschatting van de maatschappelijke kosten en baten van de voorgenomen ontwikkeling van Lelystad Airport is te vinden in de publicatie 'Actualisatie quickscan MKBA Schiphol en Lelystad Airport Middellange termijn', <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-342891.pdf>

6.1.1 Onderwerpen uit meermalig ingediende zienswijzen

Q: S5 + SW13

Laagvliegen tast de toeristische sector aan, onder meer op de Veluwe. De toeristische economie van vele gebieden in het oosten is gebaseerd op natuur, rust en recreatie. Laagvliegen betekent een ernstige aantasting van deze kernwaarden. In het MER is deze economische gevolgschade niet in beeld gebracht.

A:

In de actualisatie van het MER zijn de milieueffecten van de tijdelijke aansluitroutes voor 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer, aangevuld met een hoeveelheid klein luchtverkeer, in beeld gebracht. Hierbij is gekeken naar alle relevante milieuaspecten die kunnen spelen ten aanzien van de aansluitroutes. De conclusie van de MER-actualisatie over de tijdelijke aansluitroutes is, dat geen wettelijke normen worden overschreden en dat de effecten van de gehele route ruim passen binnen de effecten die in de MER-actualisatie in beeld zijn gebracht voor de eindsituatie met 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer, aangevuld met bewegingen voor klein luchtverkeer, zakelijk en MRO-verkeer en helikopterverkeer. In de MKBA wordt het negatieve effect van vliegtuiggeluid op de werkgelegenheid in de toeristische sector in de regio als gering ingeschat. Hier tegenover staat een positief effect op de algemene werkgelegenheid. In het evaluatie- en monitoringsprogramma zullen deze economische effecten worden gemonitord. RECRON is betrokken bij de opzet van deze monitor.

Q: SP18

Is de bewering '('laag')vliegen tast de toeristische sector aan' te staven met onderzoek, dan wel op basis van ervaringen van de toeristische sector in de omgeving van andere vliegvelden (bijvoorbeeld Eindhoven)?

A:

In de MKBA wordt het negatieve effect van vliegtuiggeluid op de werkgelegenheid in de toeristische sector in de regio als gering ingeschat. Hier tegenover staat een positief effect op de algemene werkgelegenheid. In het evaluatie- en monitoringsprogramma worden deze economische effecten onderzocht. De RECRON is betrokken bij de opzet van deze monitor.

Q: SB7 + SB8

Het totale negatieve effect op de woningwaarde in Flevoland als gevolg van uitbreiding Lelystad Airport varieert volgens de actualisatie quickscan MKBA tussen de 0,55 mln. en de 1,33 mln. euro (zie pagina 15). Dit is een chronische onderschatting. Daarom het verzoek om op een eerlijke en zorgvuldige manier een herberekening van de daling van de woningwaarde te maken in een volledige MKBA.

Op pagina 35 van de Actualisatie quickscan MKBA Schiphol en Lelystad Airport middellange termijn staat, dat er vanaf een geluidsbelasting van 48 dB(A) een waardedaling van 0,8 procent van de huizenprijzen intreedt per dB(A). In de actualisatie quickscan MKBA staat dat buiten de 48 Lden-contour geen effecten op de woningwaarde zijn aangetoond. Dit is onjuist. In de CPB studie 'Geluidsnormen voor Schiphol – een welvaarteconomische benadering' uit 2006 waarbij gekeken is naar de effecten van vliegtuiggeluid op de woningwaarde, is gerekend met een drempelwaarde van 45 dB(A) Lden. Dit is een forse afwijking, aangezien de Lden geluidsmaat een logaritmische schaal heeft, waardoor een geluidstoename van 3 dB(A) gelijk staat aan een verdubbeling van de geluidsintensiteit. De grens die in de actualisatie quickscan MKBA wordt gehanteerd ligt dus tweemaal zo hoog als de drempelwaarde die door het CPB is gehanteerd.

A:

Voor het bepalen van de mogelijke totale daling van woningwaarden is gekozen voor de 48 dB(A) Lden-contour omdat die de buitenste wettelijke geluidscontour is die daarnaast past binnen een reeks van drempelwaarden die in de literatuur te vinden is over geluid en de waarde van woningen. Het CPB (2006) geeft aan dat de drempelwaarde niet vaststaat en haalt bronnen aan die aangeven dat achtergrondgeluid al gemiddeld 44-55 dB is en in een stedelijke omgeving overdag tussen 50 en 60 dB kan liggen. Andere bronnen geven echter aan dat de lage waarden onzeker zijn. In het Handboek Milieuprijzen van CE Delft (2017) staat bijvoorbeeld: 'Er zijn aanwijzingen dat ook bij geluidsniveaus lager dan 50 dB geluidsoverlast optreedt (WHO, 2011). Voor de meeste waarderingsstudies is het echter onzeker of de resultaten ook toepasbaar zijn voor geluidsniveaus beneden de 50 dB.' Daarom stelt CE voor om de geluidseffecten te berekenen vanaf 50 dB.

Gelet op het beperkte aantal extra woningen in deze contour is de verwachting dat het saldo van de MKBA nauwelijks wijzigt en positief blijft mocht de 45 dB(A) Lden-contour worden gehanteerd.

Q: SP3

Sinds het luchthavenbesluit 2015 is hard gewerkt aan realisering van de luchthaven en bijbehorende versterking van de infrastructuur. Stel de regio in staat deze investeringen te verzilveren, zich economisch te ontwikkelen en vruchten zoals groei van werkgelegenheid en ontwikkeling van onderwijs te plukken.

A:

In het regeerakkoord is opgenomen dat Lelystad Airport een luchthaven wordt voor vakantievluchten. Momenteel worden de daarvoor bestemde procedures doorlopen.

Q: SP12

Met het op voorhand niet openen van Lelystad Airport en het daarmee niet versterken van Schiphol lijdt Nederland (en impliciet de regio Flevoland) economische schade. In wezen loopt de schadeteller al, door het al tweemaal met een jaar uitstellen van de openingsdatum.

A:

Deze zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen.

6.1.2 Onderwerpen uit zienswijzen

Q: 31

Wanneer alle maatschappelijke kosten en baten volgens de meest actuele inzichten worden berekend en bij elkaar worden opgeteld, is een verschil zichtbaar van ruim 6 miljard euro tussen de in de officiële rapporten gepresenteerde cijfers, en het realistische scenario.

Resultaten (netto contante waarde, miljard euro's) zijn samengevat in onderstaande tabel.

	Rapport	Volgens indiener realistisch
Welvaartseffecten groei luchtvaart	€ 5.47	€ 1.19
Overige directe effecten	€ 0.05	€ 0.05
Externe effecten (=kosten milieu en hinder)	€ -0.24	€ -2.40
Indirecte effecten (werkgelegenheid)	€ 0.06	€ 0.06
Totaal maatschappelijke baten:	€ 5.34	€ -1.10
Effect alleen autonome groei LA	€ -0.84	€ -0.84
Totaal (2)	€ 4.50	€ -1.94
Vershil:		€ -6.44

Overzicht van de totale maatschappelijke kosten en baten van het in gebruik nemen van Lelystad Airport (NCW, miljard euro's)

De totale maatschappelijke kosten en baten van Lelystad Airport zijn dus niet 5,34 miljard euro positief, maar 1,10 miljard euro negatief. Op grond van deze aanvullende berekeningen komt indiener tot de conclusie dat de kosten de baten overtreffen en dat de conclusie, 'de positieve maatschappelijke effecten van de ontwikkeling van de luchthaven op werkgelegenheid en bereikbaarheid het belang van de negatieve effecten op milieu en (externe) veiligheid overstijgen', feitelijk onjuist is.

Na kritische beschouwing van de berekening van de effecten constateert indiener dat het tegendeel waar is, omdat het totaal van maatschappelijke kosten en baten van een openstelling van Lelystad Airport, in de voorgestelde vorm, negatief zijn.

In plaats van het door Decisio voorgespiegelde positief effect van € 5,34 miljard gaat het in werkelijkheid om een negatief effect van € -1,10 miljard. Indien – in strijd met alle uitgangspunten en afspraken - op Lelystad Airport autonome groei zou worden gefaciliteerd, dan zou het negatieve effect zelfs kunnen uitkomen op € - 1,94 miljard.

Er is dus, landelijk gezien, geen enkel aantoonbaar maatschappelijk belang dat het openstellen van Lelystad Airport rechtvaardigt. De welvaartswinst wordt volledig tenietgedaan door de economische schade die onder de laagvliegroutes geleden zal worden, met name in het oosten en noorden van het land. Het nationaal economisch belang is niet gediend met Lelystad Airport.

A:

De kosten en baten van het openstellen van Lelystad Airport voor commercieel verkeer zijn op een gedegen wijze in beeld gebracht. Ten tijde van de besluitvorming over de ontwikkeling van Schiphol in relatie tot de regionale luchthavens aan de Alderstafel 2008 is een MKBA opgesteld door de onafhankelijke bureaus Decisio, Louter en SEO. Deze MKBA is in 2014 geactualiseerd in het kader van de Alderstafel Lelystad. Deze actualisatie betrof onder meer het bepalen van de kosten en baten van het overeengekomen aantal vliegtuigbewegingen voor Lelystad Airport van 45.000. Deze actualisatie is opgesteld door de onafhankelijke bureaus Decisio, SEO en TO70. Beide MKBA's zijn door de opstellers uitgevoerd conform de destijds geldende OEI-leidraad voor MKBA's die door CPB en PBL is opgesteld.

Indiener van de zienswijze geeft aan dat naar zijn visie de uitkomsten van de MKBA te hoog zijn ingeschat en refereert specifiek aan (i) de welvaartseffecten, (iia) de kosten van hinder voor recreatiesector en voor (iib) onderwonenden van aansluitroutes en (iii) de effecten van autonome groei.

Welvaartseffecten (i)

Indiener van de zienswijze stelt dat de opstellers van de MKBA ten onrechte met een hoge reistijdwaardering voor luchtvaartpassagiers rekenen om het effect van verbetering van reistijden voor passagiers te waarderen, terwijl Decisio met een lage waardering voor autopassagiers zou moeten rekenen. Dit is onjuist. Decisio volgde voor de reistijdwaarderingskengetallen voor luchtvaart het rapport 'De maatschappelijke waarde van kortere en betrouwbaardere reistijden van het KIM'. Deze rapportage is opgenomen door het

Steunpunt Economisch Expertise van Rijkswaterstaat op de centrale website voor werkwijzers en kengetallen ten behoeve van MKBA's: <https://www.rwseconomie.nl>.

In de MKBA wordt aangegeven welke economische onderbouwing ten grondslag ligt aan de keuze voor de kengetallen voor reistijdwaardering. In de basisberekeningen zijn hoge waarderingen voor luchtvaart gebruikt aangezien het onlogisch lijkt dat de reistijd (en de betrouwbaarheid hiervan) in het voortransport lager wordt gewaardeerd (lees onprettiger wordt gevonden) dan de reistijd in de lucht: in het voortransport bestaat er immers het risico op het missen van de vlucht, wat grotere consequenties heeft dan de vertraging in het voortransport alleen. Bovendien stelt de MKBA dat het aannemelijk is dat de vliegtuigreiziger meer bereid is te betalen om ergens sneller te zijn dan een automobilist: dit alleen al omdat de lagere inkomensklassen minder zijn vertegenwoordigd onder vliegtuigpassagiers dan onder automobilisten.

In de gevoeligheidsanalyse laat Decisio zien wat het effect op het MKBA-saldo zou zijn indien met een lagere reistijdwaardering zou zijn gerekend in plaats van met de waardering van vliegtuigpassagiers. Uit deze analyse blijkt dat er nog steeds een sterk positief MKBA-saldo is. De analyse is dus robuust.

Er kan daarom geconcludeerd worden dat Decisio in de MKBA terecht rekent met de hoge reistijdwaardering voor luchtvaart om de welvaartseffecten voor passagiers te bepalen. Uit de gevoeligheidsanalyse voor dit aspect blijkt dat de uitkomst van de MKBA robuust is.

Kosten van hinder – negatieve effecten voor de recreatiesector (iia)

Indiener van de zienswijze stelt dat in de MKBA het effect van vliegtuiglawaai op de recreatieve sector onder de aansluitroutes voorzichtshalve ingeschat leidt tot 10 procent omzetzijding bij de sector, wat een effect heeft van - € 0,3 miljard op het MKBA-saldo en een verlies van 520 banen.

De genoemde omzetzijding van 10 procent is een aanname van de indieners van de zienswijze en niet nader onderbouwd. Er wordt gerefereerd aan een door de RECRON gehouden peiling onder recreatieondernemers. Deze peiling door RECRON is gehouden ten tijde van een maatschappelijk debat over de aansluitroutes ter indicatie van de zorgen van recreatieondernemers over die aansluitroutes. De onderzoeksopzet was niet van dien aard dat op basis hiervan betrouwbare uitspraken over de te verwachten procentuele omzetzijding kunnen worden gedaan. Bovendien is de aanname van 10 procent omzetzijding gekoppeld aan de totale omzet van de sector verblijfsrecreatie onder de aansluitroutes (6 kilometer aan weerszijde van de routes), zonder nadere beschouwing of al deze bedrijven bij een eventuele toename van geluidhinder evenveel omzetzijding zouden hebben (het effect wordt even hoog verondersteld dichtbij de luchthaven als ver weg van de luchthaven, en even hoog recht onder de route als 6 km van de route).

In de studie van Stratagem naar de werkgelegenheidseffecten van Lelystad Airport, opgesteld in het kader van de Alderstafel, is ook ingezoomd op de mogelijk negatieve effecten voor de recreatiesector. Stratagem stelt dat negatieve effecten voor de sector als gevolg van bijvoorbeeld meer geluidsoverlast onder de routes als gevolg van Lelystad Airport in evenwicht zijn met positieve effecten van bijvoorbeeld extra inkomend toerisme en recreanten.

Het staat al met al niet vast dat er een effect op omzet en werkgelegenheid van de toerisme- en recreatiesector zal zijn. Het effect is daarom in de MKBA terecht niet kwantitatief meegenomen. Het ministerie van IenW neemt de zorgen van de recreatieondernemers zeer serieus. De minister heeft aan de Tweede Kamer laten weten dat effecten voor de toerisme- en recreatiesector worden meegenomen in het op te stellen monitoringprogramma (Kamerstuk 31936 nr. 462). Momenteel wordt de systematiek hiervoor ontwikkeld. De minister heeft RECRON en de provincies gevraagd deel te nemen in de begeleidingsgroep voor deze onderzoeksopdracht.

Kosten van hinder – geluidhinder onder aansluitroutes (iib)

Indiener van de zienswijze stelt dat in de MKBA (2014) ten onrechte de kosten van geluidhinder in de gebieden onder de aansluitroutes niet zijn meegenomen. Op basis van 45.000 vliegtuigbewegingen komt dit volgens indiener neer op een kostenpost van € 170 miljoen per jaar, wat in totaal neerkomt op een netto contante waarde van € -2,1 miljard voor de MKBA. Deze waarden zijn berekend met kengetallen uit het handboek Milieuprijzen dat is gepubliceerd in 2017. Bij deze berekening meldt de indiener van de zienswijze dat er in het handboek een drempelwaarde geldt van 50 dB Lden. De indiener rekent een kostenpost toe aan alle inwoners onder de aansluitroutes op basis van een absolute toename van de geluidsbelasting van 5 dB, zonder rekening te houden met de genoemde drempelwaarde.

Het ministerie van IenW deelt de berekeningsmethodiek en het uitgangspunt niet. Uit de MER-actualisatie 2018 blijkt dat het gebied onder de aansluitroutes buiten de wettelijke 56 en 48 dB(A) contouren én buiten

de niet-wettelijke 40 dB Lden contour valt. Dit betekent dat het gebied een geluidsbelasting zal ervaren die significant lager is dan de drempelwaarde van 50 dB Lden.

In de MKBA worden geen kosten meegenomen voor gebieden die onder de aansluitroutes liggen. Inwoners in deze gebieden zullen een geluidsbelasting ervaren die significant onder de drempelwaarde ligt waarboven kosten meegenomen moeten worden.

Effect van autonome groei (iii)

Indiener van de zienswijze wijst erop dat in de MKBA is opgenomen wat het effect is op de uitkomsten van de MKBA, als de capaciteit op Lelystad Airport wordt ingevuld door autonome groei in plaats van door overloop van Schiphol. Indiener geeft aan dat in de MKBA staat dat dit effect € 841 miljoen is.

Dit is juist, er is in de MKBA een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd van het scenario dat de 45.000 vliegtuigbewegingen volledig ingevuld worden op basis van autonome groei en er dus geen ruimte op Schiphol gecreëerd wordt om extra vluchten voor de hub-operatie te accommoderen. De gevoeligheidsanalyse wijst uit dat in dat geval het MKBA-saldo vijftien procent lager ligt, wat neerkomt op een MKBA van € 841 miljoen lager. Het positieve MKBA-saldo dat dan resteert is € 4,5 miljard (in plaats van € 5,3 miljard).

Zelfs in een situatie van volledige autonome groei op Lelystad Airport (45.000 vliegtuigbewegingen), leidt dit tot een positief MKBA-saldo van € 4,5 miljard.

Q: A15 + J19 + J20 + L23 + H64

Er zijn meerdere zienswijzen ingediend over (de omvang van) maatschappelijke en economische effecten, soms toegespitst op de regio Lelystad versus de regio Schiphol:

- Wegen de baten op tegen de (economische) lasten? Indiener twijfelt aan de geschetste economische voordelen (doorgroei Schiphol, sluiting Teuge, verminderde mogelijkheden uitbreiding woonkernen, daling huizenprijzen).
- Verzoek om bij de overwegingen vooral de lange termijn (maatschappelijke) belangen te overwegen en niet de korte termijn belangen van bedrijven en Schiphol.
- Oproep om te kiezen voor welzijn, gezondheid van burgers, natuur, milieu en klimaat in plaats van voor economisch belang, economische groei en belangen van de Randstad versus belangen in de rest van het land.
- Indiener stelt dat de werkgelegenheid van Lelystad Airport in Flevoland wordt overschat. Het gaat om ongeveer een stijging van 1 procent van het aantal arbeidsplaatsen in Flevoland. Waarschijnlijk verdwijnt nog een deel van de werkgelegenheid van Schiphol, waarvan veel werknemers woonachtig zijn in Flevoland. Daarnaast is het voor bedrijven in Flevoland nu al lastig om personeel te vinden en zou het dus alleen maar lastiger worden, heeft het een remmende werking op de ontwikkeling van nieuwe initiatieven in het bedrijfsleven, zullen er in dit geval vooral werknemers uit het buitenland worden aangetrokken, staat het niet in verhouding met de kosten voor de belastingbetaler en bovendien kunnen geen concrete cijfers worden gegeven hoeveel werkgelegenheid het gaat opleveren. Waarschijnlijk zal veel automatisering plaatsvinden, waardoor er maar weinig arbeidsplekken worden gecreëerd.
- De heer Alders en het ministerie van IenW gebruiken veelvuldig het argument dat er bij Lelystad Airport minder mensen gehinderd worden dan bij Schiphol. Deze vergelijking klopt niet, omdat uit eerder onderzoek (Quickscan MKBA) juist is gebleken dat doorgroeien op Schiphol maatschappelijk gunstiger is dan het uitbreiden van Lelystad Airport.

A:

Uit de MKBA blijkt dat doorgroeien op Schiphol de grootste positieve score in de MKBA oplevert, maar dat dit gepaard gaat met een forse toename van de hinder. Uit het onderzoek blijkt ook dat het ontwikkelen van Lelystad Airport positief scoort en dat deze positieve score met aanzienlijk minder hinder gerealiseerd wordt. Mede op basis van deze informatie heeft het kabinet met steun van de Kamer gekozen voor het ontwikkelen van Lelystad Airport.

Om in de besluitvorming van een zo recent mogelijk beeld uit te kunnen gaan is een actualisatie van de quickscan MKBA Schiphol en Lelystad Airport middellange termijn uitgevoerd. In deze actualisatie is rekening gehouden met het door het kabinet meegegeven kader. Vanwege enkele onzekerheden is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd waarin diverse (ook extreme) scenario's zijn doorgerekend en zijn de resultaten daarvan weergegeven met ruime bandbreedtes. De bandbreedtes uit de gevoeligheidsanalyse laten een voldoende eenduidig en robuust beeld zien: De ontwikkeling van Lelystad Airport heeft een positief resultaat in de MKBA.

In de MKBA zijn alle maatschappelijke kosten en baten onderzocht. Zo ook verschillen in reistijden en bijkomende kosten van extra kilometers. In de uiteindelijke beslissing over Lelystad Airport is alle informatie, waar onder de MKBA en het MER, maar ook overige informatie meegewogen. Het totaalpakket aan informatie laat zien dat het ontwikkelen van Lelystad Airport positief uitpakt.

Naast de langetermijnverkenning is uit een MKBA, die in 2009 is uitgevoerd in het kader van de totstandkoming van de Luchtvaartnota, naar voren gekomen dat spreiding van de marktvraag over de luchthavens Schiphol, Eindhoven en Lelystad ten opzichte van andere spreidingsalternatieven met de minste negatieve effecten gepaard gaat. Deze MKBA genaamd 'Follow up van Aldersadvies: Onderzoek naar de kosteneffectiviteit van verschillende spreidingsalternatieven', Amsterdam, januari 2009, is te raadplegen via

www.alderstafel.nl/documenten.

Q: A25

Er moet een zeer zorgvuldige MKBA voor het hele getroffen gebied komen met een adequate afweging van alle baten en alle kosten (door een onafhankelijke organisatie). Gezondheidsschade etc. van buiten de directe omgeving (dus Gelderland, Overijssel etc.) moet ook worden meegenomen, daling van huizen, het niet verder kunnen uitbreiden van steden zoals Zwolle en Dronten, de economische schade van geluid, de milieu gerelateerde ziektelast (fysiek en mentaal), arbeidsongeschiktheid van mensen, de schade aan agrifoodbedrijven, bedrijven onder de laagvliegroutes die geluidsgevoelig zijn, de schade aan natuur, vermindering van toerisme, aantasting van woonklimaat o.a. door slaapverstoring, de verminderde WOZ-belastinginkomsten als gevolg van de waarde daling van huizen door Lelystad Airport, daling van het Bruto Nationaal Geluk. Daarnaast moeten de kosten voor de CO₂-reductie ook in de MKBA worden meegenomen en de kosten voor het niet kunnen realiseren van windparken/of het plaatsen van windmolens dichtbij woonkernen waardoor woningprijzen nog meer dalen.

A:

De kosten en baten van het openstellen van Lelystad Airport voor commercieel verkeer zijn in beeld gebracht. In 2008 is een MKBA opgesteld door de onafhankelijke bureaus Decisio, Louter en SEO. Deze MKBA is in 2014 geactualiseerd. De actualisatie betrof onder meer het bepalen van de kosten en baten van het overeengekomen aantal vliegtuigbewegingen voor Lelystad Airport van 45.000. Deze actualisatie is opgesteld door de onafhankelijke bureaus Decisio, SEO en To7o. Beide MKBA's zijn door de opstellers uitgevoerd conform de destijds geldende OEI-leidraad voor MKBA's die door het CPB en PBL is opgesteld. In de MKBA is, conform de OEI-leidraad, aandacht gegeven aan de negatieve effecten voor mens, milieu en ruimte als gevolg van de opening van de luchthaven. Dit zijn de zogenaamde externe effecten. Deze zijn zoveel mogelijk gekwantificeerd en gemonetariseerd. Waar dit niet mogelijk was, zijn die effecten kwalitatief beschreven en geduïd. Hierbij is de relatie met het MER gelegd voor verdere invulling van het effect. De conclusie die op basis van de MKBA kan worden getrokken is dat de maatschappelijke baten aanzienlijk hoger zijn dan de maatschappelijke kosten, ook met inachtneming van de door de opstellers niet gekwantificeerde posten.

Q: A13

Er zijn betere projecten om in te investeren die een beter rendement hebben en bovendien minder vervuילend zijn (bijvoorbeeld energietransitie en Brabant Valley) Het duurt nog heel lang (2028) totdat Lelystad Airport verwacht winst te maken, waardoor het alleen maar geld kost i.p.v. geld oplevert zoals de andere eerder genoemde projecten.

A:

De nut en noodzaak van Lelystad Airport is de resultante van het onderzoek naar de toekomstige ontwikkeling van Schiphol en het 'Aldersakkoord uit 2008' waarin het kabinet geadviseerd is over de ontwikkeling van Schiphol in combinatie met Lelystad Airport en Eindhoven Airport. Het kabinet nam dit advies over en gaf de heer Alders opdracht om capaciteit te vinden voor 70.000 vliegtuigbewegingen op Eindhoven Airport en Lelystad Airport gelet op de groei van de luchtvaart. In 2012 leidde dat tot het Aldersadvies Lelystad Airport en het besluit van het kabinet om Lelystad Airport te ontwikkelen en geschikt te maken voor uiteindelijk 45.000 vliegtuigbewegingen. Het voornemen van het kabinet is dat Lelystad Airport met ingang van 2020 op deze manier bijdraagt aan het ontlasten van Schiphol. Het ondernemingsplan toont de levensvatbaarheid van de luchthaven aan. Daarnaast is in de MKBA het maatschappelijk-economisch rendement van het voornemen bepaald. Deze is substantieel.

Zie voor meer informatie het ondernemingsplan van Lelystad Airport

http://www.alderstafel.nl/uploads/1/4/1/3/14138220/spl_sg_lelystad_ondernemingsplan.pdf

Q: H7

De groei levert vooral meer goedkope pretvluchten en massatoerisme op, zonder economisch nut.

A:

Indiener van deze zienswijze stelt dat vakantievluchten geen economisch nut opleveren. De kosten en baten van het openstellen van Lelystad Airport voor commercieel verkeer zijn in beeld gebracht. Ten tijde van de besluitvorming over de ontwikkeling van Schiphol in relatie tot de regionale luchthavens aan de Alderstafel 2008 is een MKBA opgesteld door de onafhankelijke bureaus Decisio, Louter en SEO. Deze MKBA is in 2014 geactualiseerd in het kader van de Alderstafel Lelystad. Deze actualisatie betrof onder meer het bepalen van de kosten en baten van het overeengekomen aantal vliegtuigbewegingen voor Lelystad Airport van 45.000. Deze actualisatie is opgesteld door de onafhankelijke bureaus Decisio, SEO en TO70. Beide MKBA's zijn door de opstellers uitgevoerd conform de destijds geldende OEI-leidraad voor MKBA's die door het CPB en PBL zijn opgesteld.

In de MKBA is, conform de OEI-leidraad, volwaardig aandacht gegeven aan de negatieve effecten voor mens, milieu en ruimte als gevolg van de opening van de luchthaven. Dit zijn de zogenaamde externe effecten. Deze zijn zoveel mogelijk gekwantificeerd en gemonetariseerd. Voor zover dit niet mogelijk was, zijn die effecten kwalitatief beschreven en geduid. Hierbij is de relatie met het MER gelegd voor verdere invulling van het effect.

De conclusie die op basis van de MKBA kan worden getrokken is dat de maatschappelijke baten factoren hoger zijn dan de maatschappelijke kosten, ook met inachtneming van de door de opstellers niet-gekwantificeerde posten.

Q: A42

Aangezien de luchthaven veel later open gaat dan gepland en er ook in eerste instantie minder vluchten plaatsvinden is er nieuw onderzoek nodig naar de economische onderbouwing. Is het wel rendabel?

Andere kleine luchthavens zijn immers vaak niet rendabel gebleken.

A:

In het ondernemingsplan Lelystad Airport is door de exploitant in een business case onderbouwd dat de luchthaven op termijn rendabel zal zijn. Hierbij is rekening gehouden met een geleidelijk groeipad van vliegtuigbewegingen conform de afspraken, in drie fasen; ontwikkeling richting 10.000 vliegtuigbewegingen, daarna richting 25.000 vliegtuigbewegingen en uiteindelijk tot 45.000 vliegtuigbewegingen.

Ook is rekening gehouden met aanloopverliezen door onderbenutting van de faciliteiten in de eerste jaren. Deze business case is onderworpen aan een second opinion door bureau Stratagem, waarin de conclusie wordt getrokken dat de onderbouwing van de business case plausibel is.

Gelet op het feit dat het maximum aantal vliegtuigbewegingen handelsverkeer in de eindsituatie (45.000) ongewijzigd is gebleven en het groeipad van 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer tot 2023 en de voorziene doorgroei daarna, is de conclusie gerechtvaardigd dat de exploitatie op termijn nog steeds rendabel is.

Q: A45

Zijn de benodigde investeringen in infrastructuur (bijvoorbeeld verbreding A6 en andere nieuwe wegen en ontsluitingswegen) wel meegenomen in de MKBA?

A:

In de MKBA zijn de investeringen in hoogwaardig busvervoer, een halve aansluiting op de A6 en een verbindingsweg naar de luchthaven meegenomen. De kosten van de verbreding van de A6 en onderliggend wegennet zijn niet meegenomen. In de MKBA wordt dit toegelicht. In het MER 2014 en in de actualisatie van het MER 2018 wordt hierop verder ingegaan. Er blijkt dat als gevolg van de opening van Lelystad Airport op het wegennet geen kritieke situaties zullen ontstaan en dat uitbreiding van het wegennet vanwege de voorgenomen activiteit op Lelystad Airport niet nodig zal zijn.

Q: A55

Het is te betwijfelen of er wel sprake kan zijn van een levensvatbare luchthaven. Vliegtuigmaatschappijen hebben aangegeven geen interesse te hebben om te vliegen vanaf Lelystad Airport. Dit moet worden

meegenomen in de business case van Lelystad Airport. De verwachte economische ontwikkeling wordt op deze manier overschat. Vliegtuigen op geringe hoogte ondervinden veel luchtweerstand, wat de maatschappijen veel extra kerosine kost. Daarnaast zullen de brandstofprijzen op Lelystad Airport hoger zijn, wat het voor maatschappijen onaantrekkelijk maakt om op Lelystad Airport te vliegen. Het is dan ook de vraag of de prijsvechters wel zo happig zullen zijn om naar Lelystad Airport te verhuizen. Daarnaast zijn enkele bestaande kleinere vliegvelden niet rendabel gebleken. Ook de situatie waarin de luchtvaart zich niet zal ontwikkelen zoals in vele aannames wordt voorgesteld, bijvoorbeeld als gevolg van verhoging van de ruwe brandstofprijzen, verhoogde CO₂-uitstootbeperkingen, airportontwikkelingen in Europa, het nabije Oosten en Noord-Afrika, zal er voor zorgen dat Lelystad Airport niet levensvatbaar is.

A:

In het ondernemingsplan van Lelystad Airport wordt vastgesteld dat omstreeks 2028 een positief exploitatiesaldo zal worden bereikt. Verwacht wordt dat de luchthaven dan een volume groot commercieel verkeer van 16.000 vliegtuigbewegingen met 2,4 miljoen passagiers zal omvatten. Vanaf dat moment worden de investeringen en de tot dat jaar gecumuleerde aanloopverliezen terugverdiend. Omstreeks 2035 zullen de volledige investeringskosten terugverdiend zijn. Uitstel van de opening heeft overall een negatief effect op de businesscase en op de maatschappelijke kosten-baten-verhouding. Met het Wijzigingsbesluit wordt een maximum aantal van 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar vastgesteld. Gelet op het feit dat het maximum aantal vliegtuigbewegingen handelsverkeer in de eindsituatie ongewijzigd is gebleven en het groeipad naar 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar naar 2023 en de voorziene doorgroei daarna, bestaat de overtuiging dat de gewijzigde situatie binnen de al in het luchthavenbesluit 2015 voorziene onzekerheidsmarges valt en de exploitatie op termijn nog steeds rendabel is.

De tijdelijke aansluitroutes zijn zo ingericht dat ze onder elke omstandigheid veilig gevlogen moeten kunnen worden. Routes worden daarom bewust conservatief ontworpen, waarbij de aangegeven vlieghoogte de minimale vlieghoogte is waarop moet kunnen worden teruggevallen, ook in het geval van bijvoorbeeld verstoringen. In de praktijk laten de operationele omstandigheden het vaak toe sneller te stijgen in opdracht van de luchtverkeersleider en dus hoger te vliegen. Dit leidt tot efficiënter vliegen. De exploitant van Lelystad Airport is verantwoordelijk voor de strategie om klanten (luchtvaartmaatschappijen) aan zich te binden. In zijn algemeenheid maken luchtvaartmaatschappijen een afweging om van en naar een bepaalde luchthaven te vliegen die afhankelijk is van een breed scala aan factoren en niet alleen afhankelijk van de kosten van brandstofverbruik.

Q: A82

Bent u bereid om een aantoonbare levensvatbaarheid, mede in het licht van de huidige kennis (van o.a. de Kennisscan) als argument te hanteren bij de uiteindelijke afweging voor de uitbreiding van de luchthaven, in die zin dat dit randvoorwaardelijk is bij het verlenen van de vergunning? Kunt u uw antwoord(en) motiveren?

A:

Met het op 1 april 2015 in werking getreden Luchthavenbesluit Lelystad is de vergunning reeds verleend. Deze vergunning is mede op basis van het ondernemingsplan verleend. In het ondernemingsplan is door de exploitant NV Luchthaven Lelystad in een business case onderbouwd dat de luchthaven op termijn rendabel zal zijn. Hierbij is rekening gehouden met een geleidelijk ingroeipad van vliegtuigbewegingen, in drie fasen: ontwikkeling richting 10.000 vliegtuigbewegingen, daarna richting 25.000 vliegtuigbewegingen en ten slotte tot 45.000 vliegtuigbewegingen. Ook is rekening gehouden met aanloopverliezen door onderbenutting van de faciliteiten in de eerste jaren. Deze business case is onderworpen aan een second opinion door bureau Stratagem, waarin de conclusie wordt getrokken dat de onderbouwing van de business case plausibel is.

https://www.alderstafellellystad.nl/uploads/1/4/1/3/14138220/20140512_second_opinion_ondernemingsplan_la.pdf.

In de verkenningsfase van de Luchtvaartnota is gewerkt aan een onafhankelijke kennisbasis. Bij de afwegingen die het kabinet gaat maken over de toekomst van de luchtvaart in Nederland is kennis onmisbaar. Het PBL en het NLR, hebben op verzoek van de minister een scan gemaakt van de literatuur zoals gepubliceerd in openbare (semi)wetenschappelijke onderzoeksrapporten, ten aanzien van de meest relevante thema's voor de Luchtvaartnota. Daarnaast heeft het KIM een factsheet over luchtvaartontwikkelingen opgesteld en heeft het RIVM een onderzoek gedaan naar gezondheidseffecten. De opbrengst komt onder meer tegemoet aan de behoefte van veel belanghebbenden om meer inzicht te hebben in de beschikbare kennis op het luchtvaarterrein. De kennis scans betreffen globale en bondige overzichten op

basis waarvan gericht terug kan worden gezocht in de enkele honderden doorgenomen bronnen, wat helpt om te komen tot onderbouwde beleidskeuzes in de nog op te stellen Luchtvaartnota. De kennisinstellingen hebben op verzoek van het ministerie, vanuit de eigen zelfstandige verantwoordelijkheid, hun producten opgeleverd. Het PBL heeft in haar kennisscan tevens aanvullende kennisvragen gesteld. In de verdiepingsfase van de Luchtvaartnota zal worden gezien hoe deze kennisvragen worden benut. Onderzoeken die uitgevoerd zijn in het kader van Lelystad Airport zijn conform de daarvoor geldende richtlijnen uitgevoerd. De resultaten van de Kennisscan ter bevordering van de luchtvaartnota doen daar niets aan af.

Q: A83

In de financiële onderbouwing van Lelystad Airport wordt gezegd dat GA van marginale invloed is op de directe exploitatie van de luchthaven. Echter vanaf het begin af aan heeft GA een belangrijke economische en maatschappelijke betekenis gehad. Er moet zorgvuldig onderzoek gedaan worden naar deze effecten, omdat GA wel van toegevoegde waarde is en zal blijven voor Lelystad Airport.

A:

In het ondernemingsplan voor Lelystad Airport uit 2014 is rekening gehouden met de gewijzigde samenstelling van het verkeer, er is een afbouw van klein verkeer opgenomen. Hierbij wordt (in beperkte mate) ruimte gehouden voor GA verkeer. Hierbij zijn ook aannames gedaan over de aantallen klein verkeer die in de eindsituatie bij 45.000 vliegtuigbewegingen nog redelijkerwijs mogelijk zijn. Hierbij is rekening gehouden met 12.000 helikopterbewegingen en circa 30.000 overig verkeer.

Voor de toekomstige ontwikkeling van general aviation-activiteiten is werkspoor 7 aan de Alderstafel ingericht. Deze wordt door de provincie en Luchthaven voortgezet. Daarnaast vindt er overleg plaats tussen luchthaven, luchtverkeersleiding en de huidige gebruikers van de luchthaven in het kader van de omschakeling naar een gecontroleerd luchtruim.

Q: A97

Verzoek om aan te geven op basis van welke studie de groei van de werkgelegenheid is vastgesteld. Wordt hier puur de locatie van de luchthaven zelf bedoeld, waarvoorheen geen of amper activiteit was? Tevens verzoek om nu wel een onafhankelijke second opinion van de eerste werkgelegenheid studie voor Lelystad Airport uit te laten voeren. De studies die tot nu toe zijn uitgevoerd zijn niet objectief en in een te kleine regio uitgevoerd.

A:

Het effect op de werkgelegenheid is onder meer bepaald in de studie 'Update Werkgelegenheidseffecten ontwikkeling Lelystad Airport' door bureau Stratagem en in de geactualiseerde MKBA die is uitgevoerd door de bureaus Decisio, SEO en To70. Deze bureaus hebben objectief onderzoek uitgevoerd en zijn onafhankelijk. De geografische scope van de eerste studie was Flevoland. De scope van de tweede studie was de regionale en nationale schaal.

Q: A98 + A99 + A100

Er wordt nog steeds gebaseerd op een (intussen) verouderd ondernemingsplan van Lelystad Airport. Verzoek om de toekomstvastheid van het luchthavenbesluit te verhogen en om aan te dringen op een update van het vigerende ondernemingsplan. Daarnaast wordt er verlies gemaakt aangezien Lelystad Airport later open gaat dan in eerste instantie was gepland. Dit verlies wordt uit de schatkist betaald omdat Lelystad Airport onderdeel is van Schiphol, wat weer onderdeel is van de overheid. Is dit verlies meegenomen in de MKBA? Mag het ministerie een luchthavenbesluit nemen in de zekerheid dat bij het effectueren van die vergunning er langdurig overheidsgeld in wordt meegenomen? Kunt u aangeven over welke orde grootte van bedragen we het hebben en over welke termijn dit zich zou kunnen afspelen? Ook wordt de financiële impact in de toelichting beschreven als 'groter' (in het geval de uitstel van de opening voortduurt). De Kennisscan luchtvaartnota geeft aan dat deze raming onvoldoende onderbouwd is en dat economische gevolgen in een breder kader moeten worden geplaatst. De schrijvers geven aan dat de negatieve gevolgen redelijkerwijs worden gecompenseerd door andere sectoren. Bent u voornemens om de tekst op dit punt te herzien?

A:

Het Luchthavenbesluit Lelystad dat op 1 april 2015 in werking is getreden is vastgesteld mede op basis van het Ondernemingsplan. Dit Ondernemingsplan gaat uit van een ingroeipad, waarbij de luchthaven wordt geopend voor handelsverkeer in 2018 en de eerste tranche van 25.000 vliegtuigbewegingen in 2033 wordt

bereikt (base case scenario). Het Ondernemingsplan gaat daarbij uit van het bereiken van 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer in 2023. Opening van Lelystad Airport wordt verwacht in 2020. Naar aanleiding van de door de Tweede Kamer aangenomen motie van de leden Bruins en Paternotte (TK 2017/18, 31 936, nr. 436) zijn de effecten van deze veranderende planning op de businesscase van Lelystad Airport in kaart gebracht. Deze effecten zijn bij brief van 21 februari 2018 met de Tweede Kamer gedeeld. De exploitant heeft daarbij aangegeven dat bij uitstel van de opening de aanloopverliezen conform de scenario's opgenomen in de business case worden vergroot. Lelystad Airport heeft aangegeven dat dit uitstel van 2 jaar per saldo een additioneel negatief financieel effect heeft van € 8 miljoen. De overige directe en indirecte maatschappelijke en economische effecten zijn in deze bedragen echter niet meegenomen. Daarbij kan gedacht worden aan lokale en regionale effecten bij samenwerkingspartners en effecten op de werkgelegenheid. Ook landelijke economische en maatschappelijke effecten voor de mainport Schiphol en de daarmee samenhangende directe en indirecte gevolgen voor bijvoorbeeld de werkgelegenheid en het vestigingsklimaat zijn niet meegenomen. Dit betreft een aanzienlijk grotere (financiële) impact. Uitstel heeft overall een negatief effect op de businesscase en op de maatschappelijke kosten-baten-verhouding. Met het luchthavenbesluit is een maximum aantal van 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar mogelijk gemaakt. Gelet op het feit dat het maximum aantal vliegtuigbewegingen handelsverkeer in de eindsituatie ongewijzigd is gebleven en het groeipad naar 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar naar 2023 en de voorziene doorgroei daarna is de conclusie gerechtvaardigd dat de gewijzigde situatie binnen de al in het luchthavenbesluit 2015 voorziene onzekerheidsmarges valt en de exploitatie op termijn nog steeds rendabel is. Van enigerlei subsidiëring van de luchthavenexploitatie door de belastingbetaler is geen sprake.

Q: A95 + A96 + A102

- In 2008 en 2014 is een quickscan MKBA uitgevoerd voor het luchthavenbesluit over Lelystad Airport 2015. Hier zijn onvoldoende punten meegenomen, zoals de positieve en negatieve effecten voor het oude land, een te hoog gewaardeerd welvaartseffect van Lelystad Airport en de kosten van geluidshinder. Ook waren de laagvliegroutes toen nog niet bekend en dus niet meegenomen. De quickscan is voornamelijk gebaseerd op aannames en onzekerheden. Een quickscan kan geen uitgangspunt zijn voor een luchthavenbesluit. Ondanks dat er veel tijd is verstreken sinds de eerste quickscan, is er nog steeds, ten onrechte, geen gedegen MKBA. Zolang er geen volledige MKBA is, kan Lelystad Airport niet open.
- Hoewel bekend was dat de eerder uitgevoerde MKBA's enkel een quickscan waren, is er in de actualisatie van het luchthavenbesluit geen nieuwe MKBA gekomen en geen aandacht besteed aan recentere ontwikkelingen voor bijvoorbeeld de laagvliegroutes en het feit dat Lelystad Airport niet langer een twin airport van Schiphol is. Dit is onzorgvuldig.
- In het Wijzigingsbesluit wordt op pagina 36 geconcludeerd dat de positieve maatschappelijke effecten van het ontwikkelen van de luchthaven op werkgelegenheid en bereikbaarheid de negatieve effecten overstijgen. Bent u het eens dat na een kritische beschouwing van de berekeningen van die effecten, er geconcludeerd kan worden dat dit dus niet het geval is?

A:

De kosten en baten van het openstellen van Lelystad Airport voor commercieel verkeer zijn in beeld gebracht. Ten tijde van de besluitvorming over de ontwikkeling van Schiphol in relatie tot de regionale luchthavens aan de Alderstafel 2008 is een MKBA opgesteld door de onafhankelijke bureaus Decisio, Louter en SEO. Deze MKBA is in 2014 geactualiseerd in het kader van de Alderstafel Lelystad. Deze actualisatie betrof onder meer het bepalen van de kosten en baten van het overeengekomen aantal vliegtuigbewegingen voor Lelystad Airport van 45.000. Deze actualisatie is opgesteld door de onafhankelijke bureaus Decisio, SEO en To7o. Beide MKBA's zijn door de partijen uitgevoerd conform de destijds geldende OEI-leidraad voor MKBA's die door het CPB en PBL zijn opgesteld.

In de MKBA is, conform de OEI-leidraad, volwaardig aandacht gegeven aan de negatieve effecten voor mens, milieu en ruimte als gevolg van de opening van de luchthaven. Dit zijn de zogenaamde externe effecten. Deze zijn zoveel mogelijk gekwantificeerd en gemonetariseerd. Voor zover dit niet mogelijk was, zijn die effecten kwalitatief beschreven en geduid. Hierbij is de relatie met het MER gelegd voor verdere invulling van het effect.

De conclusie die op basis van de MKBA kan worden getrokken is dat de maatschappelijke baten factoren hoger zijn dan de maatschappelijke kosten, ook met inachtneming van de door de opstellers niet-gekwantificeerde posten. Uit de geactualiseerde MER 2018 blijkt ten slotte dat de milieueffecten nauwelijks afwijken van de milieueffecten zoals bepaald in het MER 2014, ook als de effecten voor de tijdelijke situatie bij 10.000

bewegingen hierbij worden betrokken. Voor een aantal emissies is er een beperkte toename, terwijl de geluidbelasting lager is dan in 2014 was ingeschat. Het effect van deze afwijkingen op het MKBA-saldo is nihil.

Q: A101

In de MKBA 2014 worden aannames gedaan over de reistijd naar het vliegveld. Echter zijn er grote twijfels over deze aannames (bijvoorbeeld het altijd onder de herrie wonen versus één keer per jaar sneller bij een vliegveld zijn, is niet met elkaar te vergelijken) Verzoek om de voornemens om welvaartseffecten met betrekking tot reiskosten te heroverwegen.

A:

De kosten en baten van het openstellen van Lelystad Airport voor commercieel verkeer zijn in beeld gebracht. In de MKBA uit 2008 en 2014 zijn alle effecten conform de geldende OEI-leidraad voor MKBA's bepaald. De conclusie die op basis van de MKBA's kan worden getrokken is dat de maatschappelijke baten factoren hoger zijn dan de maatschappelijke kosten.

Q: A103

Bent u het met de kennisscan luchtvaartnota eens dat de hub functie van Schiphol met name profijtelijk is voor bedrijven, waarmee het profijt daarvan komt te liggen bij een gering aantal mensen en het bezwaar bij een groter aantal mensen? Is dit verschil toegepast in de MKBA en bent u het ermee eens dat de effecten op de leefomgeving wel mee gerekend hadden moeten worden in de Kennisscan luchtvaartnota?

A:

Bij de afwegingen die het kabinet moet maken, is kennis onmisbaar. Op verzoek van het ministerie heeft het PBL daarom een scan uitgevoerd van voor de Luchtvaartnota relevante en beschikbare kennis.

De Kennisscan Luchtvaartnota 2018 doet uitspraken over de effecten op de leefomgeving.

Uit de MKBA blijkt dat doorgroeien op Schiphol de grootste positieve score in de MKBA oplevert, maar dat dit gepaard gaat met een forse toename van de hinder. Uit het onderzoek blijkt ook dat het ontwikkelen van Lelystad Airport positief scoort en dat deze positieve score met een stuk minder hinder gerealiseerd wordt. Mede op basis van deze informatie heeft het kabinet met steun van de Kamer gekozen voor het ontwikkelen van Lelystad Airport.

Om in de besluitvorming van een zo recent mogelijk beeld uit te kunnen gaan is een actualisatie van de quickscan MKBA Schiphol en Lelystad Airport middellange termijn uitgevoerd. In deze actualisatie is rekening gehouden met het door het kabinet meegegeven kader. Vanwege enkele onzekerheden is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd waarin diverse (ook extreme) scenario's zijn doorgerekend en zijn de resultaten daarvan weergegeven met ruime bandbreedtes. De bandbreedtes uit de gevoeligheidsanalyse laten een voldoende eenduidig en robuust beeld zien: de ontwikkeling van Lelystad Airport heeft een positief resultaat in de MKBA. Een meer gedetailleerde analyse waar ruimer de tijd voor genomen wordt zou niet tot wezenlijk andere conclusies hebben geleid.

In de MKBA zijn alle maatschappelijke kosten en baten onderzocht. In de uiteindelijke beslissing over Lelystad Airport is alle informatie, waaronder de MKBA en het MER, maar ook overige informatie meegewogen. Het totaalpakket aan informatie laat zien dat het ontwikkelen van Lelystad Airport positief uitpakt.

Q: B26

Gezien het verhoogde brandstofgebruik dat het gevolg is van de geringe vlieghoogte is het de vraag of prijsvechters wel happig zijn op een verhuizing naar Lelystad Airport.

A:

De tijdelijke aansluitroutes vormen een beperkt deel van de totale route welke een vliegtuig aflegt van en naar Lelystad. De routes zijn zo ingericht dat ze onder elke omstandigheid veilig gevlogen moeten kunnen worden. Routes worden daarom bewust conservatief ontworpen, waarbij de aangegeven vlieghoogte de minimale vlieghoogte is waarop moet kunnen worden teruggevallen, ook in geval van bijvoorbeeld verstoringen. In de praktijk laten de operationele omstandigheden het vaak toe sneller te stijgen in opdracht van de luchtverkeersleider en dus hoger te vliegen. Dit leidt tot efficiënter vliegen en minder geluidhinder op de grond. Verder zijn met de Startbeslissing Luchtruimherziening maatregelen aangekondigd die per winter 2021/2022 de belemmeringen om ongehinderd te kunnen doorstijgen wegnemen. De exploitant van Lelystad Airport is verantwoordelijk voor de strategie om klanten (luchtvaartmaatschappijen) aan zich te binden. In zijn algemeenheid maken luchtvaartmaatschappijen een afweging om van en

naar een bepaalde luchthaven te vliegen die afhankelijk is van een breed scala aan factoren en niet alleen van de kosten van brandstofverbruik.

Q: B64

Indiener gaat ervan uit dat het Wijzigingsbesluit, bijvoorbeeld via de aangepaste definitie van ATC-slot, geen wijzigingen in de exploitatie van Lelystad Airport met een 'blokkenschema' brengt en verzoekt u dit nog een keer te bevestigen

A:

Lelystad Airport en RDW zijn in overleg om te onderzoeken of de bedrijfsvoering van beide organisaties op elkaar afgestemd kunnen worden. De reden voor de verplaatsing van het helikoptercircuit is toegelicht in paragraaf 2.2 van de nota van toelichting bij het Wijzigingsbesluit.

Q: L4

Er is schade te verwachten aan de regionale economie, als gevolg van verslechterd klimaat voor recreatie (bijvoorbeeld op de Veluwe, de Wieden, Weerribben, randmeren en recreatie in de buurt van Apeldoorn). Dit zal naast ondernemers ook werknemers treffen door negatieve effecten op de werkgelegenheid en waardedaling van ontroerend goed. Dit alles heeft negatieve gevolgen voor de leefbaarheid van de regio. We faciliteren buitenlandse toerisme ten koste van onze eigen toeristische sector. Hoe wordt ervoor gezorgd dat dit voorkomen wordt?

A:

In de studie van Stratagem naar de werkgelegenheidseffecten van Lelystad Airport, die is opgesteld in het kader van de Alderstafel, is ook ingezoomd op de mogelijk negatieve effecten voor de recreatiesector. Stratagem stelt dat negatieve effecten voor de sector als gevolg van bijvoorbeeld meer geluidsoverlast onder de routes als gevolg van Lelystad Airport in evenwicht zijn met positieve effecten van bijvoorbeeld extra inkomend toerisme en recreanten. Daarentegen is door RECRON gewezen op mogelijke omzetting onder haar leden op basis van een peiling. Het staat derhalve niet vast dat er schade te verwachten valt voor de toeristisch-recreatieve sector. Het ministerie van IenW coördineert op dit moment de ontwikkeling van een integraal monitoring- en evaluatieprogramma. Hierbij wordt een monitorings- en evaluatieprogramma ontwikkeld voor het gebied onder de tijdelijke aansluitroutes van en naar Lelystad Airport dat aansluit op en gecombineerd wordt met de monitoringsinitiatieven die reeds in de provincie Flevoland zijn ontwikkeld voor het gebied rondom de luchthaven. Voor de ontwikkeling van dit programma wordt, zoals in de kamerbrief van 21 februari 2018 reeds is aangegeven, een participatie proces opgericht waarin de wens en behoefte van de omgeving t.a.v. monitoring en evaluatie wordt opgehaald. Van de tweede helft van april tot begin juni 2019 vinden daarvoor bijeenkomsten plaats, als input voor de ontwikkeling van het programma onder leiding van het RIVM. Als onderdeel van het monitoring- en evaluatieprogramma zal ook een onderzoek worden gedaan naar de daadwerkelijke effecten op toerisme en recreatie, inclusief o-meting. De RECRON is betrokken bij dit onderzoek.

Q: J88

Het lijkt erop dat vliegtuigmaatschappijen alleen bereid zijn vanaf Lelystad Airport te vliegen, wanneer er lage tarieven voor de landingsrechten in rekening worden gebracht. In feite komt dit neer op een subsidie van de kant van de belasting betaler. Ook van diegenen, die geen gebruik maken van het vliegtuig.

A:

De exploitant van Lelystad Airport is verantwoordelijk voor de strategie om klanten (luchtvaartmaatschappijen) aan zich te binden. Deze ontwikkelt hiervoor een acquisitiestrategie. De opbrengsten van de exploitatie van de luchthaven zullen met name voortkomen uit havengelden (passagiersgelden, landingsgelden en parkeergelden voor vliegtuigen), concessies (uitgegeven aan horeca, retail en andere dienstverlening op de luchthaven) en parkeergelden (uit de parkeervoorzieningen voor auto's van reizigers). Per saldo laat het ondernemingsplan zien dat de luchthaven rendabel kan opereren zonder een bijdrage van de belastingbetaler. Van enigerlei subsidiëring van de luchthavenexploitatie door de belastingbetaler is geen sprake.

Q: L31

In paragraaf 6.1. Afweging van economische belangen en 6.1.1 wordt het volgende aangegeven: 'De exploitant heeft daarbij aangegeven dat bij uitstel van de opening de aanloopverliezen conform de

scenario's opgenomen in de business case worden vergroot.' Uit de bijhorende tekst en verdere toelichting op de beschrijving van de negatieve economische effecten als gevolg van de uitvoeringsvertraging, wordt niet duidelijk wat hier door de Lelystad Airport zelf over wordt gezegd en wat door het ministerie wordt aangegeven dat de (zelf onderzochte) economische gevolgen zijn.

A:

Door de exploitant zijn de effecten van de vertraging op de exploitatie van de luchthaven in beeld gebracht. Het ministerie heeft een kwantitatieve inschatting gemaakt van de overige financiële effecten. In de Kamerbrief van 21 februari 2018 heeft de minister de effecten van de vertraging op de businesscase beschreven. <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31936-462.html>.

6.2 Openstelling luchthaven

Het voornemen van het kabinet is dat in het jaar 2020 Lelystad Airport opengaat voor handelsverkeer. Lelystad Airport neemt een deel van het vliegverkeer van Schiphol over. Momenteel wordt Lelystad gebruikt voor klein vliegverkeer zoals lesvluchten, zakelijke vluchten, rondvluchten en vliegtuigverhuur.

In de eerste jaren na 2020 breidt het aantal vluchten op Lelystad Airport zich geleidelijk uit naar maximaal 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar. Dat zijn gemiddeld ca. 30 starts en landingen per dag. Dat is het maximaal aantal vliegtuigbewegingen dat voor Lelystad Airport mogelijk is bij de huidige indeling van het luchtruim.

De komende jaren wordt gewerkt aan een herindeling van het luchtruim. In de Startbeslissing voor de luchtruimherziening (Kamerstuk 31936 nr. 595) zijn de maatregelen gepresenteerd om de tijdelijke aansluitroutes te verhogen. Deze verbeteringen zullen al uiterlijk in de winter van 2021/2022 zijn doorgevoerd. Om door te kunnen ontwikkelen voorbij de 10.000 vliegtuigbewegingen is daarnaast verruiming van de luchtruim-capaciteit noodzakelijk. Dit gebeurt in het kader van het Luchtruimherziening (tweede spoor) en is in 2023 gereed.

6.2.1 Onderwerpen uit zienswijzen

Q: A4

Waarom kan Lelystad Airport niet worden beschouwd als een uitbreiding van Schiphol?

A:

Dit is niet mogelijk. Zowel uit EU-regelgeving als uit de Wet luchtvaart blijkt dat het moet gaan om één terrein. Luchthaven Schiphol en Lelystad Airport kunnen niet als één terrein worden beschouwd. Ze zijn niet aangrenzend. Verder maakt de Wet luchtvaart een expliciet onderscheid tussen de luchthaven Schiphol enerzijds en de overige burgerluchthavens (waaronder Lelystad) anderzijds. Voor iedere luchthaven wordt een eigen luchthavenbesluit gemaakt.

Q: A7

Verzoek om Lelystad Airport helemaal niet te openen (suggesties; enkel open als er geen hinder is voor omwonenden in een kring van 100km)

A:

De nut en noodzaak van Lelystad Airport is de resultante van het onderzoek naar de toekomstige ontwikkeling van Schiphol en het Aldersakkoord uit 2008 waarin het kabinet geadviseerd is over de ontwikkeling van Schiphol in combinatie met Lelystad Airport en Eindhoven Airport. Het kabinet nam dit advies over en gaf de heer Alders opdracht om capaciteit te vinden voor 70.000 vliegtuigbewegingen op Eindhoven Airport en Lelystad Airport gelet op de groei van de luchtvaart. In 2012 leidde dat tot het Aldersadvies Lelystad Airport en het besluit van het kabinet om Lelystad Airport te ontwikkelen en geschikt te maken voor uiteindelijk 45.000 vliegtuigbewegingen. Het voornemen van het kabinet is dat Lelystad Airport met ingang van 2020 op deze manier bijdraagt aan het ontlasten van Schiphol. Op grond van regelgeving zijn de contouren voor geluid en externe veiligheid vastgesteld. De actualisatie van het MER en de aanvullende berekeningen als gevolg van de verplaatsing van het helikopter oefencircuit laat zien dat voor geluid en externe veiligheid er sprake is van beperkte wijzigingen als gevolg van de actualisatie van het MER. Contouren worden beperkt anders en het aantal geluidgehinderden binnen de wettelijke contouren wordt lager. Voor de andere

milieueffecten geldt dat er geen of nauwelijks wijzigingen optreden als gevolg van het herstel van de fouten en het uitgaan van actuele aannamen en inzichten. Voor de milieueffecten van de tijdelijke aansluitroutes geldt dat de effecten van de gehele route passen binnen de effecten die in de MER-actualisatie in beeld zijn gebracht voor de eindsituatie met 45.000 vliegtuigbewegingen groot commercieel verkeer, aangevuld met bewegingen voor klein luchtverkeer, zakelijk en MRO verkeer en helikopterterverkeer. De Commissie voor de m.e.r. heeft geconcludeerd dat alle milieueffecten goed in beeld zijn gebracht, zodat deze volwaardig in de besluitvorming kunnen worden meegenomen.

Q: A17

Volgen de luchtvaartmaatschappijen die gebruik gaan maken van Lelystad Airport het internationale VN-verdrag?

A:

Luchtvaartmaatschappijen die gebruik gaan maken van Lelystad Airport moeten voldoen aan de geldende wet en regelgeving inclusief alle internationale regels.

Q: A22

Ga door met de opening van Lelystad Airport maar probeer wel het luchtruim zo snel mogelijk opnieuw in te delen.

A:

Deze zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen.

Q: A26 en A27

Dat er al investeringen zijn gedaan voordat de vergunningen binnen waren, er draagvlak voor Lelystad Airport was, er nog fouten in het MER zaten en dat het vliegveld daarom open moet is geen goed argument (de terminal kan desnoods als OV-hub worden ingezet) en heeft gezorgd voor oneigenlijke druk. Dit punt zou niet als argument voor openstelling gebruikt mogen worden.

A:

Met het op 1 april 2015 in werking getreden Luchthavenbesluit Lelystad is de vergunning reeds verleend. Op basis van dit besluit(/vergunning) zijn investeringen gedaan om de luchthaven in gereedheid te brengen voor het accommoderen van handelsverkeer.

De actualisatie van het MER, inclusief herstel van de fouten in de invoergegevens, maakte een beperkte wijziging van het luchthavenbesluit noodzakelijk. Om dit mogelijk te maken worden de daarvoor vereiste procedures, waaronder de zienswijzenprocedure, gevolgd. Het is aldus echter onjuist te veronderstellen dat investeringen worden gedaan zonder dat een vergunning is verleend

Q: A38

Er is geen plaats meer voor nieuwe vliegvelden. Er worden verschillende voorstellen gedaan zoals het aanleggen van bossen en groentetuinen op de locatie van Lelystad Airport of Lelystad Airport inzetten als zakelijk knooppunt voor vervoer van goederen per drone.

A:

De nut en noodzaak van Lelystad Airport is de resultante van het onderzoek naar de toekomstige ontwikkeling van Schiphol en het Aldersakkoord uit 2008 waarin het kabinet geadviseerd is over de ontwikkeling van Schiphol in combinatie met Lelystad Airport en Eindhoven Airport. Het kabinet nam dit advies over en gaf de heer Alders opdracht om capaciteit te vinden voor 70.000 vliegtuigbewegingen op Eindhoven Airport en Lelystad Airport gelet op de groei van de luchtvaart. In 2012 leidde dat tot het Aldersadvies Lelystad Airport en het besluit van het kabinet om Lelystad Airport te ontwikkelen en geschikt te maken voor uiteindelijk 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar. Met het op 1 april 2015 in werking getreden Luchthavenbesluit Lelystad is de vergunning reeds verleend. Naar aanleiding van de actualisatie van het MER wordt het luchthavenbesluit gewijzigd. Het voornemen van het kabinet is dat Lelystad Airport met ingang van 2020 op deze manier bijdraagt aan het ontlasten van Schiphol.

Q: A51

Voordat Lelystad Airport geopend kan worden en onder welke condities, moet er eerst een duidelijke visie (luchtvaartnota 2020-2050, debat over de toekomst van de luchtvaart) op commerciële luchtvaart in Nederland komen. De luchthaven mag alleen geopend worden als er niet laag gevlogen wordt.

Waarom moet de beslissing juist nu genomen worden terwijl de visie er nog niet is? Dit is ook geadviseerd door de Commissie voor de m.e.r.

A:

In oktober 2008 werd in het Aldersadvies Schiphol de vraag naar luchtvaart op 580.000 vliegtuigbewegingen in 2020 geraamd. In het door kabinet en Kamer overgenomen advies werd aangegeven dat voor 70.000 vliegtuigbewegingen ruimte moet worden gecreëerd op de regionale velden Eindhoven Airport en Lelystad Airport. In de Luchtvaartnota (2009) heeft het kabinet een definitieve afweging gemaakt ten aanzien van de verschillende alternatieven voor de opvang van de groei van Schiphol. De ontwikkeling van Lelystad Airport is derhalve opgenomen in de Luchtvaartnota uit 2009. Met het op 1 april 2015 in werking getreden Luchthavenbesluit Lelystad is de vergunning reeds verleend. Naar aanleiding van de actualisatie van het MER wordt het luchthavenbesluit gewijzigd. Het voornemen van het kabinet is dat Lelystad Airport met ingang van 2020 op deze manier bijdraagt aan het ontlasten van Schiphol.

De Luchtvaartnota waar het kabinet momenteel aan werkt zal een nieuw beleidskader omvatten voor de periode 2020-2050. Daarin wordt de opening van Lelystad Airport als gegeven beschouwd.

Met de tijdelijke aansluitroutes wordt binnen de gestelde randvoorwaarden en de huidige indeling van het luchtruim zo veel mogelijk tegemoet gekomen aan de wensen van bewoners en diverse belanghebbenden. Hierbij is het van belang erop te wijzen dat de ontworpen hoogtes van de aansluitroutes de minimale vlieghoogtes zijn waarop te allen tijde moet kunnen worden teruggevallen, ook in geval van bijvoorbeeld verstoringen. In de praktijk laten de operationele omstandigheden het vaak toe sneller te stijgen. Inmiddels zijn met de Startbeslissing Luchtruimherziening (april 2019) maatregelen aangekondigd die per winter 2021/2022 de belemmeringen om op de aansluitroutes ongehinderd te kunnen doorstijgen wegnemen.

Q: A53

Is Lelystad Airport nodig, zeker nu ook binnen Air France/KLM veranderingen op komst zijn?

A:

Het kabinet heeft in de Luchtvaartnota uit 2009 zijn visie uiteen gezet op de Nederlandse luchtvaart voor de komende 20 jaar. Daarin is een definitieve afweging gemaakt ten aanzien van de verschillende alternatieven voor de opvang van de groei van Schiphol. In deze Luchtvaartnota heeft het kabinet besloten dat de regionale luchthavens (Eindhoven en Lelystad) een rol zullen spelen bij het accommoderen van de marktvraag in Nederland. De verhoudingen tussen Air France/KLM houden hier geen verband mee.

Q: A54

Lelystad Airport is in strijd met de omgevingswet. Daarom moet het hele plan van Lelystad Airport niet doorgaan.

A:

Het luchthavenbesluit is niet in strijd met de Omgevingswet. Het luchthavenbesluit is gebaseerd op hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart en onder de Omgevingswet blijft dat zo. Regels in de luchthavenbesluiten die zich richten tot derden, waaronder gemeenten, worden overgebracht naar het Besluit kwaliteit leefomgeving onder de Omgevingswet. Het gaat daarbij om beperkingen voor de bestemming en het gebruik van de grond op en rondom de luchthaven. Deze overgang zal overigens nog niet direct op het tijdstip van de inwerkingtreding van de Omgevingswet plaatsvinden, maar later in een apart regelgevings-traject worden gerealiseerd.

Q: A61

Lelystad Airport is onvoldoende ingericht voor goede controles, er is slechte vertegenwoordiging van de KMAR.

A:

De KMAR voert verschillende taken uit op een aangewezen luchthaven, namelijk grenscontrole, politietak en toezicht. De politietak strekt zich uit over de handhaving van de openbare orde, hulpverlening en misdaadpreventie. Het toezicht houden richt zich op de naleving van de wet- en regelgeving met betrekking tot de beveiliging van de burgerluchtvaart op luchtvaartterreinen. De KMAR zorgt nu en zal in de toekomstige situatie zorgen voor voldoende bezetting om haar taken naar behoren uit te voeren.

Q: A78

Met de implementatie van de 'nieuwe' Luchtruimvisie, is het gevolg dat de veranderende routestructuren van en naar Schiphol ook in positieve zin winst kunnen halen uit de 'gehanteerde' geluidsbelasting voor de omgeving van Schiphol. Hierdoor kan Schiphol gewoon groeien en is Lelystad Airport dus niet nodig.

A:

Het kabinet heeft in de Luchtvaartnota uit 2009 zijn visie uiteen gezet op de Nederlandse luchtvaart voor de komende 20 jaar. Wanneer Nederland in 2020 een totale marktvraag voor Schiphol van 580.000 vliegtuigbewegingen wil accommoderen is inzet van regionale luchthavens noodzakelijk. In de Luchtvaartnota heeft het kabinet daarom besloten dat de regionale luchthavens (Eindhoven en Lelystad) een rol zullen spelen bij de ontwikkeling van de luchthavencapaciteit in Nederland. De herindeling van het luchtruim waarvan de resultaten nog niet bekend zijn doet niets aan dit besluit af.

Q: A107

Verzoek om het Wijzigingsbesluit en het MER 2018 niet vast te stellen. Tevens wordt verzocht om het Luchthavenbesluit Lelystad onverwijld in te trekken.

A:

De ingebrachte zienswijzen geven geen aanleiding om het luchthavenbesluit in te trekken. De aanpassingen van het Wijzigingsbesluit naar aanleiding van de zienswijzen, zijn opgenomen in hoofdstuk 3 van deze nota.

6.3 Luchthaveninfrastructuur

Lelystad Airport heeft één start- en landingsbaan van respectievelijk 2.400 meter en 2.100 meter. Daarnaast is 300 meter gereserveerd als verplichte veiligheidszone.

De windrichting heeft invloed op het baangebruik. Een andere windrichting betekent dat er een andere route gevlogen wordt omdat vliegtuigen tegen de wind moeten stijgen en landen. Als de baan in zuidwestelijke richting wordt gebruikt, wordt de start- en landingsbaan 'baan 23' genoemd. Wordt de baan in noordoostelijke richting gebruikt, dan heet deze 'baan 05'.

Tot de luchthaveninfrastructuur behoren naast de start- en landingsbaan ook de taxibaan, vliegtuigopstelplaatsen, instrumenten die de navigatiesystemen van vliegtuigen nodig hebben en de nieuwe passagiersterminal met ontsluitingswegen en autoparkeerterreinen.

6.3.1 Onderwerpen uit zienswijzen

Q: A8

Voorstel om de landingsbanen van Lelystad Airport bij vertrek en aankomst over het IJsselmeer te laten gaan.

A:

In het Aldersadvies 2012 is bezien of een draaiing van de baan op Lelystad Airport positieve effecten heeft voor Almere Oost en Dronten West. De analyse laat een beperkte verbetering zien. Daar staat tegenover dat de aanlegkosten van een 5 graden gedraaide baan naar schatting een veelvoud zijn van de aanlegkosten van alleen een verlengde baan, en dat deze kosten verder toenemen bij elke verdere draaiing (vanwege mogelijke grondaankopen en mogelijke herinrichting luchthaventerrein). Ook doet een baandraaiing in toenemende mate afbreuk aan de betrouwbaarheid van de operatie en kan daarmee gevolgen hebben voor de exploitatiekosten. De huidige positionering van de baan is zodanig dat deze, onder de geldende gemiddelde windcondities, de meest betrouwbare operatie kan bieden bij de minste investeringskosten.

Q: A105

Kan de landingsbaan hoger in de lucht worden geplaatst in plaats van op de grond, met als gevolg dat vliegtuigen eerder op grotere hoogte vliegen en er dus minder overlast is?

A:

Een verhoogde landingsbaan dient substantieel hoog te zijn om het voordeel te hebben dat vliegtuigen op grotere hoogte vliegen in de directe omgeving rondom de luchthaven, zodat er minder overlast is. Het vliegverkeer vliegt initieel naar een vlieghoogte van 6.000 voet (ongeveer 1.800 meter), dit blijft ongewijzigd bij een verhoogde landingsbaan. Dit is geen realistisch scenario.

Q: A62

Er moet een nieuwe infrastructuur komen op Lelystad Airport met nieuwe terminals. Naast het verlengen van de baan 05-23, moeten ook de taxibanen worden verbreed.

A:

Deze werkzaamheden zijn reeds uitgevoerd.

Q: A58

Waarom is het voor de consument aantrekkelijk om vanaf Lelystad Airport te vliegen, bijvoorbeeld met betrekking tot parkeerkosten en bereikbaarheid van het openbaar vervoer?

A:

Lelystad Airport wordt ontwikkeld volgens het 'one step concept': het parkeren, inchecken en vliegen in een zo kort mogelijke afstand en tijdspanne. Dit betekent dat het aantal en de omvang van de vliegtuigopstelplaatsen, de ligging ten opzichte van de terminal, de positie van de terminal ten opzichte van het parkeren en het openbaar vervoer alsmede het aantal beschikbare parkeerplaatsen optimaal op elkaar worden aangesloten, waarbij rekening wordt gehouden met de gefaseerde ontwikkeling. De terminal is met voldoende afhandelingscapaciteit en kwaliteit gerealiseerd. Dit alles levert een uiterst efficiënte en betaalbare afhandeling van vluchten en passagiers op. Meer informatie is te vinden in het ondernemingsplan van Lelystad Airport.

(http://www.alderstafel.nl/uploads/1/4/1/3/14138220/spl_sg_lelystad_ondernemingsplan.pdf)

Q: A41

Op een later (geschikt) moment is aansluiting op het spoornet zelfs, tegen acceptabele kosten, te realiseren.

A:

Aansluiting van Lelystad Airport op het spoornet is geen onderdeel van de uitgangspunten voor het opstellen van het MER of het Wijzigingsbesluit. De wijziging in het verkeersbeeld rondom de luchthaven is wel opgenomen in de uitgangspunten van het MER. De toename van het verkeer rondom de luchthaven en de aanvoerwegen (rijksweg) ten behoeve van passagiers voor de luchthaven zorgen ervoor dat de verkeersdrukte toeneemt in dit deel van Flevoland, zonder dat dit leidt tot extra kritieke situaties. Vastgesteld is dat de toename van autoverkeer ten gevolge van de luchthavenuitbreiding op zich geen uitbreiding van het wegensstelsel vraagt.

Q: D9 + D24

Aangezien er beperkt openbaar vervoer is, zal de infrastructuur in de omgeving van de luchthaven extra worden belast. Deze is niet ingericht op extra reizigers. Het openbaar vervoer kan zich bij de uitbreiding niet sterk verbeteren, terwijl dit wel zou moeten.

Verkeer komend vanuit het noorden en oosten van het land zal gebruik gaan maken van de infrastructuur rond Lelystad Airport om naar het westen te rijden en gelet op de toekomstige passagiers voor Lelystad Airport zullen deze wegen nog drukker worden en zullen er files komen. Dit moet in beeld worden gebracht. Dit extra autoverkeer is slecht voor het milieu.

A:

De te verwachten toename van het verkeer rondom de luchthaven en de aanvoerwegen (rijkswegen) ten behoeve van passagiers voor de luchthaven zorgen ervoor dat de verkeersdrukte toeneemt in dit deel van Flevoland. Deze leiden echter niet tot extra kritieke situaties. Vastgesteld is dat de toename van autoverkeer ten gevolge van de luchthavenuitbreiding geen uitbreiding van het wegensstelsel vraagt.

De te verwachten toename van het wegverkeer, mede in verband met geplande uitbreidingen van woonwijken in Lelystad, vraagt echter wel om maatregelen. Zo is een derde aansluiting van de rijksweg A6 niet noodzakelijk vanwege de luchthavenuitbreiding, maar wel vanwege de ontwikkeling van het bedrijventerrein Larserpoort en de aanleg van de woonwijk Warande. Met de aanleg van een derde aansluiting kan de huidige en de te verwachten toenemende verkeersdruk op de aansluiting A6 en N302 worden verminderd.

6.4 Samenhang met windmolens

6.4.1 Onderwerpen uit meermalig ingediende zienswijzen

Q: SB10 + K10

Door de geringe vlieghoogte boven Flevoland ontstaat er een grote beperking voor de verdere ontwikkeling van windenergie. Ons bezwaar betreft de beperking voor het installeren van windturbines die schone energie leveren en waardoor Flevoland onvoldoende kan bijdragen aan de doelstelling van duurzame energie in 2020, of waardoor Flevoland genoodzaakt is windmolens op minder gewenste locaties (bijvoorbeeld nabij woonkernen) te situeren.

Lelystad Airport is een beperkende factor voor de uitbreiding en modernisering van windmolens in Flevoland, terwijl dit wel moet in verband met het klimaatakkoord. Eventueel worden windturbines zelfs dichterbij woonkernen geplaatst om Lelystad Airport te ontlasten, dit zorgt voor meer overlast.

A:

Gelet op het grote maatschappelijke belang van zowel de luchtvaart als de ontwikkeling van windenergie in de provincie Flevoland, worden de plannen voor de windparken zodanig vorm gegeven dat de vliegveiligheid is gewaarborgd en dat de windplannen gerealiseerd kunnen worden conform de Structuurvisie Wind op Land (2014) en het Regioplan Windenergie van de provincie Flevoland. Windmolens worden als gevolg hiervan niet dichterbij woonkernen geplaatst.

6.4.2 Onderwerpen uit zienswijzen

Q: K6

De windmolens van windpark Blauw bij Swifterbant worden 250m hoog. Er zijn geen uitwijkmogelijkheden dus de kans op aanvaring is reëel. Daarnaast veroorzaken windmolens ook turbulentie wat invloed kan hebben op het aan en wegvliegen van toestellen, dit is onverantwoord. Wat zijn de effecten hiervan?

A:

Naar aanleiding van een verzoek om een verklaring van geen bezwaar door de initiatiefnemer van windplan Blauw heeft de ILT geoordeeld dat de openstelling van Lelystad Airport voor groot commercieel verkeer (en huidige activiteiten van de luchthaven) en de verwezenlijking van windplan Blauw veilig kunnen samen gaan. De ILT heeft de conclusie getrokken dat de 23 turbines die boven de hoogtebeperkingen uit luchthavenbesluit komen Lelystad geen gevolgen hebben voor de vliegveiligheid en geen afbreuk doen aan de voorziene aan- en uitvliegprocedures van Lelystad Airport. Om die reden is de verklaring van geen bezwaar op 6 september 2018 afgegeven door de ILT. Deze maakt onderdeel uit van de definitieve besluiten van windplan Blauw.

Q: M10

Er zijn uitzonderingen gemaakt voor windmolens die er al staan wat betreft de hoogte beperkingen, vreemd genoeg mag het vliegverkeer wel uitbreiden en wordt er straks in het donker gevlogen. Wat is de impact hiervan op de veiligheid?

A:

Onder meer voor de vliegveiligheid bestaan er zogenoemde obstakelvlakken in de omgeving van een luchthaven. Zoals vermeld in de nota van toelichting bij het Luchthavenbesluit Lelystad van 2015, is geconstateerd dat 42 van de 623 geanalyseerde windturbines in de provincie Flevoland door één of meerdere obstakelvlakken van Lelystad Airport steken. Er is voorts geconcludeerd dat de ruimtelijke regels van het luchthavenbesluit er niet toe zouden leiden dat deze windmolens, zijnde reeds bestaande obstakels die met een bouwvergunning zijn opgericht, dienen te verdwijnen. Bij het ontwerpen van de nadering- en vertrek routes is met het bestaan van deze windmolens rekening gehouden.

Q: M11

Verzoek om de hoogtebeperkingen te beperken. Dit kan door in- en uitkomende kleine luchtvaart op de route tussen Harderwijk en vliegveld Lelystad reeds voor Harderwijk elkaar te laten passeren. Daarnaast is het nog steeds mogelijk een noodlanding te maken in ons gebied, omdat de lijn maar een zone is van 90/100 meter breed. We vragen dan ook een beter afstemming met de huidige windmolenaars in dit gebied.

A:

De VFR routes zijn een praktische uitwerking van het in 2014 aan de Alderstafel overeengekomen ontwerp. De routes voor klein luchtverkeer zijn om veiligheidsredenen gesplitst in een (bij elkaar gelegen) naderings-

en een vertrekroute, daar waar het ontwerp aan de Alderstafel uitging van 'tweerichtingsverkeer'. Daarnaast zijn de routes ingekort vanwege het verkleinen van het gecontroleerd luchtruim voor de toren verkeersleiding (CTR). Dit was een wens van de kleine luchtvaart tijdens de consultatie van het luchtruimontwerp eind 2017. Buiten dit gecontroleerd luchtruim, in klasse G luchtruim, kan het klein luchtverkeer volgens de standaardregels vliegen. Daar dient wel rekening te worden gehouden met bestaande obstakels, zoals windturbines. Harderwijk ligt buiten dit controlegebied. Buiten dit controlegebied is het niet mogelijk een vaste route te ontwerpen.

Gelet op het grote maatschappelijke belang van zowel de luchtvaart als de ontwikkeling van windenergie in de provincie Flevoland, worden de plannen voor de windparken zodanig vorm gegeven dat de vliegveiligheid is gewaarborgd en dat de windplannen gerealiseerd kunnen worden conform de Structuurvisie Wind op Land (2014) en het Regioplan Windenergie van de provincie Flevoland.

Q: K18

Zolang de routes niet in detail zijn uitgewerkt, kunnen er geen besluiten wat betreft de aanleg van de windturbines worden genomen. Mochten routes toch weer gewijzigd worden, zou dit wellicht niet meer mogelijk zijn omdat daar dan inmiddels windmolens staan en/of gebouwd worden.

A:

Gelet op het grote maatschappelijke belang van zowel de luchtvaart als de ontwikkeling van windenergie in de provincie Flevoland, worden de plannen voor de windparken zodanig vorm gegeven dat de vliegveiligheid is gewaarborgd en dat de windplannen gerealiseerd kunnen worden conform de Structuurvisie Wind op Land (2014) en het Regioplan Windenergie van de provincie Flevoland. Windmolens worden als gevolg hiervan niet dichterbij woonkernen geplaatst. Indien een obstakel (in dit geval een windturbine) binnen een zogenoemd obstakelvlak van een luchthaven (in geval Lelystad Airport) steekt, is een verklaring van geen bezwaar nodig van de Minister van IenW. Deze kan bij de ILT worden aangevraagd. De ILT beoordeelt derhalve of het plaatsen van windturbines in de omgeving van Lelystad Airport veilig kan. Wanneer windmolens reeds geplaatst zijn moet hier rekening mee worden gehouden bij eventuele routewijzigingen.

6.5 Openingstijden en extensieregeling

De luchthaven zal van 6.00 uur in de ochtend tot 23.00 uur in de avond open zijn. Tussen 23.00 uur en 24.00 uur bestaat de mogelijkheid om vertragingen en/of technische mankementen te ondervangen; het is niet bedoeld voor regulier gebruik. Met deze zogenoemde 'extensie' van de openingstijden wordt het vliegtuigen mogelijk gemaakt om als gevolg van vertragingen of technische mankementen iets later dan 23.00 uur, maar uiterlijk voor middernacht, binnen te komen of te vertrekken. Met het Wijzigingsbesluit worden de voorwaarden waaronder gebruik gemaakt mag worden gemaakt van de extensie regeling aangescherpt.

Onderwerpen uit zienswijzen

Q: 24 + A9 + A10 + A11 + A12 + A65

- De herformulering van sluitings- naar openingstijden lijkt voor de bewoners geen verbetering en dient daarom aangevuld te worden met het opnemen van sluitingstijden. De sluitingstijd is te beperkt en daardoor schadelijk voor de bewoners en de regionale economieën en moet op 22.00-07.00 uur gesteld worden; de extensietijd moet gelden tot uiterlijk 23.00 uur en uitsluitend voor inkomende vluchten. Om stelselmatige overschrijding en misbruik van de extensieregeling te voorkomen zijn aanvullende, in het luchthavenbesluit op te nemen handhaafbare restricties nodig. Het uitgangspunt daarbij moet zijn een onverbiddelijk quotum. Met het oog op de gerechtvaardigde belangen van bewoners en bedrijven zou een quotum van maximaal 0,05 procent van het totale aantal vliegbewegingen per jaar als uitgangspunt moeten worden vastgelegd.
- Verzoek tot beperking van openingstijden van Lelystad Airport.
- Verzoek tot vastlegging om geen nachtvluchten toe te staan (waarom werd eerst gezegd dat de luchthaven gesloten zou zijn van 23.00-06.00 en is dat nu verandert in open van 06.00-23.00? Leg officieel vast wanneer de luchthaven gesloten is in de nacht.) Dit moet gelden voor alle soorten vliegverkeer. Uit ervaring blijkt dat bij andere luchthavens vaak buiten de gestelde tijdsperiode wordt gevlogen. (artikel 4 2c lijkt een kier te geven omdat er over onverwacht gesproken wordt, graag expliciet benoemen dat dit niet is toegestaan).

- Specifiek voorstel openingstijden
- Er moet geborgd worden dat de extensieregeling zo beperkt mogelijk wordt gedefinieerd en dat dit maar een maximaal aantal keer per periode kan. Hoe zorgt u ervoor dat de extensieregeling gehandhaafd wordt?

A:

In het huidige Luchthavenbesluit Lelystad is opgenomen wat de sluitingstijd van de luchthaven is. Met het Wijzigingsbesluit is de sluitingstijd geformuleerd als een openingstijd. Reden hiervoor is de wijze van formuleren die aansluit bij de Wet luchtvaart. Het betreft dus geen inhoudelijke wijziging, maar louter een redactionele wijziging. Het aankomen en vertrekken buiten de openingstijden is, behoudens de extensieregeling, niet toegestaan. De openingstijden van Lelystad Airport maakt onderdeel uit van het Aldersadvies uit 2012 wat overgenomen is door het kabinet.

Daarnaast is geregeld onder welke voorwaarden buiten de openingstijden toch gebruik van de luchthaven gemaakt mag worden. Dit geldt bijvoorbeeld altijd voor vliegtuigen in nood of in gevallen van medische spoed. Daarnaast is geregeld dat na sluitingstijd (23.00 uur) nog gedurende een uur (tot 24.00 uur) onder voorwaarden gestart of geland mag worden. De voorwaarden hiervoor zijn aangescherpt na inspraak. Met deze zogenoemde extensieregeling wordt beoogd dat landend verkeer bij uitzondering nog gebruik mag maken van de luchthaven als op de laatste luchthaven van vertrek dan wel gedurende de uitvoering van de laatste vlucht vanaf die luchthaven sprake is van onverwacht vertragende omstandigheden. Niet beoogd is ook een vliegtuig onder de extensieregeling te laten vallen, dat al eerder op de dag, vóór de laatste vlucht, vertraging heeft opgelopen. Met het voorliggende Wijzigingsbesluit wordt de extensieregeling aangescherpt, teneinde dit expliciet te regelen. Bovendien worden de voorwaarden waaronder voor landend verkeer van de extensieregeling gebruik kan worden gemaakt, limitatief opgesomd. Deze voorwaarden zijn:

- een technische storing van het luchtvaartuig, dan wel van de luchtvaarttechnische gronduitrusting;
- extreme meteorologische omstandigheden; of
- het onverwacht toekennen van een later ATC-slot dan gepland op de luchthaven van vertrek.

ATC-slots worden niet toegewezen op grond van de afhandeling op de luchthaven maar door de Network Manager op grond van (tijdelijke) schaarste in het luchtruim ergens op de route van vertrek naar Lelystad, bijvoorbeeld bij Eurocontrol of een andere buitenlandse luchtverkeersdienstverlener.

Daarnaast wordt de extensieregeling voor startend verkeer gewijzigd.

Het hanteren van een quotum als methodiek om gebruik te mogen maken van de extensieregeling kan niet gecombineerd worden met de huidige methodiek die specifieke voorwaarden stelt aan het gebruik van de regeling omdat vluchten die aan de voorwaarden van de extensieregeling voldoen dan geweigerd moeten worden als het quotum bereikt is.

De ILT handhaaft de extensieregeling. Ook kunnen handhavingsverzoeken door derden worden gedaan bij vermoedens van misbruik van de extensieregeling. De ILT zal die verzoeken beoordelen en indien nodig optreden richting de betreffende luchtvaartmaatschappij. De werking van de extensieregeling wordt in de evaluatie bij 7.000 vliegtuigbewegingen betrokken.

Q: A64

Verzoek tot uniform beleid van de openingstijden van luchthavens in Nederland, zodat luchtvaartmaatschappijen hun operaties niet kunnen verplaatsen naar luchthavens met een ruimer regiem.

A:

In Nederland wordt naast Schiphol op de volgende luchthavens handelsverkeer (passagiers en/of vracht) afgehandeld: Groningen Airport Eelde, Maastricht Aachen Airport, Rotterdam The Hague Airport, Eindhoven Airport en vanaf 2020 Lelystad Airport. Deze luchthavens hebben een vergunning, die de gebruiksruimte van de luchthaven vastlegt en die regels oplegt over het gebruik van de luchthaven. Dit betreft onder andere de openingstijden van de luchthavens.

De openingstijden (en welk verkeer daarin gebruik mag maken van de luchthaven) zoals deze zijn vastgelegd in de huidige vergunningen, zijn per luchthaven bepaald op grond van de betrokken vergunningsaanvraag uit het verleden en de daaronder liggende specifieke businesscase c.q. economische onderbouwing. Daarbij is per luchthaven een afweging gemaakt tussen de bedrijfseconomische belangen van de luchthaven en bredere economische meerwaarde voor de regio/Nederland versus de negatieve milieueffecten voor de omgeving. Dat maakt dat er verschillen zijn in de openingstijden per luchthaven. Er is dus sprake geweest van regionaal maatwerk. Dit zal ook in de toekomst het geval zijn. Wel is het zo dat

het ministerie specifieke bepalingen ten aanzien van vertraagd verkeer tussen 23.00 en 24.00 uur ('extensieregeling') zoveel mogelijk wil uniformeren.

Q: A66

Verzoek de volgende zin uit het luchthavenbesluit te verwijderen, omdat deze te vaag is en voor onrust zorgt: *'Vertrekken voor 23.00 uur hoeft niet als de vlucht daardoor 'kunstmatig lang gaat duren'.*

A:

In het huidige Luchthavenbesluit Lelystad is opgenomen wat de sluitingstijd van de luchthaven is. Daarnaast is geregeld onder welke voorwaarden buiten deze openingstijden bij uitzondering toch gebruik van de luchthaven gemaakt mag worden. Dit geldt bijvoorbeeld altijd voor vliegtuigen in nood of in gevallen van medische spoed. Daarnaast is geregeld dat na sluitingstijd (23.00 uur) nog gedurende een uur (tot 24.00 uur) onder voorwaarden gestart of geland mag worden. De voorwaarden hiervoor zijn aangescherpt na inspraak. Met deze zogenoemde extensieregeling wordt beoogd dat landend verkeer bij uitzondering nog gebruik mag maken van de luchthaven als op de laatste luchthaven van vertrek dan wel gedurende de uitvoering van de laatste vlucht vanaf die luchthaven sprake is van onverwacht vertragende omstandigheden. Een van de uitzonderingssituaties is het onverwacht toekennen van een later ATC-slot dan gepland op de luchthaven van vertrek.

Om misverstand te voorkomen verdient het begrip ATC-slot nadere verduidelijking. Een 'slot' is in de luchtvaart een term voor de tijdsperiode waarbinnen een vliegtuig mag opstijgen of landen op een luchthaven, bedoeld om de schaarse capaciteit op de luchthaven te beheersen. Een ATC-slot is iets anders. ATC-slots worden toegewezen op basis de actuele situatie door de Network Manager op grond van (tijdelijke) schaarste in het luchtruim ergens op de route van of naar Lelystad Airport, bijvoorbeeld bij Eurocontrol of een andere buitenlandse luchtverkeersdienstverlener. Het gaat bij vluchten in de periode tussen 23:00-24:00 uur om een onverwachte wijziging in de toekenning van een ATC-slot door de Network Manager. Daarmee ligt het buiten het bereik van de luchtvaartmaatschappij en de luchthaven. De bepaling met betrekking tot de ATC-slots voor het uitvoeren van starts in de periode van 23.00 uur en 24.00 uur, ziet op de omstandigheid dat – kort voor de reguliere vertrektijd en anders dan gepland – bekend wordt dat op de luchthaven van bestemming aan een verkeersvlucht een zodanig laat 'aankomst-slot' wordt verstrekt dat de vlucht, bij vertrek van de luchthaven Lelystad vóór 23.00 uur, kunstmatig lang zou worden. Dit zou tot de ongewenste situatie leiden dat vliegtuigen dienen, rond te cirkelen, totdat aankomst op de luchthaven van bestemming mogelijk. Om die reden wordt voor dergelijke verkeersvluchten de mogelijkheid geboden om later van het luchtvaartterrein te vertrekken.'

Q: A80

Er mogen geen slots vergeven worden aan maatschappijen in de extensieregeling.

A:

Er zullen geen geplande slots worden toegewezen aan maatschappijen om te vertrekken of te landen op Lelystad Airport tussen 23.00 en 24.00 uur. Vertrekken of landen op dit tijdstip is alleen bij uitzondering mogelijk middels de extensieregeling. Een gewijzigd ATC-slot, welke betrekking heeft op eventuele capaciteitsschaarste in het luchtruim, kan hiervoor een reden zijn. Deze slots worden door Eurocontrol opgelegd. Daarmee ligt het buiten het bereik van de luchtvaartmaatschappij en de luchthaven.

Q: A81

De toezegging dat er geen nachtvluchten zouden zijn klopt niet, omdat vluchten tussen 06.00 en 07.00 uur en vluchten tussen 22.00 en 23.00 uur ook als nachtvluchten tellen.

A:

Voor het bepalen van de jaargemiddelde geluidbelasting in Lden vindt een weging plaats naar de periode van de dag: overdag (07.00 tot 19.00 uur), de avond (tussen 19.00 en 23.00 uur) en de nacht (tussen 23.00 en 07.00 uur). Deze weging waarbij geluid in de nacht en avond zwaarder weegt dan overdag is bij berekeningen toegepast in het MER. In de besluitvorming over de opening van Lelystad Airport is uitgegaan van de nacht tussen 24.00 en 06.00 uur.

Q: H53

Voor wat betreft de aangepaste extensieregeling is opgemerkt dat het gebruik ervan incidenteel moet zijn (1 of maximaal 2 keer per maand). In die zin is het goed om stil te staan bij het woord 'onverwacht' als het

gaat om het toekennen van een ATC-slot. Het toekennen van een ander ATC-slot moet liggen buiten de invloedssfeer van de luchtvaartmaatschappij en mag ook zijn oorzaak niet vinden in gedragingen van de luchthaven van vertrek. Slechte bagageafhandeling of passagiers die te laat zijn, mogen geen aanleiding zijn om via een achterdeur (onverwacht ATC-slot) de sluitingstijden op Lelystad Airport te overschrijden. Daarmee het verzoek om in dergelijke gevallen vliegtuigmaatschappijen een boete te laten betalen en de opbrengst daarvan ten goede te laten komen aan het Luchthavenfonds, zodat hieruit bijgedragen kan worden aan allerlei investeringen en regelingen (bijvoorbeeld extra geluidisolatiemaatregelen) in het gebied rondom de luchthaven. Hetzelfde geldt ook voor maatschappijen die regelmatig een technisch defect aanvoeren als reden voor overschrijding van de sluitingstijd. Daarbij komt dan ook de veiligheidsvraag aan de orde. De ervaringen bij Eindhoven Airport hebben geleerd, dat een dergelijke boete zeer effectief is.

A:

Met deze zogenoemde extensieregeling wordt beoogd dat landend verkeer bij uitzondering nog gebruik mag maken van de luchthaven als op de laatste luchthaven van vertrek dan wel gedurende de uitvoering van de laatste vlucht vanaf die luchthaven sprake is van onverwacht vertragende omstandigheden. Niet beoogd is ook een vliegtuig onder de extensieregeling te laten vallen, dat al eerder op de dag, vóór de laatste vlucht, vertaging heeft opgelopen. Met het onderhavige Wijzigingsbesluit wordt de extensieregeling aangepast, teneinde dit expliciet te regelen. Bovendien worden de voorwaarden waaronder voor landend verkeer van de extensieregeling gebruik kan worden gemaakt, limitatief opgesomd. Dit was al het geval voor startend verkeer. ATC-slots worden niet toegewezen op grond van de afhandeling op de luchthaven maar door de Network Manager op grond van (tijdelijke) schaarste in het luchtruim ergens op de route van vertrek naar Lelystad, bijvoorbeeld bij Eurocontrol of een andere buitenlandse luchtverkeersdienstverlener. De ILT handhaaft de extensieregeling. Ook kunnen handhavingsverzoeken door derden worden gedaan bij vermoedens van misbruik van de extensieregeling. In geval van overtreding van de extensieregeling kan de Minister van Infrastructuur een bestuurlijke boete opleggen. De werking van de extensieregeling wordt in de evaluatie van het gebruik van de luchthaven betrokken.

6.6 Vloot en vracht

Met het Wijzigingsbesluit wordt in het luchthavenbesluit een maximum aantal vluchten handelsverkeer opgenomen van 45.000. Om te bepalen welke vluchten onder deze 45.000 vallen, is in het Wijzigingsbesluit de definitie van handelsverkeer opgenomen. In deze definitie komt het woord vracht voor. Dit betekent echter niet dat deze definitie regelt welk verkeer mag vliegen op de luchthaven. De definitie is uitsluitend bedoeld om te bepalen welke vluchten onder het maximum van 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar vallen. Voor deze definitie is aangesloten bij de gangbare definitie van handelsverkeer in bestaande wetgeving. Ondanks deze definitie van handelsverkeer zal er op Lelystad Airport geen vracht worden afgehandeld. De investeringen op de luchthaven richten zich op de gefaseerde ontwikkeling van Lelystad Airport naar de eindsituatie, die is gericht op 45.000 vliegtuigbewegingen voor vakantieverkeer. Het businessmodel is gebaseerd op passagiersvluchten en niet op vrachtafhandeling. Er worden derhalve ook geen investeringen gedaan op de luchthaven die dit zouden faciliteren. Daarmee wordt het accommoderen van vrachtvluchten operationeel onmogelijk.

De belangrijkste reden waarom mensen bezorgd zijn over vracht is dat dit zal gebeuren met grote 'wide-body' vliegtuigen (bijvoorbeeld type Boeing 747). De luchthaveninfrastructuur is echter ingericht op narrow-body toestellen (bijvoorbeeld type Boeing 737). De baan is te kort om grote wide-body (vracht) vliegtuigen met vol gewicht (vracht en brandstof) te kunnen laten vertrekken. De ligging en de lengte van de start- en landingsbaan is in het luchthavenbesluit vastgelegd. Voor aanpassingen aan de start- en landingsbaan is derhalve wijziging van het luchthavenbesluit nodig.

Omdat Lelystad Airport is bedoeld als luchthaven voor passagiersvluchten komt er op Lelystad Airport geen vrachtafhandelingscapaciteit; er komen op de luchthaven geen laadfaciliteiten, vrachtopstelplaatsen of vrachtloodsen en ook geen inklaringsmogelijkheden (douane) voor vracht. Vrachtvliegtuigen of passagiersvliegtuigen met vracht kunnen dus niet worden afgehandeld. Dat betekent dat er noch full freight vliegtuigen noch (narrow-body) passagiersvliegtuigen met vracht in het laadruim, afgehandeld kunnen worden.

Tenslotte geldt dat Lelystad Airport op basis van Europese regelgeving (EASA) wordt gecertificeerd voor het type verkeer, via een baan codering voor toestellen met een maximale spanwijdte zoals die van een Boeing 737 of een Airbus A320. Lelystad Airport mag de luchthaven niet gebruiken in strijd met dit veiligheidscertificaat. De certificatie wordt ook gepubliceerd in het AIP (Luchtvaartgids), waarin ook routes en andere luchtruimaspecten zijn opgenomen. Ook het ontbreken van afhandelingsfaciliteiten voor vracht wordt daarin opgenomen. Airlines zijn wettelijk verplicht hier kennis van te nemen.

6.6.1 Onderwerpen uit meermalig ingediende zienswijzen

Q: SW16 + S12

Verzoek om in het luchthavenbesluit zelf vast te leggen dat vrachtverkeer op Lelystad Airport niet is toegestaan.

A:

Het Luchthavenbesluit Lelystad legt een algemene milieugebruiksruimte vast waarbinnen de luchthaven gebruikt mag worden. Deze milieugebruiksruimte is berekend op basis van door de luchthaven geprognoseerde gebruiksgegevens. In het geval van het Luchthavenbesluit Lelystad is gebruik gemaakt van de complete verkeerssamenstelling, zoals door Lelystad Airport voorzien. Vrachtverkeer maakt daarvan geen onderdeel uit. Zolang het daadwerkelijke gebruik binnen de vergunde gebruiksruimte past, is er geen onderbouwing om nadere beperkingen te stellen ten aanzien van andere segmenten, soorten en typen vliegtuigen dat van de luchthaven gebruik mag maken of het soort vluchten dat uitgevoerd mag worden. Om verschillende redenen is vrachtverkeer op Lelystad Airport echter niet aan de orde:

- Lelystad Airport moet gaan functioneren als overloopluchthaven van Schiphol voor niet mainport gebonden verkeer. Daarmee draagt Lelystad Airport bij aan het behoud van de hubfunctie van Schiphol. Hiermee wordt invulling gegeven aan het kabinetsstandpunt over het Aldersadvies over Schiphol uit 2008, waarin is opgenomen dat Lelystad Airport en Eindhoven Airport ruimte moeten bieden voor de opvang van vliegverkeer dat geen hubfunctie heeft. Dit is herbevestigd in het Aldersakkoord Lelystad in 2012. De luchthaven heeft vervolgens een Ondernemingsplan opgesteld dat uitgaat van de ontwikkeling van de luchthaven naar maximaal 45.000 vliegtuigbewegingen groot commercieel verkeer en daarnaast klein verkeer (general aviation), business aviation en MRO-vluchten. Vrachtverkeer maakt daar nadrukkelijk geen onderdeel van uit.
- In het luchthavenbesluit is de ligging en de lengte van de start- en landingsbaan vastgelegd. Daarnaast is in het luchthavenbesluit het operationeel gebruik vastgelegd. Er is bepaald dat voor starts een operationeel gebruik van de baan mogelijk is over een maximale lengte van 2.400 meter en voor landingen een operationeel gebruik van 2.100 meter. Hiermee is de luchthaveninfrastructuur ingericht op narrow-body toestellen. De baan is te kort om grote (vracht)vliegtuigen met vol gewicht (vracht en brandstof) te kunnen laten vertrekken. Dit geeft voor vrachtmaatschappijen substantiële beperkingen om tot een gezonde businesscase voor vrachtverkeer te komen. Aanpassing van de operationele baanlengte is alleen mogelijk door wijziging van het luchthavenbesluit. Wijziging van het luchthavenbesluit is alleen mogelijk nadat inspraak heeft plaatsgevonden, een voorhangprocedure over de voorgenomen wijziging bij de Eerste en Tweede Kamer is afgerond en advies is ingewonnen bij de Raad van State. Daarnaast zal voor iedere aanpassing van de operationele baanlengte een nieuw veiligheidscertificaat bij de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) moeten worden aangevraagd.
- De investeringen op de luchthaven richten zich op de gefaseerde ontwikkeling van Lelystad Airport naar de eindsituatie, die is gericht op 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar. In deze situatie is door Lelystad Airport geen vrachtverkeer voorzien. Er worden derhalve ook geen investeringen gedaan op de luchthaven die dit zouden faciliteren. Zo wordt er door de luchthaven geen afhandelingscapaciteit voor vracht gerealiseerd: er komen geen laadfaciliteiten, geen vrachtopstelplaatsen, geen inklaaringsmogelijkheden (douane) en geen loodsen. Dat betekent dat er full freight vliegtuigen noch passagiersvliegtuigen met vracht in het laadruim afgehandeld kunnen worden.

6.6.2 Onderwerpen uit zienswijzen

Q: 22 + A23 + A29

- De definitie van 'handelsverkeer' in het luchthavenbesluit creëert een aanzienlijke rechtsonzekerheid en faciliteert de mogelijkheid tot geheel andere vormen van gebruik dan het gebruik dat altijd ten grondslag heeft gelegen aan Lelystad Airport. Een handhaafbaar verbod op luchtvracht met dedicated cargo en combi aircraft en op wide-bodies (voor vracht en passagiers) moet expliciet in de definitie en de tekst van

het luchthavenbesluit van Lelystad Airport tot uitdrukking worden gebracht. Alleen een zodanige verankering in het luchthavenbesluit biedt de vereiste juridische, handhaafbare borging van de doelstellingen en toezeggingen. De gedachte 'dat het zodanig wijzigen van de operationele doelstelling van de luchthaven, zodat (groot) vrachtverkeer mogelijk wordt, niet mogelijk is zonder de uitdrukkelijke medewerking van de rijksoverheid' is onvoldoende en is ook onjuist.

- Vliegen met vrachtvliegtuigen op Lelystad Airport moet kunnen. Dit is een ontlasting van Schiphol en goed voor de werkgelegenheid in de polder.
- Er is gelogen over het feit dat het vliegveld alleen vakantievvluchten over zou nemen (dit is aan de Alderstafel besproken) en beslist geen vrachtverkeer. Er zijn grote voorraadgebouwen gebouwd, om vracht op te slaan. Bovendien kan er met kleinere vliegtuigen ook vracht worden vervoerd, welke op de korte baan kunnen stijgen en landen. Daarnaast is door medewerkers van het ministerie van IenW op de informatieavond verteld dat de narrow-body vliegtuigen ook vracht kunnen gaan vervoeren en wordt er in de VVR gesproken over handelsverkeer, wat de deur open houdt voor vracht. Daarnaast is het opmerkelijk dat start- en landingsbaan van Lelystad Airport op het overzichtskaartje op pagina 13 aanzienlijk korter worden aangegeven dan zij in werkelijkheid is.

A:

Het Luchthavenbesluit Lelystad legt een algemene milieugebruiksruimte vast waarbinnen de luchthaven gebruikt mag worden. Deze milieugebruiksruimte is berekend op basis van door de luchthaven geprognosticeerde gebruiksgegevens. In het geval van het Luchthavenbesluit Lelystad is gebruik gemaakt van de complete verkeers-samenstelling, zoals door Lelystad Airport voorzien. Vrachtverkeer maakt daarvan geen onderdeel uit. Zolang het daadwerkelijke gebruik binnen de vergunde gebruiksruimte past, is er geen onderbouwing om nadere beperkingen te stellen ten aanzien van andere segmenten, soorten en typen vliegtuigen dat van de luchthaven gebruik mag maken of het soort vluchten dat uitgevoerd mag worden. Om verschillende redenen is vrachtverkeer op Lelystad Airport echter niet aan de orde:

- Lelystad Airport moet gaan functioneren als overloopluchthaven van Schiphol voor niet mainport gebonden verkeer. Daarmee draagt Lelystad Airport bij aan het behoud van de hubfunctie van Schiphol. Hiermee wordt invulling gegeven aan het kabinetstandpunt over het Aldersadvies over Schiphol uit 2008, waarin is opgenomen dat Lelystad Airport en Eindhoven Airport ruimte moeten bieden voor de opvang van vliegverkeer dat geen hubfunctie heeft. Dit is herbevestigd in het Aldersakkoord Lelystad in 2012. De luchthaven heeft vervolgens een Ondernemingsplan opgesteld dat uitgaat van de ontwikkeling van de luchthaven naar maximaal 45.000 vliegtuigbewegingen groot commercieel verkeer en daarnaast klein verkeer (general aviation), business aviation en MRO-vluchten. Vrachtverkeer maakt daar nadrukkelijk geen onderdeel van uit.
- In het luchthavenbesluit is de ligging en de lengte van de start- en landingsbaan vastgelegd. Daarnaast is in het luchthavenbesluit het operationeel gebruik vastgelegd. Er is bepaald dat voor starts een operationeel gebruik van de baan mogelijk is over een maximale lengte van 2.400 meter en voor landingen een operationeel gebruik van 2.100 meter. Hiermee is de luchthaveninfrastructuur ingericht op narrow-body toestellen. De baan is te kort om grote (vracht)vliegtuigen met vol gewicht (vracht en brandstof) te kunnen laten vertrekken. Dit geeft voor vrachtmaatschappijen substantiële beperkingen om tot een gezonde businesscase voor vrachtverkeer te komen. Aanpassing van de operationele baanlengte is alleen mogelijk door wijziging van het luchthavenbesluit. Wijziging van het luchthavenbesluit is alleen mogelijk nadat inspraak heeft plaatsgevonden, een voorhangprocedure over de voorgenomen wijziging bij de Eerste en Tweede Kamer is afgerond en advies is ingewonnen bij de Raad van State. Daarnaast zal voor iedere aanpassing van de operationele baanlengte een nieuw veiligheidscertificaat bij de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) moeten worden aangevraagd.
- De investeringen op de luchthaven richten zich op de gefaseerde ontwikkeling van Lelystad Airport naar de eindsituatie, die is gericht op 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar. In deze situatie is door Lelystad Airport geen vrachtverkeer voorzien. Er worden derhalve ook geen investeringen gedaan op de luchthaven die dit zouden faciliteren. Zo wordt er door de luchthaven geen afhandelingscapaciteit voor vracht gerealiseerd: er komen geen laadfaciliteiten, geen vrachtopstelplaatsen, geen inklaringsmogelijkheden (douane) en geen loodsen. Dat betekent dat er full freight vliegtuigen noch passagiersvliegtuigen met vracht in het laadruim afgehandeld kunnen worden.

Q: A5 en A6

De indiener verzoekt dat er uitsluitend moderne, zuinigere en stillere vliegtuigen worden ingezet op Lelystad Airport en absoluut geen straalvliegtuigen, maar verwacht dat er met oudere en dus meer milieu en geluid belastende toestellen zal worden gevlogen. Ook omdat het maximaal aantal vluchten als grens is opgenomen en niet de hoeveelheid geluid of uitstoot. (Suggestie: Stel een maximaal aantal dB in.).

A:

De stelling dat alleen het maximaal aantal vluchten als grens wordt genomen en niet de hoeveelheid geluid, is onjuist. In het luchthavenbesluit zijn de grenswaarden van het geluid (Lden) in de handhavingspunten vastgelegd. Daarmee wordt de maximale hoeveelheid toegestaan geluid op jaarbasis bepaald. De grenswaarden in handhavingspunten mogen niet worden overschreden. Zo weten de exploitant, de gebruikers, de luchtverkeersdienstverlener en de omgeving welke maximale hoeveelheid geluid er op jaarbasis geproduceerd mag worden. Juist vanwege de werking van deze systematiek zijn in de actualisatie van het MER diverse gevoeligheidsanalyses uitgevoerd om een beeld te krijgen van de gevoeligheid van verschillende aannames, zoals de inzet van meer stille of luidruchtige vliegtuigen. Indien er op Lelystad Airport meer lawaaiige toestellen komen, dan kunnen minder vliegtuigbewegingen geaccommodeerd worden. Indien er stillere vliegtuigen komen, dan zouden meer vliegtuigbewegingen geaccommodeerd kunnen worden. Om dat te voorkomen is nu – als uitkomst van eerdere inspraak – ook het maximum van 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar als harde grenswaarde opgenomen. Er is dus nu sprake van een 'dubbel slot'. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) handhaaft op deze grenswaarden.

Q: A34

Doordat de Europese Commissie heeft aangegeven dat er vrije concurrentie moet zijn is het waarschijnlijk dat er ook grotere vliegtuigen gaan vliegen, met dus ook meer uitstoot en geluidsoverlast.

A:

In de Wet luchtvaart is het openbare karakter van een luchthaven neergelegd. Dit kan alleen worden ingeperkt bij algemene maatregel van bestuur indien dit noodzakelijk is met het oog op de geluidbelasting, de (externe) veiligheid en de lokale luchtverontreiniging. Met de in het luchthavenbesluit neergelegde grenswaarden en regels ten aanzien van geluid en veiligheid is dit gebeurd. Zolang het gebruik binnen de maximale geluidsruimte past, is er geen onderbouwing om aan type vliegtuigen of soort vluchten beperkingen te stellen. Deze systematiek wordt niet beïnvloed door de reactie van de Europese Commissie op de VVR. De luchthaveninfrastructuur is daarnaast ingericht op narrow-body toestellen (bijvoorbeeld type Boeing 737). De baan is te kort om grote wide-body (vracht)vliegtuigen met vol gewicht (vracht en brandstof) te kunnen laten vertrekken. De ligging en de lengte van de start- en landingsbaan is in het luchthavenbesluit vastgelegd. Aanpassing van de operationele baanlengte is dus alleen mogelijk na wijziging van het luchthavenbesluit. Wijziging van het luchthavenbesluit is alleen mogelijk nadat inspraak heeft plaatsgevonden, een voorhangprocedure over de voorgenomen wijziging bij de Eerste en Tweede Kamer is afgerond en advies is ingewonnen bij de Raad van State.

Q: A40

Verzoek dat u in het luchthavenbesluit openheid geeft over de categorie vliegoperatie (ARC-code en RFF-code) die is toegestaan vanaf Lelystad Airport.

A:

In de Wet luchtvaart is het openbare karakter van een luchthaven neergelegd. Dit kan worden ingeperkt bij algemene maatregel van bestuur indien dit noodzakelijk is met het oog op de geluidbelasting, de (externe) veiligheid en de lokale luchtverontreiniging. Met de in het luchthavenbesluit neergelegde grenswaarden en regels ten aanzien van geluid en veiligheid is dit gebeurd. Zolang het gebruik binnen de maximale geluidsruimte past, is er geen onderbouwing om aan type vliegtuigen of soort vluchten beperkingen te stellen.

Q: A56

Lelystad Airport mag alleen open als er 100 procent elektrische vliegtuigen vliegen. Dit moet een voorwaarde zijn voor het openstellen van de luchthaven.

A:

In 2012 heeft de heer Alders zijn advies inzake Lelystad Airport aan het kabinet aangeboden. In dit advies is geschetst onder welke voorwaarden een ontwikkeling van handelsverkeer op deze luchthaven mogelijk is. Regionale bestuurders, bedrijfsleven, omwonenden en natuurorganisaties hebben in aanloop naar het

advies een gemeenschappelijk kader opgesteld. Elektrisch vliegen maakt geen deel uit van deze randvoorwaarden. Elektrisch vliegen voor handelsverkeer is op korte termijn nog niet mogelijk. In de Luchtvaartnota zal worden ingegaan op de mogelijkheden om in de toekomst zoveel als mogelijk elektrische te taxiën.

Q: A60

Wat is de definitie van de term luchthavenluchtverkeer/verkeersvlucht en van handelsverkeer? Wat wordt hieronder verstaan en wat zijn de verschillen tussen de twee definities? Waarom wordt niet gebruik gemaakt van één eenduidige definitie.

A:

De begrippen 'luchthavenluchtverkeer', 'verkeersvlucht' en 'handelsvlucht' moeten van elkaar worden onderscheiden. Het begrip luchthavenluchtverkeer is gedefinieerd in de Wet luchtvaart. Hieronder wordt verstaan het opstijgen en landen van luchtvaartuigen met inbegrip van de daarmee verband houdende bewegingen van luchtvaartuigen op de grond. Dit begrip wordt in het luchthavenbesluit gebruikt in de bepaling die de openstelling regelt van de luchthaven. Het begrip verkeersvlucht is in het luchthavenbesluit gedefinieerd in verband met de extensieregeling, die in uitzonderingsgevallen kan gelden voor een luchtvaartuig van een verkeersvlucht. Het begrip handelsverkeer wordt met het Wijzigingsbesluit gedefinieerd in verband met het maximum van 45.000 vliegtuigbewegingen met handelsverkeer per jaar. Het Wijzigingsbesluit regelt dat dit maximum in het luchthavenbesluit wordt opgenomen.

Q: A79

Kunt u in het luchthavenbesluit toevoegen dat militaire straaljagers nooit op Lelystad Airport mogen worden toegelaten?

A:

Lelystad Airport is een luchthaven voor burgerluchtvaart. Met de Regeling militair luchthavenluchtverkeer is geregeld dat ook bepaald militair verkeer incidenteel gebruik kan maken van de luchthaven.

6.7 10.000 en 45.000 vliegtuigbewegingen

Met het Wijzigingsbesluit wordt, in aanvulling op de vastgelegde maximale geluidsgebruiksruimte, een maximum aantal van 45.000 vliegtuigbewegingen voor handelsverkeer per jaar vastgelegd. Een vliegtuigbeweging is één aankomst of één vertrek. Het aantal van 45.000 is exclusief de vliegtuigbewegingen van de kleine luchtvaart, die onder meer één- of tweemotorige (les)vliegtuigen en de helikopters omvat.

Als gevolg van de beperkingen in het huidige luchtruim geldt voor Lelystad Airport een tijdelijke situatie van maximaal 10.000 vliegtuigbewegingen voor handelsverkeer per jaar. Met de herziening van het luchtruim zal deze capacitaire luchtruimbeperking zijn opgelost en kan de luchthaven verder groeien tot maximaal 45.000. Omdat het maximum van 10.000 vliegtuigbewegingen een gevolg is van de beperkingen in het huidige luchtruim, wordt dit niet vastgelegd in het luchthavenbesluit, maar in een ministeriële regeling en vervolgens gepubliceerd in de luchtvaartgids. De luchtverkeersleiding moet zich bij het afhandelen van vluchten aan deze regel houden. Ook Lelystad Airport is hieraan gehouden bij het aantrekken van luchtvaartmaatschappijen. Op deze manier kan het maximum van 10.000 vliegtuigbewegingen niet overschreden worden. De inspectie handhaaft deze regel.

6.7.1 Onderwerpen uit zienswijzen

Q: 11

Verzoek m.b.t. de inhoud van het luchthavenbesluit ten aanzien van geluidbelasting.

Het gestelde bij en krachtens de Wet luchtvaart strekt ertoe dat er in het luchthavenbesluit gebruiksruimte wordt vergund voor de geluidbelasting, die als grenswaarden wordt vastgelegd in het Luchthavenbesluit.

Aangezien onderhavig luchthavenbesluit voorziet in een fasering in de vergunde gebruiksruimte van 10.000 vliegtuigbewegingen (eerste fase) tot uiteindelijk 45.000 vliegtuigbewegingen (tweede en eindfase) en het verschil in de geluidbelasting tussen die fasen 4,5 dB Lden bedraagt, hebt u in strijd met het gestelde bij en krachtens de Wet luchtvaart de grenswaarden van de eerste fase voor maximaal 10.000 vliegtuigbewegingen niet in artikel 3 van het luchthavenbesluit opgenomen. Het luchthavenbesluit is op dit onderdeel onrechtmatig en kan niet worden vastgesteld.

A:

In het luchthavenbesluit kunnen grenswaarden en regels worden vastgelegd die noodzakelijk zijn met het oog op de geluidbelasting, de vliegveiligheid, het externe veiligheidsrisico of de lokale luchtverontreiniging. Het maximum van 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar is niet ingegeven door één van deze belangen maar is een gevolg van de beperkingen in het huidige luchtruim. Er kan dus in praktijk al niet meer gevlogen worden.

Naar aanleiding van inspraak is verzocht het niet overschrijden van 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar ook publiekrechtelijk te borgen. Aangezien het om een tijdelijke luchtruimbeperking gaat, wordt het maximum van 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar niet in het luchthavenbesluit opgenomen, maar, zal het plafond in een ministeriële regeling worden opgenomen en worden gepubliceerd in de luchtvaartgids. De luchtverkeersleiding moet zich bij het afhandelen van vluchten aan deze regel houden. Ook Lelystad Airport is hieraan gehouden bij het contracteren van luchtvaartmaatschappijen. Op deze manier kan het maximum van 10.000 vliegtuigbewegingen per jaar niet overschreden worden. In het luchthavenbesluit zijn de grenswaarden vastgelegd welke zijn gebaseerd op de eindsituatie van 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar. Uit de actualisatie van het MER blijkt dat de tijdelijke situatie van 10.000 vliegtuigbewegingen past binnen de eindsituatie van 45.000 vliegtuigbewegingen.

Q: A3

Het zou alleen acceptabel zijn als Lelystad Airport enkel Schiphol ontlast, maar dat het totale aantal vluchten niet groeit. Bij aanvang moet een maximum aantal vliegtuigbewegingen worden vastgesteld.

A:

In oktober 2008 werd in het Aldersadvies Schiphol de vraag naar luchtvaart op 580.000 vliegtuigbewegingen in 2020 geraamd. In het door kabinet en Kamer overgenomen advies werd aangegeven dat voor 70.000 vliegtuigbewegingen ruimte moet worden geschapen op de regionale velden Eindhoven Airport en Lelystad Airport. In 2012 leidde dat tot het Aldersadvies Lelystad Airport en het besluit van het kabinet om Lelystad Airport te ontwikkelen en geschikt te maken voor uiteindelijk 45.000 vliegtuigbewegingen. Het voornemen van het kabinet is dat Lelystad Airport met ingang van 2020 op deze manier bijdraagt aan het ontlasten van Schiphol.

Q: A14

Verzoek dat er wordt vastgelegd dat er na de opening van Lelystad Airport geen verdere verhoging van het aantal vluchten plaats zal vinden, er heerst angst dat dit in de toekomst zal gaan gebeuren. Er moeten duidelijke wettelijke kaders komen t.a.v. groei. Hoe hard zijn de afspraken die gemaakt zijn en hoe groot is de kans dat het aantal vliegtuigbewegingen niet stapsgewijs alsnog zal worden opgerekt? 10.000 vliegtuigbewegingen tot de herindeling van het luchtruim en 45.000 na de herindeling van het luchtruim moeten wettelijk worden vastgelegd. Er dienen lange termijn afspraken gemaakt te worden zodat er meer duidelijkheid is.

A:

De maxima waar indiener op doelt worden juridisch vastgelegd. Met het Wijzigingsbesluit wordt, in aanvulling op de vastgelegde maximale gebruiksruimte, uitgedrukt in grenswaarden in handhavingspunten, de aanvullende grenswaarde van 45.000 vliegtuigbewegingen voor handelsverkeer per jaar in het luchthavenbesluit vastgelegd. De luchtvaartsector zal zich aan deze grenswaarden moeten houden. Het maximum van 10.000 vliegtuigbewegingen per jaar is een gevolg van de beperkingen in het huidige luchtruim. Om het niet overschrijden van 10.000 vliegtuigbewegingen per jaar publiekrechtelijk te borgen, wordt het plafond van 10.000 vliegtuigbewegingen per jaar in een ministeriële regeling opgenomen. De luchtverkeersleiding moet zich bij het afhandelen van vluchten aan deze regel houden. Ook Lelystad Airport is hieraan gehouden bij het contracteren van luchtvaartmaatschappijen. Op deze manier kan het maximum van 10.000 vliegtuigbewegingen per jaar niet overschreden worden.

Q: A30

Wanneer gaat het aantal vliegtuigbewegingen naar 45.000? Welke garanties worden hierbij gegeven dat dit groeipad van 10.000 naar 45.000 vliegtuigbewegingen niet gaat leiden tot meer overlast en hoe vindt besluitvorming hieromtrent plaats? Welke inspraakmogelijkheden zijn hierbij? op welke wijze wordt beoordeeld wanneer de herziening van het luchtruim gereed is en mag doorgroeien naar 45.000?

A:

In het ondernemingsplan van Lelystad Airport is opgenomen dat uiterlijk 2043 het aantal van 45.000 vliegtuigbewegingen per jaar wordt bereikt. Voorwaarde voor doorgroeien van 10.000 vliegtuigbewegingen naar het maximum van 45.000 vliegtuigbewegingen per jaar is het doorvoeren van de in de in de Startbeslissing Luchtruimherziening gepresenteerde verbeteringen (eerste spoor) en verruiming van de Nederlandse luchtruimcapaciteit (tweede spoor). In het tweede spoor, waarin de capaciteit en benutting van het gehele Nederlandse luchtruim wordt verbeterd, zijn routeset B+ en de huidige aansluitroutes geen uitgangspunt. Besluitvorming hierover zal dus plaatsvinden in het kader van de luchtruimherziening. Volgens de planning van de luchtruimherziening zal eind 2020 een voorkeursbesluit genomen worden. Dat zal een eerste moment zijn waarop inzicht wordt gegeven in de betekenis van de luchtruimherziening voor de Lelystad Airport routes. Vanaf 2023 is spoor 2 uit de Startbeslissing van de luchtruimherziening gerealiseerd.

Q: A31

Indiener geeft aan bang te zijn dat doordat er vrije concurrentie komt n.a.v. de uitspraak van de Europese Commissie, het aantal vluchten autonoom kan groeien en dat het plafond van 10.000 vliegtuigbewegingen overschreden gaat worden. Daarom moet het uitgangspunt in het MER 45.000 zijn.

A:

De VVR tussen Schiphol en Lelystad Airport geeft invulling aan het selectiviteitsbeleid. De VVR houdt in dat de capaciteit op Lelystad Airport met prioriteit beschikbaar wordt gesteld voor niet-transferverkeer afkomstig van Schiphol en dat de hierdoor vrijkomende capaciteit op Schiphol, als gevolg van de regel, exclusief beschikbaar wordt gesteld voor transferverkeer. De VVR is ter goedkeuring genotificeerd bij de Europese Commissie.

Als gevolg van de beperkingen in het huidige luchtruim geldt er voor Lelystad Airport een tijdelijke situatie van maximaal 10.000 vliegtuigbewegingen voor handelsverkeer per jaar. Dit wordt vastgelegd in een ministeriële regeling. De luchtverkeersleiding moet zich bij het afhandelen van vluchten aan deze regel houden. Ook Lelystad Airport is hieraan gehouden bij het contracteren van luchtvaartmaatschappijen. Op deze manier kan het maximum van 10.000 vliegtuigbewegingen per jaar niet overschreden worden. De VVR is hierop niet van invloed. Het maximum van 45.000 vliegtuigbewegingen is vastgelegd in het luchthavenbesluit.

In het MER is zowel de situatie voor 10.000 vliegtuigbewegingen weergegeven als die van 45.000 vliegtuigbewegingen.

Q: A35

Met 10.000 vliegtuigbewegingen in het begin ontlast het maar 2 procent van Schiphol, en met de uiteindelijk 45.000 nog steeds slecht een klein deel. Dit is een druppel op een gloeiende plaat, terwijl het wel zorgt dat een groter deel van Nederland met vlieglawaaï belast wordt. Als er zuinigere, stillere vliegtuigen beschikbaar komen kan deze groei ook op Schiphol plaats vinden.

A:

In oktober 2008 werd in het Aldersadvies Schiphol de vraag naar luchtvaart op 580.000 vliegtuigbewegingen in 2020 geraamd. In het door kabinet en Kamer overgenomen advies werd aangegeven dat voor 70.000 vliegtuigbewegingen ruimte moet worden geschapen op de regionale vliegvelden Eindhoven Airport en Lelystad Airport. In 2012 leidde dat tot het Aldersadvies Lelystad Airport en het besluit van het kabinet om Lelystad Airport te ontwikkelen en geschikt te maken voor uiteindelijk 45.000 vliegtuigbewegingen. Het voornemen van het kabinet is dat Lelystad Airport met ingang van 2020 op deze manier bijdraagt aan het ontlasten van Schiphol.

Q: A68

Indiener wil dat er een duidelijk maximum is voor alle soorten vluchten op Lelystad Airport wat betreft vliegtuigbewegingen (ook helikopters en kleine luchtvaart) en niet dat daarbij teruggevallen kan worden op de maximale gebruikruimte van de luchthaven, in de vorm van grenswaarden voor geluid in handhavingpunten.

A:

In 2012 is het Aldersadvies Lelystad Airport tot stand gekomen waarna het kabinet heeft besloten om Lelystad Airport te ontwikkelen en geschikt te maken voor uiteindelijk 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar.

In de wijziging van het luchthavenbesluit wordt de maximale geluidruimte voor handelsverkeer en al het overige (klein) verkeer vastgelegd. Daarbij is rekening gehouden met 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer in de eindsituatie in combinatie met 46.500 vliegtuigbewegingen bestaand general aviation (klein verkeer, zakenjets, helikopters) verkeer. De grenswaarden in handhavingspunten mogen niet worden overschreden. Zo weten de exploitant, de gebruikers, de luchtverkeersdienstverlener en de omgeving welke maximale hoeveelheid geluid er op jaarbasis geproduceerd mag worden.

Q: A50

Er zijn onduidelijkheden over hoe Lelystad Airport zich in de toekomst gaat ontwikkelen. Hoe gaat het groeien? Lelystad Airport kan pas open als dit duidelijk is.

A:

In het MER zijn berekeningen gemaakt voor 25.000 en 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar. In de jaren tot aan de herinrichting van het luchtruim is er vanaf Lelystad Airport ruimte voor maximaal 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar. Na de herindeling in 2023 mag dit geleidelijk oplopen tot maximaal 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar. Bij 7.000 en 25.000 vliegtuigbewegingen wordt er geëvalueerd. Bij 7.000 bewegingen wordt geëvalueerd of de aannames (met name de vlieghoogtes) in het MER nog steeds realistisch zijn. Bij 25.000 bewegingen wordt gekeken naar de economische effecten van Lelystad Airport en de gevolgen voor duurzame landbouw, geluidsbelasting en natuur.

Q: A69

Als er een toename van vluchten op Lelystad Airport wordt gewenst, moet hiervoor een open en transparante procedure worden doorlopen en volstaat een enkele herberekening van de geluidsruimte niet als uitgangspunt.

A:

In het luchthavenbesluit wordt een maximum aantal vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar vastgelegd van 45.000. Voor het wijzigen van het luchthavenbesluit moet opnieuw een procedure worden doorlopen. In geval van een wijziging in het gebruik van de luchthaven geldt een mer-beoordelingsplicht. Onderdeel van de procedure is verder een zienswijze- en voorhangprocedure (beide Kamers) en het inwinnen van advies bij de Raad van State.

Q: A71

Wat is de maximale etmaalcapaciteit van Lelystad Airport bij 45.000 vliegtuigbewegingen? Hoeveel vliegtuigen komen er per dag over?

A:

De maximale hoeveelheid vliegtuigen die uiteindelijk per uur vliegt bij volledige uitbreiding van de luchthaven is niet exact vast te stellen. Dit is namelijk van veel factoren afhankelijk, zoals weersomstandigheden (regen, mist, windrichting), verkeerssamenstelling (mix van groot en klein verkeer, verschillende vliegtuigtypes), lengte en capaciteit taxibaan, capaciteit opstelruimte, categorie instrument flights, en gebruik van de baan (landen of starten).

Q: A70

Verzoek om het begrip vliegtuigbeweging te definiëren als: 'een vliegtuigbeweging is een start of een landing'.

A:

Naar aanleiding van deze zienswijze zal in het Wijzigingsbesluit de definitie van vliegtuigbewegingen worden opgenomen die als volgt zal luiden: de aankomst of het vertrek van een vliegtuig op of van de luchthaven.

Q: A72

In het luchthavenbesluit is niet vastgelegd dat de luchthaven niet verder mag ontwikkelen dan 10.000 vliegtuigbewegingen voordat de luchtruimherziening klaar is. Er is alleen in de toelichting aangegeven dat er niet meer dan 10.000 vliegtuigbewegingen kunnen worden uitgevoerd omdat er niet meer capaciteit is met de huidige luchtruimindeling (zie paragraaf 5.2.2). Op welke wijze wordt dit nu geborgd? Kan dit wettelijk worden vastgelegd en welke partij gaat dit handhaven? Het mag ook niet groeien als de laagvlieg-routes blijven. In het luchthavenbesluit zijn alleen de grenswaarden voor 45.000 vliegtuigbewegingen opgenomen. Dat betekent dat de daarbij behorende grenswaarden maatgevend zijn. Indien de grenswaarden van de geluidbelasting van 10.000 vliegtuigbewegingen worden overschreden, zal die overschrijding ruimschoots passen binnen de grenswaarden behorende bij de 45.000 vliegtuigbewegingen. Het plafond van de vliegtuigbewegingen wordt gepubliceerd in de luchtvaartgids. In de Staatscourant nr. 35427 van 11 december 2014 is deze begripsomschrijving vervallen. Wat wordt nu onder 'luchtvaartgids' verstaan? En welke rechten en plichten hierin zijn opgenomen?

A:

De luchtvaartgids (AIP) is een publicatie, die overeenkomstig internationale verplichtingen onder verantwoordelijkheid van de Staat wordt uitgegeven. De luchtvaartgids bevat luchtvaartinformatie met een blijvend karakter die essentieel is voor luchtvaardende bij de vluchtvoorbereiding en vluchttuitvoering. De luchtverkeersroutes en –procedures worden vastgesteld op grond van het Besluit luchtverkeer. Deze luchtverkeersroutes en –procedures worden overeenkomstig de dynamische verwijzingen in de Regeling luchtverkeersdienstverlening enkel gepubliceerd in de luchtvaartgids (AIP). In de eerste jaren na opening van Lelystad Airport is er ruimte voor maximaal 10.000 vliegtuigbewegingen per jaar van en naar Lelystad Airport. Een voorwaarde voor verdere groei tot maximaal 45.000 vliegtuigbewegingen per jaar is dat de luchtruimcapaciteit op de betreffende routes (sectoren) wordt vergroot. Hieraan wordt in het project Luchtruimherziening gewerkt. Daarnaast is als voorwaarde voor doorgroei gesteld dat de aansluitroutes hoger komen te liggen. Bij publicatie van de Startbeslissing luchtruimherziening (april 2019) zijn de maatregelen bekend gemaakt die ertoe leiden dat reeds in winter 2021/2022 de belemmeringen om ongehinderd te kunnen klimmen op de aansluitroutes zullen worden weggenomen. Naar aanleiding van verzoeken in de inspraakprocedure over de aansluitroutes (najaar 2017) is besloten het tijdelijk maximum van 10.000 vliegtuigbewegingen, die dus door luchtruimbeperingen is ingegeven, ook bestuursrechtelijk te borgen door dit vast te leggen in een ministeriele regeling. Door het maximum van 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer op de Lelystad Airport aansluitroutes vast te leggen als gebruiksbeperking wordt zeker gesteld, dat de ingeschatte beperkte luchtruimcapaciteit niet wordt overschreden. Via de dynamische verwijzing (zie hierboven) wordt deze gebruiksbeperking op de aansluitroutes ook in de luchtvaartgids opgenomen. De gebruiksbeperking zal gehandhaafd blijven totdat de capaciteit in het luchtruim is vergroot en er zo veel mogelijk ongehinderd op de aansluitroutes kan worden doorgeklommen.

Q: A84

Er is geantwoord richting de Kamer dat het plafond van 10.000 vliegtuigbewegingen per jaar in een ministeriële regeling opgenomen en gepubliceerd zal worden in de luchtvaartgids. Is de publicatie al in voorbereiding en is deze voor bezwaar en beroep vatbaar?

A:

Als gevolg van de beperkingen in het huidige luchtruim geldt er voor Lelystad Airport een tijdelijke situatie van maximaal 10.000 vliegtuigbewegingen voor handelsverkeer per jaar. Dit wordt vastgelegd in een ministeriële regeling en vervolgens gepubliceerd in de luchtvaartgids. Deze regelgeving wordt momenteel voorbereid en zal op grond van de Algemene Wet Bestuursrecht niet vatbaar zijn voor bezwaar en beroep.

Q: A86

Verzoek tot het vastleggen van een faseringsregeling in jaartallen.

A:

In het MER zijn berekeningen gemaakt voor 25.000 en 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar. In de jaren tot aan de herinrichting van het luchtruim is er vanaf Lelystad Airport capaciteit voor maximaal 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar. Na de herindelings in 2023 mag dit geleidelijk oplopen tot maximaal 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar. Bij 7.000 en 25.000 vliegtuigbewegingen wordt er geëvalueerd. Bij 7.000 bewegingen wordt er geëvalueerd of de aannames (met name de vlieg-

hoogtes) in het MER nog steeds realistisch zijn en bij 25.000 bewegingen wordt gekeken naar de economische effecten van Lelystad Airport en de gevolgen voor duurzame landbouw, geluidsbelasting en natuur. Deze jaartallen zijn indicatief. Er worden geen jaartallen voor deze fasering vastgelegd.

Q: A106

Waarom staat het volgende expliciet vermeld in artikel II van het Wijzigingsbesluit: 'Met de publicatie en inwerkingtreding van het onderhavige besluit zal worden aangesloten bij het systeem van vaste verandermomenten?'

A:

In het Wijzigingsbesluit is geregeld dat de inwerkingtreding ervan wordt geregeld bij Koninklijk besluit. In de toelichting op deze bepaling wordt toegelicht dat het voornemen bestaat om met de inwerkingtreding aan te sluiten op het systeem van vaste verandermomenten. De vaste verandermomenten voor inwerkingtreding van algemene maatregelen van bestuur zijn 1 januari en 1 juli.

Q: H6

Kan er gegarandeerd worden dat er nooit meer verdere uitbreiding van vluchten plaats zal vinden?

A:

In het luchthavenbesluit wordt een maximum aantal vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar vastgelegd van 45.000. Voor het wijzigen van het luchthavenbesluit moet opnieuw een procedure worden doorlopen. In geval van een wijziging in het gebruik van de luchthaven geldt een mer-beoordelingsplicht. Onderdeel van de procedure is verder een zienswijze- en voorhangprocedure (beide Kamers) en het inwinnen van advies bij de Raad van State.

6.8 Verplaatsing helikoptercircuit

Op Lelystad Airport vinden momenteel trainingsvluchten met helikopters plaats, zoals politie-, trauma- en offshorehelikopters. Ook in de toekomstige situatie worden helikoptervluchten uitgevoerd op Lelystad Airport. Voor het bepalen van de milieueffecten in de MER-actualisatie 2018 is uitgegaan van een helikopter-oefencircuit aan de zuidzijde van de baan. Bij de operationele uitwerking door de luchtverkeersleiding is naar voren gekomen dat de locatie aan de zuidzijde veiligheidsissues met zich meebrengt en tot overlast voor omwonenden leidt. Als gevolg hiervan is door de luchtverkeersleiding en de luchthaven, in samenwerking met de gebruikers (helikopterbedrijven) voorgesteld om het circuit te verplaatsen naar de noordzijde van het luchthaventerrein.

De gevolgen van deze wijziging zijn als volgt:

- Er treedt een beperkte verschuiving op van de wettelijk geluidscontouren in noordwestelijke richting. Deze verschuiving heeft geen invloed op het aantal ernstig gehinderden.
- Er is sprake van een wijziging van de externe veiligheidscontouren. De contouren verplaatsen zich naar het noorden, waarbij ze grotendeels binnen het luchthaventerrein vallen. Daar waar de 10⁻⁵-contouren buiten het luchthaventerrein vallen, staan geen woningen of kwetsbare gebouwen. Tevens zijn binnen de 10⁻⁵-en 10⁻⁶-contouren in de toekomst geen woningen gepland.
- De maximale geluidsbelasting van handhavingspunt 05 wordt verlaagd met 0.01 dB(A) naar 73.20 dB(A). De maximale geluidsbelasting bij de overige handhavingspunten blijft ongewijzigd.

6.8.1 Onderwerpen uit zienswijzen

Q: A74 + A75 + A76 + A77

Indiener is van mening dat het helikopterterrein dient te worden verplaatst naar een locatie op het luchthaventerrein waar het de bedrijfsvoering van de RDW niet via geluidsbelasting belemmert. Door de verplaatsing van het helikopterterrein verplaatst de 10⁻⁶ contour over het RDW terrein. In feite worden hiermee de bebouwingsmogelijkheden van de RDW weg bestemd. Het is niet gebleken dat hiermee in de besluitvorming rekening is gehouden.

Daarnaast hebben opstijgende helikopters direct zicht op het RDW-terrein en de vertrouwelijke tests die daar worden uitgevoerd. Er is onderkend dat in verband met de privacyoverwegingen, zicht vanuit Lelystad Airport op het RDW-terrein moet worden voorkomen. Dit wordt onvoldoende gewaarborgd.

De noodzaak voor het verplaatsen van het helikoptercircuit is in de nota van toelichting niet onderbouwd en stakeholders zijn hierbij niet betrokken. Verzoek om dit bij de vaststelling van het definitieve besluit alsnog te doen en de huidige locatie aan de zuidzijde van het luchthaventerrein te handhaven dan wel een andere locatie aan te wijzen.

A:

Verplaatsing van het terrein van de RDW is de intentie van zowel de RDW als Lelystad Airport op het moment dat handelsverkeer gebruik gaat maken van Lelystad Airport. Hiertoe zijn principe-afspraken tussen deze partijen gemaakt. Voor de periode tot de verhuizing van RDW zijn Lelystad Airport en RDW in overleg om de bedrijfsvoering van beide organisaties op elkaar af te stemmen. De reden voor de verplaatsing van het helikoptercircuit is toegelicht in paragraaf 2.2 van de nota van toelichting bij het Wijzigingsbesluit.

7. Routes

Voor de vliegroutes voor handelsverkeer van en naar Lelystad Airport zijn vliegroutes ontworpen. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in lokale vertrek- en naderingsroutes (routes dichtbij de luchthaven, de B+routeset) en aansluitroutes (routes in het middelhoge luchtruim die vliegtuigen van en naar het hogere luchtruim leiden).

De vaststelling van de routes en bijbehorende luchtruimstructuur vormen geen onderdeel van het luchthavenbesluit. In het MER, als ook in de nota van toelichting bij het Wijzigingsbesluit, worden de luchtverkeersroutes en – procedures van en naar de luchthaven en de verwachte verkeersverdeling over deze routes beschreven. Dit met het doel de gevolgen van het vliegverkeer voor het milieu in beeld te kunnen brengen en om de buiten de luchthaven gelegen beperkingengebieden, die op grond van de Wet luchtvaart in het luchthavenbesluit worden vastgesteld, te kunnen bepalen. Over de routes zelf heeft in het najaar 2017 reeds inspraak plaatsgevonden. Dit heeft geleid tot een substantieel aantal aanpassingen aan de routes.

Lokale vertrek- en naderingsroutes

De lokale vertrek- en naderingsroutes dichtbij de luchthaven zijn tot stand gekomen aan de Alderstafel Lelystad en zijn onderdeel van het unanieme advies van de Alderstafel Lelystad van 22 mei 2014, waarin de B+variant voor de vertrek- en naderingsroutes in het lagere luchtruim is voorgesteld. Dit advies is door het Kabinet overgenomen en op 28 mei 2014 aan de Kamer aangeboden.

Aansluitroutes

De aansluitroutes verbinden de lokale vertrek- en naderingsroutes met het internationale routenetwerk in het hogere luchtruim. Na de zomer van 2017 is een consultatieproces gestart voor de aansluitroutes en de bijhorende luchtruimstructuur. Hierbij zijn naast de bij luchtruimwijzigingen gebruikelijke directe consultatie van luchtruimgebruikers, ook andere partijen betrokken. Zo zijn informatiebijeenkomsten in de betrokken regio's georganiseerd, heeft een openbare internetconsultatie plaatsgevonden, zijn besprekingen gehouden met bestuurders en heeft een delegatie van bewoners advies uitgebracht aan de minister van IenW over de aansluitroutes. Dit om alle belangen nadrukkelijk mee te kunnen wegen. Een en ander heeft geleid tot een groot aantal verbeteringen aan het ontwerp. De vliegroutes zijn zo aangepast dat minder inwoners hinder ondervinden, doordat woonkernen zoveel mogelijk worden vermeden. Bij brief van 21 februari 2018 is de Tweede Kamer hierover geïnformeerd (Kamerstuk 31936, nr. 462). Het Wijzigingsbesluit beschrijft in de toelichting het ontwerpproces van deze aansluitroutes.

De aansluitroutes zijn ontworpen binnen de huidige luchtruimstructuur. Door LVNL en CLSK is geconcludeerd dat er binnen de huidige luchtruimstructuur geen ruimte is om op Lelystad Airport meer dan 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar in te passen. De nu ontworpen aansluitroutes zijn daarmee tijdelijk en bieden ruimte tot 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar. De aansluitroutes zijn zo ontworpen dat ze onder alle omstandigheden veilig te vliegen zijn. De aangegeven hoogtes van deze routes zijn minimale hoogtes. In de dagelijkse praktijk zullen vliegtuigen vaak eerder naar grotere hoogtes mogen stijgen of later hun daling in mogen zetten. De veiligheid in het luchtruim staat daarbij altijd voorop. Voorwaarde voor doorgroeien naar het maximum van 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar, is verruiming van de Nederlandse luchtruimcapaciteit en een hogere inpassing van de aansluitroutes. Dat gebeurt in het kader van de Luchtruimherziening. In de Startbeslissing Luchtruimherziening (Kamerstuk 31936 nr. 595) zijn reeds de maatregelen gepresenteerd die ertoe leiden dat al in de winter van 2021/2022 belemmeringen zijn weggenomen om zoveel mogelijk ongehinderd te kunnen doorklimmen (spoor 1). Het verruimen van de luchtruimcapaciteit is onderdeel van spoor 2 van de Luchtruimherziening.

Naar verwachting zullen er in 2020 4.000 vliegtuigbewegingen zijn, in 2021 7.000 en in 2022 10.000. Bij 10.000 vluchten zijn dat gemiddeld ca. 15 starts en 15 landingen per dag. Dat zijn twee tot drie naderingen vanuit het noordoosten (vanaf Steenwijkerland) en twaalf tot dertien vanuit het zuidoosten (vanaf Lemelerveld). Die verdeling geldt ook voor het vertrekkende verkeer. Dit is het maximaal aantal vliegtuig-

bewegingen handelsverkeer dat voor Lelystad Airport binnen de huidige luchtruimstructuur mogelijk is. Vanaf 2023 gaat de herinrichting van het luchtruim ruimte bieden voor een verdere doorgroei van de luchthaven.

7.1 Luchtruimstructuur en Luchtverkeersleiding

Ten behoeve van de uitbreiding van Lelystad Airport voor handelsverkeer wordt de luchthaven een gecontroleerde luchthaven. Dit betekent dat het vliegverkeer van Lelystad Airport begeleid wordt door de civiele en militaire luchtverkeersleidingen LVNL en het CLSK. LVNL begeleidt de aankomst en het vertrek van vliegtuigen op de luchthaven vanuit de verkeerstoren. Als vertrekkende vliegtuigen uit het zicht van de toren zijn, bevinden ze zich grotendeels in het militair luchtruim en worden ze overgedragen aan de begeleiding van militaire luchtverkeersleiders (CLSK). Bij aankomende vliegtuigen verloopt dit proces precies andersom.

In dit onderdeel worden de onderwerpen uit zienswijzen besproken die zich richten op de luchtruimstructuur en de rol van LVNL en CLSK ten aanzien van de routes die gevlogen zullen worden van en naar Lelystad Airport.

7.1.1 Onderwerpen uit zienswijzen

Q: B4 + B6 B46 + B48 + B61

Het luchtruim is vol. Is het überhaupt wel mogelijk om hoger dan 2.700 meter te vliegen?

Waarom moet er volgens de eisen van de Luchtverkeersleiding Nederland onder de TMA Schiphol gevlogen worden en kan Lelystad Airport geen gebruik maken van het luchtruim van Schiphol, terwijl het wel onderdeel is van Schiphol? Delen van dit hoge luchtruim worden niet continue gebruikt en zo kan laagvliegen worden voorkomen. Daarnaast is er nu soms ook interferentie mogelijk als er om economische redenen niet via de IAF wordt gevlogen. Het uitgangspunt van de voorgestelde routes is dat ATC Schiphol op geen enkele manier rekening hoeft te houden met vliegverkeer van en naar Lelystad Airport. Dit rigide standpunt is niet te handhaven als er niet standaard via IAF wordt gevlogen. Er had een (belangen)afweging gemaakt moeten worden tussen het beperkt mogen interfereren met Schiphol en/of defensie en de omvang van de nadelige effecten van laagvliegen van en naar Lelystad Airport, die veroorzaakt wordt door deze strenge randvoorwaarde.

A:

Het kabinet heeft in het kabinetsstandpunt Lelystad uit 2012 (Kamerstuk 31936, nr. 115) als uitgangspunten vastgesteld dat er geen interferentie mag zijn tussen het vliegverkeer van Lelystad en het vliegverkeer van Schiphol en geen negatief effect mag hebben op de Militaire Missie Effectiviteit.

In de Startbeslissing voor de luchtruimherziening (april 2019) zijn de maatregelen gepresenteerd waarmee reeds in winter 2021/2022 belemmeringen worden weggenomen om ongehinderd te kunnen doortstijgen, c.q. waarmee op de aansluitroutes hoger kan worden gevlogen. Dat is mogelijk door de volgende maatregelen: ten eerste het loslaten van het uitgangspunt dat er geen interferentie met Schipholverkeer mag zijn, en ten tweede dat er standaard gebruik gemaakt mag worden van luchtruim dat primair is ingericht voor de afhandeling van militair verkeer. Deze maatregelen zijn mogelijk omdat de eerste jaren maximaal 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar zullen worden ingepast. Een doorgroei naar 45.000 vliegtuigbewegingen in de eindsituatie vereist verruiming van de luchtruimcapaciteit. Dat wordt in het kader van de luchtruimherziening gerealiseerd. De maatregelen bieden meer ruimte voor het vliegverkeer van Lelystad en zorgen ervoor dat het Lelystadverkeer op een vergelijkbare manier wordt afgehandeld als het verkeer van andere Nederlandse luchthavens. Dit betekent dat een vliegtuig op de aansluitroutes van Lelystad Airport net als elders in Nederland ongehinderd kan klimmen; alleen bij uitzondering, bijvoorbeeld als gevolg van weersomstandigheden, specifiek baangebruik op Schiphol of bij daadwerkelijk gebruik van militair luchtruim is dit op de routes van Lelystad Airport niet altijd mogelijk.

Q: B12

Lelystad is geen geschikte locatie omdat het onder de aanvliegroute van Schiphol ligt.

A:

In de periode 2006-2008 heeft het Rijk onderzocht welke opties er zijn voor de toekomstige ontwikkeling van Schiphol in verband met de groei van de luchtvaart. Dat leidde in 2008 tot het Aldersakkoord.

Het kabinet nam dit advies over en gaf de heer Alders opdracht om capaciteit te vinden voor 70.000 vliegtuigbewegingen op Eindhoven Airport en Lelystad Airport van de voorgenomen 580.000 vliegtuigbewegingen op Schiphol. In 2012 leidde dat tot het Aldersadvies Lelystad Airport en het besluit van het kabinet om Lelystad Airport te ontwikkelen en geschikt te maken voor uiteindelijk 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar. Het voornemen van het kabinet is dat Lelystad Airport met ingang van 2020 bijdraagt aan het realiseren van de afgesproken capaciteit en het versterken van het mainport gebonden profiel van Schiphol. Onderzoeken die ten grondslag hebben gelegen aan onder meer het Aldersakkoord zijn te vinden op de website www.alderstafellelystad.nl.

Aangezien het luchtruim nog niet is herzien, zijn er beperkingen in capaciteit in het luchtruim. Daarom kunnen de eerste jaren tot de luchtruimherziening niet meer dan 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar worden afgehandeld. In de Startbeslissing voor de luchtruimherziening (april 2019) zijn de maatregelen gepresenteerd waarmee reeds in winter 2021/2022 belemmeringen kunnen worden weggenomen om ongehinderd te kunnen doorstijgen, c.q. waarmee op de aansluitroutes hoger kan worden gevlogen. Een van de maatregelen is het loslaten van het uitgangspunt dat er geen interferentie met Schipholverkeer mag zijn. Dit is mogelijk gebleken tot maximaal 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar.

Het ministerie van IenW, van Defensie, LVNL, CLSK en het MUAC zijn bezig met de herziening van het Nederlands luchtruim. Het doel daarbij is om de capaciteit en de efficiëntie van het luchtruimgebruik veilig te verhogen en de gevolgen voor de omgeving te verkleinen. Voorwaarde voor doorgroeien naar het maximum van 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar is het wegnemen van belemmeringen om ongehinderd te kunnen (eerste spoor, gereed winter 2021/2022) en verruiming van de Nederlandse luchtruimcapaciteit (tweede spoor, gereed in 2023). De huidige routes zijn bij de luchtruimherziening geen uitgangspunt. Volgens de planning van de luchtruimherziening zal eind 2020 een voorkeursbesluit genomen kunnen worden. Dat zal een eerste moment zijn waarop inzicht wordt gegeven in de betekenis van de luchtruimherziening voor de Lelystad-routes.

Q: B25+ B47 + B49

Er moeten meer vliegsnelwegen in Nederland komen. Het aantal vliegtuigbewegingen van Schiphol is nu gemaximaliseerd door de afspraken die gemaakt zijn aan de Alderstafel en niet door de werkelijke capaciteit in het luchtruim. Het luchtruim wordt daardoor minder efficiënt gebruikt. De herindeling van het luchtruim moet ertoe leiden dat nergens in Nederland wordt laag gevlogen. De minimale vlieghoogte moet 6.000 meter zijn.

A:

De indeling van het Nederlandse luchtruim en het gehanteerde luchtverkeersleidingconcept zijn in de vorige eeuw ontstaan en hebben zich sindsdien organisch ontwikkeld. De afgelopen decennia hebben grote veranderingen in het gebruik van het luchtruim plaatsgevonden en deze zullen zich ook in de toekomst blijven voordoen. De luchtvaart is in een aantal decennia fors gegroeid. De grenzen aan de capaciteit van het huidige luchtruim zijn bereikt en noopt tot modernisering. Tegelijk veranderen de opvattingen in de samenleving over luchtvaart en is er meer aandacht gekomen voor de effecten van luchtvaart zoals uitstoot en geluidsoverlast. Ook de noodzaak om actief klimaatbeleid te voeren, raakt het luchtvaartbeleid en vraagt om een nieuwe balans naar de toekomst. De basisstructuur van ons luchtruim is niet mee veranderd en volstaat niet langer om de uitdagingen van de toekomst aan te kunnen op het vlak van capaciteit, benutting en duurzaamheid. Het is daarom noodzakelijk om het luchtruim op een fundamentele wijze te herzien. Om te borgen dat er in de toekomst zo efficiënt en veilig mogelijk gebruik gemaakt kan worden van het luchtruim heeft de minister opdracht gegeven om het luchtruim te herzien. Het programma Luchtruimherziening heeft de volgende doelen meegekregen:

- Verruimen van de civiele en militaire capaciteit in het luchtruim
- Efficiënter gebruik en beheer ten behoeve van alle luchtruimgebruikers.
- Duurzaamheid: het verminderen van de impact op klimaat en omgeving (geluidshinder, CO₂ en (ultra) fijnstof).

Een minimale vlieghoogte van 6000 meter maakt derhalve geen onderdeel uit van de doelen van het project luchtruimherziening. Vermindering van de impact op de omgeving wel. Voor het proces van de luchtruimherziening en de wijze waarop de omgeving inbreng kan leveren, is meer informatie te vinden op www.luchtvaartindetoekomst.nl

Q: B33

Het veroorzaken van geluidsoverlast en de daarmee gepaard gaande impact op het woon- en leefmilieu dient zwaarder te wegen dan beschikbare capaciteit bij de luchtverkeersleiding. Hiermee wordt niet aan de eis voldaan om uit te gaan van het meest optimale scenario.

A:

De tijdelijke aansluitroutes van Lelystad Airport zijn ontworpen binnen de huidige luchtruimstructuur. De aansluitroutes zijn zo ontworpen dat ze onder alle omstandigheden veilig te vliegen zijn. De aangegeven vlieghoogtes van deze routes zijn minimale vlieghoogtes. In de praktijk zullen vliegtuigen vaak eerder naar grotere hoogte stijgen of later hun daling inzetten.

In het geactualiseerde MER zijn ook de milieueffecten van de tijdelijke aansluitroutes voor 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar aangevuld met een hoeveelheid klein verkeer, in beeld gebracht. Hierbij is gekeken naar alle relevante milieuaspecten die kunnen spelen ten aanzien van de aansluitroutes. De conclusie van de MER-actualisatie over de tijdelijke aansluitroutes is dat er geen wettelijke normen worden overschreden en dat de effecten van de gehele route ruim passen binnen de effecten die in de actualisatie van het MER in beeld zijn gebracht voor de eindsituatie met 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar, aangevuld met bewegingen voor klein luchtverkeer, zakelijk en MRO-verkeer en helikopterterverkeer.

Naar aanleiding van de wens van de Tweede Kamer zijn recent in de Startbeslissing voor de luchtruimherziening (Kamerstuk 31936, nr. 595) de maatregelen gepresenteerd om op de aansluitroutes zoveel mogelijk ongehinderd door te klimmen. Dat betekent dat hoger zal kunnen worden gevlogen op de aansluitroutes dan eerder was voorzien. De verbeteringen zullen uiterlijk in de winter van 2021/2022 zijn doorgevoerd. Toepassing van bovenstaande verbeteringen is mogelijk door het loslaten van uitgangspunten die aan de routes zijn gesteld en onder andere vergemakkelijkt door de eerder gerealiseerde co-locatie en verdergaande operationele samenwerking tussen civiele en militaire verkeersleiders.

Q: B34

Nederland dient meer te investeren in kennis en kunde van verkeersbegeleidingstechnieken die zijn afgestemd op de snelle ontwikkeling van de hedendaagse systemen van vliegtuigen.

A:

Er is continu aandacht voor het ontwikkelen van innovaties die de luchtverkeersbegeleiding verbeteren. In de kennis en kunde die hiervoor nodig is wordt geïnvesteerd. De mondiale ontwikkelingen en in het bijzonder het Europese onderzoeksprogramma SESAR op het gebied van Air Traffic Management (ATM) worden nauwlettend gevolgd en in veel gevallen wordt er ook aan onderzoeken deelgenomen.

7.2 B+routes

Routeset B+ omvat de routes dichtbij de luchthaven voor starten en landen. Deze routes zijn zorgvuldig ontworpen en onderzocht. Ook heeft hierop consultatie plaatsgevonden. Voor het MER in 2014 zijn de effecten van vier verschillende varianten routesets in beeld gebracht. Er zijn berekeningen gemaakt voor 25.000 en 45.000 vliegbewegingen handelsverkeer per jaar. De B+routevariant bleek op basis van het MER veruit de minste geluidshinder voor de minste mensen op te leveren. In het geactualiseerde MER is hier nogmaals naar gekeken en opnieuw geconcludeerd dat routevariant B+ in aantallen ernstig gehinderden en slaapverstoorden de beste variant is.

Voor Lelystad Airport geldt dat:

- De luchthaven één start en landingsbaan heeft die in twee richtingen wordt gebruikt. De richting voor aankomst of vertrek is afhankelijk van de windrichting
- Baan 23 wordt gebruikt bij starten en landen in zuidwestelijke richting en wordt naar verwachting 60% van de tijd gebruikt. Baan 05 wordt gebruikt bij starten en landen in noordoostelijke richting en wordt naar verwachting in 40% van de tijd gebruikt.
- De start- en landingsbaan zal alleen van 6.00 in de ochtend tot en met 23.00 in de avond mogen worden gebruikt. De extensieregeling regelt dat alleen in uitzonderlijke gevallen de baan tot 24.00 uur mag worden gebruikt. De regels daarvoor zijn aangescherpt. In de nacht wordt er dus niet gevlogen.

7.2.1 Onderwerpen uit meermalig ingediende zienswijzen

Q: SB0 + SB18

Bij de voorgestelde vliegroutes wordt er over een grote afstand heel laag (maximaal 3.000 voet, 900 meter) gevlogen om onder het Schiphol-vliegverkeer te blijven. Tussen Biddinghuizen en Zeewolde maken de vliegtuigen een 'doorstart' wat voor extra veel geluid zorgt. Ze geven dan vol gas om steil te stijgen van 3.000 voet (900 meter) naar 6.000 voet (1.800 meter). 'Lawaaiig, brandstofverspillend en gevaarlijk' is samengevat de mening van geraadpleegde piloten over de voorgestelde (laag)vliegroutes.

De voorgenomen routes zullen ertoe leiden dat de woningen in Biddinghuizen en Dronten-West in waarde zullen dalen. Verzoek om te voorzien in een oplossing door het aanpassen van de routes.

A:

De lokale vertrek- en naderingsroutes (B+routeset) zijn tot stand gekomen aan de Alderstafel en door het Kabinet overgenomen. Belangrijk uitgangspunt hierbij was het zo veel mogelijk vermijden van woonkernen.

In dit traject aan de Alderstafel zijn diverse routevarianten onderzocht. Uit het MER 2014 bleek deze routeset tot de minste aantallen ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden te leiden. In het geactualiseerde MER is opnieuw geconcludeerd dat routevariant B+ de beste variant is. De actualisatie brengt daarmee geen verandering in de keuze van routevariant B+ als voorkeursalternatief.

Daarnaast is in het Aldersadvies uit 2014 aangegeven dat er behoefte bestaat aan experimenteer ruimte voor mogelijke toekomstige optimalisatievoorstellen binnen het B+-gebied. In dat verband is veel gesproken over Biddinghuizen en onder andere een voorstel om eerder of later door te klimmen op de vertekroute tussen Zeewolde en Biddinghuizen. Eerder klimmen werd op dat moment niet mogelijk geacht, vanwege de directe nabijheid van het luchtruim ten behoeve van Schiphol. Later klimmen werd mogelijk geacht maar zou geverifieerd moeten worden met een veiligheidstoets van het operationeel concept. Met name om te kunnen voldoen aan het uitgangspunt van 6.000 voet (circa 1.800 meter) 'oude land'. LVNL en CLSK hebben bij het uitwerken van de aansluitroutes een manier gevonden om de gewenste eerdere klim nu al te operationaliseren, onder andere door een kleine ingreep in de Schiphol TMA. De operationele afspraken die hierbij zijn gemaakt zorgen ervoor dat dit niet leidt tot interferentie met het Schipholverkeer. Op de route vertrekkend van baan 23 zal het verkeer eerder klimmen en komt het verkeer ter hoogte van Biddinghuizen over op een hoogte van circa 4.500 voet (circa 1.400 meter) in plaats van circa 3.000 voet (circa 900 meter). Hiermee is invulling gegeven aan de in 2014 gearticuleerde wens om de route in de nabijheid van Biddinghuizen optimaliseren. Deze verbetering is meegenomen in de actualisatie van het MER in 2018. Daaruit blijkt dat deze verbetering heeft geleid tot een verdere afname van het aantal ernstig gehinderden.

De hoogte waarop gevlogen wordt is één van de factoren die het brandstofverbruik bepaald. Als gevolg van beperkingen in het huidige luchtruim kon in het huidige routeontwerp niet overal ongehinderd worden doorgeklommen. De afstand waarop horizontaal op 6.000 voet moet worden gevolgen is enkele tientallen kilometers en daarmee beperkt ten opzichte van de totale route. De aangegeven vlieghoogtes van deze routes zijn minimale vlieghoogtes. In de praktijk zullen vliegtuigen vaak eerder naar grotere hoogte stijgen of later hun daling inzetten.

7.2.2 Onderwerpen uit zienswijzen

Q: B43 + B45 + 13

De regering is niet bevoegd tot het vaststellen van de B+routes. Deze zijn ten onrechte en onbevoegd vastgesteld in het luchthavenbesluit. Aansluitroutes of delen van aansluitroutes maken geen deel uit van een luchthavenbesluit en kunnen daarmee niet worden vastgesteld. Dit betekent dat ook de B+routes geen deel uit kunnen maken van het Luchthavenbesluit Lelystad en daarmee ten onrechte en onbevoegd zijn vastgesteld.

Deze bevoegdheid is op grond van artikel 5.11 van de Wet luchtvaart voorbehouden aan u als verantwoordelijke minister. Dit betekent dat de B+routes door een onbevoegd bestuursorgaan is vastgesteld. Hierdoor is het besluit in strijd met de Wet luchtvaart. Hoe vast staat het ontwerp van de routes? Worden de routes weer gewijzigd of ingetrokken als blijkt dat er geen draagvlak voor is?

A:

De B+routeset en de aansluitroutes, dan wel delen van de aansluitroutes, maken geen deel uit van het luchthavenbesluit zelf. In het MER, als ook in de nota van toelichting bij het Wijzigingsbesluit, worden de

luchtverkeersroutes en -procedures van en naar de luchthaven en de verwachte verkeersverdeling over deze routes beschreven. Dit met het doel de gevolgen van het vliegverkeer voor het milieu in beeld te kunnen brengen. Hiermee wordt gevolg gegeven aan de verplichting in de Wet milieubeheer om alle mogelijke aanzienlijke gevolgen in het MER te beschrijven.

Daarnaast geldt dat de luchtverkeersroutes en -procedures en het luchtverkeer op deze routes van belang zijn voor de bepaling van de buiten de luchthaven gelegen beperkingengebieden die op grond van de Wet luchtvaart in het luchthavenbesluit worden vastgesteld. Ook om deze reden worden de aansluitroutes beschreven in het MER en de nota van toelichting bij het Wijzigingsbesluit. In geval van een wijziging van routes die een wijziging van de beperkingengebieden voor de geluidbelasting of het externe veiligheidsrisico met zich mee mocht brengen, wordt het luchthavenbesluit aangepast.

Over de routes heeft in het najaar van 2017 inspraak plaatsgevonden. Dit heeft geleid tot een substantieel aantal aanpassingen aan de routes. De routes en andere luchtruimaspecten ('de luchtzijdige bereikbaarheid van Lelystad Airport') worden vastgelegd in een aantal ministeriele regelingen, waaronder de regeling Luchtverkeersdienstverlening. Hierna volgt formele publicatie van de routes en bijbehorende luchtruimstructuur in de luchtvaartgids (AIP). Dit wordt momenteel voorbereid.

Q: B38

Kunt u meer vertellen over de huidige B+routes, aansluitroutes en wachtgebieden. Wanneer wordt welke route gebruikt? Bijvoorbeeld vanaf welke plaats in Flevoland gaan vliegtuigen klimmen en welke hoogtes bereiken zij op welke plek? En wat is het maximaal aantal vliegtuigbewegingen per route en op welke tijdstippen?

A:

De luchthaven heeft één start en landingsbaan die in twee richtingen wordt gebruikt. De richting voor aankomst of vertrek is afhankelijk van de windrichting. De baanrichting voor starts en landingen in zuidwestelijke richting wordt naar verwachting 60% van de tijd gebruikt ('baan 23'). De baanrichting voor starts en landingen in noordoostelijke richting wordt naar verwachting in 40% van de tijd gebruikt. De start- en landingsbaan zal alleen van 6.00 in de ochtend tot en met 23.00 in de avond mogen worden gebruikt. De extensieregeling regelt dat alleen in uitzonderlijke gevallen de baan tot 24.00 uur mag worden gebruikt. De regels daarvoor zijn aangescherpt. In de nacht wordt er dus niet gevlogen. Naar verwachting zullen er in 2020 4.000 vliegtuigbewegingen zijn, in 2021 7.000 en in 2022 10.000. Bij 10.000 vluchten zijn dat gemiddeld circa 15 starts en 15 landingen per dag. Dat zijn twee tot drie naderingen vanuit het noordoosten (vanaf Steenwijkerland) en twaalf tot dertien vanuit het zuidoosten (vanaf Lemelerveld). Die verdeling geldt ook voor het vertrekkende verkeer. Dit is het maximaal aantal vliegtuigbewegingen handelsverkeer dat voor Lelystad Airport binnen de huidige luchtruimstructuur mogelijk is. Vanaf 2023 gaat de herinrichting van het luchtruim ruimte bieden voor een verdere doorgroei van de luchthaven. De precieze tijdstippen waarop gevlogen zal gaan worden, zijn nog niet bekend, omdat daarvoor een dienstregeling opgemaakt moet worden. Zie voor meer informatie de factsheet 'Routes Lelystad Airport' (<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/brochures/2018/12/08/routes-lelystad-airport>). Daar staan de B+routes, aansluitroutes en minimale vlieghoogtes beschreven.

Q: B11 + J105

De gekozen B+routes zijn een uitkomst van de Alderstafel Lelystad waar met een beperkt aantal partijen is onderhandeld. Natuur en Milieu Flevoland heeft aan de Alderstafel een flinke stempel gedrukt op de keuze voor de B+routevariant om op deze manier de Oostvaardersplassen te ontzien. De laagvliegroutes in Overijssel en Gelderland zijn een direct gevolg van de keuze voor de B+routevariant. Het is onacceptabel dat hierdoor in de wijde omgeving meer omwonenden gehinderd worden dan bij andere routevarianten. Waarom worden woonkernen niet vermeden met de B+routes en aansluitroutes. Dit is niet in lijn met de Alderstafel dat woonkernen moeten worden gemedend.

A:

Aan de Alderstafel zijn een aantal uitgangspunten afgesproken. Zo is afgesproken dat het 'oude land' op minimaal 6.000 voet moet worden bereikt. Naar aanleiding van onderzoek is afgesproken dat over Natura 2000-gebieden op minimaal 3.000 voet moeten worden overvlogen. Een ander belangrijk uitgangspunt bij het routeontwerp is het zoveel mogelijk vermijden van woonkernen. De lokale vertrek- en naderingsroutes (B+routeset) zijn tot stand gekomen aan de Alderstafel en door het kabinet overgenomen. In dit traject aan de Alderstafel zijn diverse routevarianten onderzocht. Bij het ontwerp van de vliegroutes en als gevolg van

consultatie zijn flinke inspanningen gedaan om invulling te geven aan deze voorwaarden. In een dicht-bebouwd land als Nederland is het echter niet mogelijk om alle bebouwing te vermijden.

Voor het MER uit 2014 zijn de effecten voor vier verschillende varianten van de lokale vertrek- en naderingsroutes in beeld gebracht. Er zijn daarbij berekeningen gemaakt voor 25.000 en 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar. De zogenoemde B+routevariant bleek op basis van dit onderzoek veruit de minste geluidshinder voor het minst aantal mensen op te leveren.

In het geactualiseerde MER is opnieuw geconcludeerd dat routevariant B+ in aantallen ernstig gehinderden en slaapverstoorden ook na actualisatie (ruim) lager uitvalt dan voor de overige routevarianten.

Daarnaast is de conclusie van het geactualiseerde MER dat er geen wettelijke normen worden overschreden en dat de effecten van de tijdelijke situatie (10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar) ruim passen binnen de effecten die in de MER-actualisatie in beeld zijn gebracht voor de eindsituatie met 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar, aangevuld met bewegingen voor klein luchtverkeer, zakelijk en MRO-verkeer en helikopterverkeer.

Het ontwerp voor de aansluitroutes is in september 2017 toegelicht in acht informatiebijeenkomsten in de regio. Daarnaast vond er van 5 oktober tot en met 2 november 2017 een openbare internetconsultatie plaats. Ook heeft een delegatie van bewoners een advies opgesteld aan het ministerie.

Het ministerie van IenW heeft vervolgens LVNL en het CLSK gevraagd op welke punten deze vliegroutes verbeterd konden worden. Deze inspraak en consultatiefase heeft geleid tot een substantieel aantal aanpassingen aan de routes. De vliegroutes zijn zo aangepast dat minder inwoners hinder ondervinden, zonder dat de vliegveiligheid daarbij in het geding komt.

Q: B8 + B9 + B40

Het verzoek om de overlast van B+routes en aansluitroutes te verdelen door over verschillende dorpen en provincies te vliegen. Kan er een onderbouwing komen van de voor- en nadelen van het wijzigen van de routes voor bewoners, natuur en recreatie? Is er wel gebruik gemaakt van de meest actuele kaarten voor nieuwe routevoorstellen en zijn daarbij alle recente bestemmingsplannen meegenomen? En kunnen de afwegingen die hierbij gemaakt zijn expliciet worden vermeld en openbaar toegankelijk zijn, bijvoorbeeld op de website van het ministerie? Kan dit heroverwogen worden? Het gevoel heerst dat de B+routes ten onrechte gekozen zijn.

A:

Voor de lokale aankomst- en vertekroutes B+ zijn in het MER uit 2014 de effecten voor vier verschillende varianten in beeld gebracht. Er zijn daarbij berekeningen gemaakt voor 25.000 en 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar. De zogenoemde B+routevariant bleek op basis van dit onderzoek veruit de minste geluidshinder voor het minst aantal mensen op te leveren. Ook in het geactualiseerde MER uit 2018 kwamen de B+routes als beste keuze naar voren. Hierbij is gebruik gemaakt van het meest actuele woningbestand.

Naar aanleiding van onderzoek van Alterra uit 2009 over de relatie tussen de uitbreiding van vliegverkeer op Lelystad Airport en natuurontwikkeling, heeft de Alderstafel opdracht gegeven tot nader onderzoek aan de Wageningen Universiteit samen met Alterra en Waardenburg. Dit onderzoek heeft geleid tot de normstelling dat tot 3.000 voet kans is op verstoring in natuurgebieden. Op basis daarvan is aan de Alderstafel in 2012 afgesproken dat Natura 2000 gebieden op minimaal 3.000 voet moeten worden overvlogen. Dit is als uitgangspunt genomen bij het ontwerp van de routes voor Lelystad Airport.

Het ontwerp voor de aansluitroutes is in september 2017 toegelicht in acht informatiebijeenkomsten in de regio. Daarnaast vond er van 5 oktober tot en met 2 november 2017 een openbare internetconsultatie plaats. Ook heeft een delegatie van bewoners een advies opgesteld aan het ministerie. Het ministerie van IenW heeft vervolgens LVNL en het CLSK gevraagd op welke punten deze vliegroutes verbeterd konden worden. De vliegroutes zijn vervolgens zo aangepast dat minder inwoners hinder ondervinden, zonder dat de vliegveiligheid daarbij in het geding komt. Zo zijn er routes aangepast om woonkernen (Lemmer, Heerde, Oene, Ede) zoveel mogelijk verder te ontzien. Daarnaast wordt momenteel ook gewerkt aan een aanpassing rondom Wezep. Ook is het mogelijk gebleken de routes aan te passen zodat een aantal natuurgebieden (Weerribben, noordelijke Veluwe), die in het ontwerp al veel hoger waarin ingetekend dan de hierboven beschreven norm, verder kunnen worden ontzien. Ook zijn de eerder voorziene twee wachtgebieden bij Steenwijkerland en Lemelerveld op een hoogte van 6.000 voet (1.800 meter) vervangen door één wachtgebied dat aanzienlijk hoger kan worden gesitueerd, namelijk op 9.000 voet (2.700 meter) boven de noordelijke Achterhoek, in de omgeving van Lochem.

De onderzoeksresultaten van de milieueffecten worden in het MER en het geactualiseerde MER gepresenteerd. Beide rapportages zijn openbaar en te raadplegen op de website van het ministerie. Zie hiervoor <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2018/02/21/201833069-11-mer-actualisatie-hoofdrapport>

Q: B37

Verzoek om de variant 60/40 te veranderen in een realistische variant van 80/20 gelet op de windroos, gemiddeld genomen over het jaar.

A:

Lelystad Airport heeft één start- en landingsbaan. Deze baan wordt in twee richtingen gebruikt, afhankelijk van de windrichting. Naar verwachting zal 60 procent van de tijd in zuidwestelijke richting worden gestart en geland (baan 23) en in 40 procent van de tijd in noordoostelijke richting (baan 05). Deze verhouding is een verwachting, gebaseerd op de overheersende windrichting. In de praktijk zal op basis van de actuele windrichting gekozen worden welke baan geschikt is.

7.3 Vlieghoogtes

De aansluitroutes zijn zo ontworpen dat ze onder alle omstandigheden veilig te vliegen zijn. De aangegeven hoogtes van deze routes zijn minimale hoogtes. In de dagelijkse praktijk zullen vliegtuigen vaak eerder naar grotere hoogtes mogen stijgen of later hun daling in mogen zetten. Vanwege de randvoorwaarden dat verkeer van en naar Lelystad niet mag interfereren met Schipholverkeer en geen negatief effect mag hebben op de Militaire Missie Effectiviteit, kon niet worden gegarandeerd dat altijd meteen kan worden doorgestegen naar grotere hoogte. Onlangs zijn in de Startbeslissing voor de luchtruimherziening (Kamerstuk 31936 nr. 595) maatregelen gepresenteerd die er toe leiden dat op de aansluitroutes in nagenoeg alle gevallen wel ongehinderd kan worden door geklommen. Dit wordt mogelijk gemaakt door de genoemde uitgangspunten los te laten. Dat is mogelijk in de tijdelijke periode met maximaal 10.000 vliegtuigbewegingen. De verbeteringen zullen uiterlijk in de winter van 2021/2022 zijn doorgevoerd. Voor doorgroeien naar het maximum van 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar, is naast een hogere inpassing van de aansluitroutes, verruiming van de Nederlandse luchtruimcapaciteit een voorwaarde. Dat gebeurt in het kader van de Luchtruimherziening.

7.3.1 Onderwerpen uit meermalig ingediende zienswijzen

Q: SP13

Er bestaat geen definitie voor de term 'laagvliegroutes'. Toch wordt deze term veelvuldig gebruikt in de discussie over de opening van Lelystad Airport. Echt laag gevlogen wordt er bij start en landing vanaf en naar de luchthaven. Verzoek om in het proces en in de communicatie over vliegroutes de term laagvliegroutes niet over te nemen maar steeds de minimale vlieghoogtes van de routes boven de gebieden waar gevlogen wordt, aan te geven.

A:

Vanuit het ministerie worden op zowel de aansluitroutes, als op de lokale aan- en uitvliegroutes (de B+variant) de minimale vlieghoogtes feitelijk weergegeven. De weergegeven vlieghoogtes betreffen de minimale hoogtes, omdat de routes zo ontworpen moeten zijn dat ze onder alle omstandigheden veilig te vliegen zijn. Vliegtuigen zullen in de praktijk vaak eerder naar grotere hoogte kunnen stijgen of later hun daling kunnen inzetten.

Er bestaat er geen (kwantitatieve) definitie voor de term laagvliegroute. De term duidt een relatief begrip aan waarmee wordt bedoeld dat het vertrekkend verkeer van Lelystad Airport zonder aanvullende instructie onder het luchtruim moet blijven dat primair gebruikt wordt door verkeer van Schiphol. In het huidige routeontwerp leidt dat tot langer horizontaal vliegen op routedelen op 6.000 voet (ongeveer 1.800 meter). Op verzoek van de Tweede Kamer is door LVNL en het CLSK met prioriteit bekeken of, vooruitlopend op de integrale luchtruimherziening, de aansluitroutes van Lelystad Airport verbeterd kunnen worden. Dat is mogelijk. Met de maatregelen, die in de Startbeslissing Luchtruimherziening (april 2019) zijn genomen, worden de belemmeringen weggenomen om zoveel mogelijk ongehinderd door te klimmen en zal alleen in uitzonderingsgevallen niet direct kunnen worden door geklommen. De verbeteringen zullen uiterlijk in de winter van 2021/2022 zijn doorgevoerd.

7.3.2 Onderwerpen uit zienswijzen

Q: J91 + J87

Het is de taak van de overheid om vooraf harde voorwaarden, dus wetgeving, te stellen aan de aanvlieghoogtes en onnodig laagvliegen te verbieden. Het verzoek om duidelijk te maken aan welke wetgeving en aan welke normen de laagvliegroutes van Lelystad Airport getoetst zijn.

A:

Voor het ontwerp van de aansluitroutes gelden de volgende uitgangspunten:

- Geen interferentie met Schipholverkeer
- Behoud van de Militaire Missie Effectiviteit
- Zo veel mogelijk vermijden van woonkernen, het aanhouden van een vlieghoogte van tenminste 6.000 voet boven 'het oude land' en een vlieghoogte van tenminste 3.000 voet boven Natura 2000-gebieden (conform Aldersadvies uit 2014).

De routes zijn ontworpen op basis van internationale (veiligheids)regels en criteria. Als onderdeel van het proces naar vaststelling op basis van de wet luchtvaart vindt tevens een verplichte (veiligheids)toets plaats door ILT en MLA. Deze is inmiddels met een positief resultaat afgerond.

Naast de technische en veiligheidseisen aan het ontwerp van de routes worden de gevolgen van het vliegverkeer voor geluid en milieu, op grond van de Wet milieubeheer en het Besluit MER in de actualisatie van het MER uitvoerig in beeld gebracht. Voor Lelystad Airport zijn in de actualisatie van het MER ook de milieueffecten van de tijdelijke aansluitroutes bij 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar aangevuld met een hoeveelheid klein luchtverkeer in beeld gebracht. Hierbij is gekeken naar alle relevante gevolgen van de aansluitroutes voor het milieu. Er is beoordeeld voor zowel wettelijke als niet-wettelijke normen wat de milieueffecten zijn. De conclusie in de MER-actualisatie over de tijdelijke aansluitroutes is dat er geen wettelijke normen worden overschreden en dat de effecten op het milieu van de tijdelijke aansluitroutes ruim passen binnen de effecten die in de MER-actualisatie in beeld zijn gebracht voor de eindsituatie met 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar, aangevuld met bewegingen voor klein luchtverkeer, zakelijk en MRO-verkeer en helikopterterverkeer. Hiermee wordt gevolg gegeven aan de verplichting in de Wet milieubeheer om alle mogelijke aanzienlijke gevolgen in het MER te beschrijven. Daarnaast zijn de effecten van de routes in beeld gebracht voor de bepaling van de buiten de luchthaven gelegen beperkingengebieden die op grond van de Wet luchtvaart in het luchthavenbesluit worden vastgesteld.

Q: B5 + B7 + B18 + B44 + B52 + B53 + B57 + A18 + B35 + B1

Omdat vliegtuigen nooit precies volgens het 'lijntje' vliegen, maar een corridor hebben van 3,5 kilometer is niet zeker hoe ze precies vliegen. Er zullen bijvoorbeeld bochten worden afgesneden en er zal toch over woonkernen worden gevlogen. De route betreft een papieren werkelijkheid waardoor meer kernen last zullen hebben dan aangegeven. Kan bevestigd worden dat er met zo'n bandbreedte gewerkt wordt? En wat wordt verstaan onder laagvliegen? Is dit een exacte hoogte of ook een bandbreedte? En zijn de punten waar landing wordt ingezet exact aangehouden of gaat het hier om een benadering? Kan er in plaats van laagvliegen gesproken worden over de feitelijke minimale vlieghoogtes zodat er meer duidelijkheid is? Aannames over vlieghoogtes die door het ministerie van IenW eerder naar buiten zijn gebracht zijn onjuist gebleken. Wanneer is de problematiek rond laagvliegen opgelost? Kan er bevestigd worden dat er na 2023 niet meer laag gevlogen wordt en is er een garantie op een einddatum van laagvliegen te geven? Het verzoek om laagvliegen te verbieden. Het is een slecht idee, zelfs de luchtverkeersleiding is geen voorstander van laagvliegen. Er moet in overleg met bewonersdelegaties een norm voor laagvliegen worden vastgesteld die voor alle betrokkenen acceptabel en leefbaar is. Kunt u in het Luchtvaartbesluit achter 'tijdelijke aansluitroutes' toevoegen: die in 2023 vervallen? Bij andere luchthavens is namelijk vaak gebleken dat tijdelijke routes uiteindelijk definitief werden. Laagvliegen met 10.000 vliegtuigbewegingen groot luchtverkeer van en naar Lelystad Airport per jaar is acceptabel, maar een groei naar 45.000 vliegtuigbewegingen is alleen acceptabel als de herindeling in 2023 daadwerkelijk gerealiseerd is. Neem pas een besluit over openstelling nadat is gebleken dat laagvliegen aantoonbaar voorbij is. Het openen van een vliegveld terwijl er langdurig laag gevlogen wordt is onverantwoord.

A:

Vliegroutes worden op de kaarten getoond met een routelijn. De routes worden in de boordcomputer vastgelegd. De eis die aan vluchten van en naar Lelystad wordt gesteld, is dat de vliegtuigen de route nauwkeurig kunnen vliegen. Vliegroutes zijn echter geen autowegen. Nauwkeurig betekent hier met een

marge van één zeemijl (Engels: nautical mile, afgekort NM), oftewel 1.852 meter links en rechts van de routelijn. Dat betekent dat het vliegtuig zich in een bandbreedte van 3,6 km van de routelijn kan bevinden. De ontworpen routes voldoen daarmee aan de eisen voor precisienavigatie (RNAV 1). Deze RNAV1 eis is in de luchtvaartwereld een zeer scherpe eis van nauwkeurigheid. Die spreiding volgt een normaalverdeling, waardoor de kans dat een vliegtuig dicht bij het lijntje vliegt het grootst is.

Er bestaat geen (kwantitatieve) definitie voor de term 'laagvliegen'. De term duidt een relatief begrip aan waarmee hier wordt bedoeld dat het vertrekkend vliegverkeer van Lelystad Airport zonder aanvullende instructie onder het luchtruim moet blijven dat primair gebruikt wordt door verkeer van Schiphol. In het huidige route-ontwerp leidt dat dus tot langer horizontaal vliegen op rutedelen op 6.000 voet (ongeveer 1.800 meter). Op verzoek van de Tweede Kamer is in samenwerking met LVNL en CLSK met prioriteit bekeken of, vooruitlopend op de integrale luchtruimherziening, de aansluitroutes van Lelystad Airport verbeterd kunnen worden. Dat is mogelijk. Met de maatregelen, die in de Startbeslissing Luchtruimherziening (april 2019) zijn genomen, worden de belemmeringen weggenomen om ongehinderd door te klimmen en zal alleen in uitzonderingsgevallen niet direct kunnen worden doorgeloomen. De verbeteringen zullen uiterlijk in de winter van 2021/2022 zijn doorgevoerd.

In de eerste jaren na de opening van Lelystad Airport is er ruimte voor maximaal 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar van en naar Lelystad. Het ministerie van IenW, van Defensie, LVNL, CLSK en het MUAC zijn bezig met de herziening van het Nederlands luchtruim. Het doel daarbij is om de capaciteit en de efficiëntie van het luchtruimgebruik veilig te verhogen en de gevolgen voor de omgeving te verkleinen. Voorwaarde voor doorgroeien naar het maximum van 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar is, behalve het wegnemen van belemmeringen om te kunnen doorstijgen, verruiming van de Nederlandse luchtruimcapaciteit. Dat gebeurt in het kader van de Luchtruimherziening (tweede spoor, gereed in 2023). De huidige routes zijn bij de luchtruimherziening geen uitgangspunt. Volgens de planning van de luchtruimherziening zal eind 2020 een voorkeursbesluit genomen kunnen worden. Dat zal een eerste moment zijn waarop inzicht wordt gegeven in de betekenis van de luchtruimherziening voor de Lelystad-routes. Als gevolg van de beperkingen in het huidige luchtruim geldt voor Lelystad Airport een tijdelijke situatie van maximaal 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar. Met de herziening van het luchtruim zal deze capacitaire luchtruimbeperking zijn opgelost en kan de luchthaven verder groeien tot maximaal 45.000. Omdat het maximum van 10.000 vliegtuigbewegingen een gevolg is van de beperkingen in het huidige luchtruim, wordt dit niet vastgelegd in het luchthavenbesluit, maar in een ministeriële regeling en vervolgens gepubliceerd in de luchtvaartgids.

Q: $M_3 + M_1 + M_2 + M_4 + M_6 + M_7 + B_3$

Laagvliegen is gevaarlijker dan niet laagvliegen. Laagvliegen tast het gevoel van veiligheid aan. Het baart zorgen dat vliegverkeer van en naar Lelystad Airport, nog onder (het soms toch al lage) vliegverkeer van Schiphol moet vliegen. Laagvliegen is onveilig, zeker met een zwaar toestel vol brandstof. Het lange laagvliegen vergroot ook de kans op vogelaanvaringen en kan daarmee zelfs leiden tot het neerstorten van een vliegtuig. Ook ontbreken er uitwijkmogelijkheden naar andere vliegvelden. Wat kan een piloot dan nog doen en wat is de herstelruimte? De manoeuvreerruimte van een vliegtuig op 1.800 meter is klein. Als er iets fout gaat, dan gaat het ook goed mis. Er zou meer onderzoek gedaan moeten worden naar dit ontwerp (zie artikel 10 van het luchthavenbesluit).

De Onderzoeksraad voor de Veiligheid schrijft dat de partijen zich primair moeten richten op het voorkomen van veiligheidsrisico's, ook als dat consequenties heeft voor bijvoorbeeld de capaciteit van de luchthaven. Deze aanbeveling wordt echter niet meegenomen bij Lelystad Airport. Ook de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers (VNV) heeft de minister al een waarschuwing gegeven dat het verkeerd dreigt te gaan als groei boven veiligheid wordt gesteld. Laat veiligheid leidend zijn in plaats van marktgedreven aantallen.

A:

Bij het ontwerp van de vliegroutes is veiligheid te allen tijde een harde randvoorwaarde. Hiervoor is ook een veiligheidsanalyse verplicht. Deze veiligheidsanalyse op routes, procedures en luchtverkeersleidingsaspecten is uitgevoerd door de LVNL en CLSK. Deze veiligheidsanalyse is begin 2019 beoordeeld door de inspecties ILT en MLA. Zij hebben de toetsing uitgevoerd met positief resultaat.

Er bestaat overigens geen definitie voor de term 'laagvliegen'. De term duidt hier een relatief begrip aan waarmee wordt bedoeld dat het vertrekkend verkeer van Lelystad Airport zonder aanvullende instructie onder het luchtruim moet blijven dat primair gebruikt wordt door verkeer van Schiphol. In het huidige

routeontwerp leidt dat dus tot langer horizontaal vliegen op routedelen op 6.000 voet (ongeveer 1.800 meter). Daarbij gaat het om maximaal enkele tientallen kilometers.

Op verzoek van de Tweede Kamer is door LVNL en CLSK met prioriteit bekeken of, vooruitlopend op de integrale luchtruimherziening, de aansluitroutes van Lelystad Airport verbeterd kunnen worden. Dat is mogelijk. Met de maatregelen, die in de Startbeslissing Luchtruimherziening (april 2019) zijn genomen, worden de belemmeringen weggenomen om zo veel mogelijk ongehinderd door te klimmen en zal alleen in uitzonderingsgevallen niet direct kunnen worden doorgeklommen. De verbeteringen zullen uiterlijk in de winter van 2021/2022 zijn doorgevoerd.

Daarnaast is bij de actualisatie van het MER in 2018 aanvullend onderzoek gedaan naar de risico's van vogelaanvaringen op de aansluitroutes op een hoogte tussen 1.800 en 4.000 meter met trekvogels. Het gaat daarbij over gegevens over een periode van zes jaar van 2012 tot 2017. Uit een analyse van de radargegevens (KNMI/Defensie) is geconcludeerd dat op deze vlieghoogtes geen sprake is van een duidelijk verhoogd risico op vogelaanvaringen met trekvogels.

Q: B2+ B32 + B41 + B10 + B19

Waarom wordt er voor laagvliegen gekozen? Gezien de milieueffecten wordt er op deze wijze immers meer brandstof gebruikt.

Het verzoek om vliegtuigen die fijnstof produceren te verbieden lager te vliegen dan de huidige vlieghoogtes. Er is aangegeven dat er geprobeerd zal worden om vliegtuigen zo snel mogelijk naar grotere hoogte door te laten klimmen. Er is door de politiek beloofd dat dit zou gebeuren en ook op Europees niveau is dit afgesproken in het European Action Plan. Daarom het verzoek dat vliegtuigen via een rechtstreekse route uit kunnen klimmen en naderen (CCD en CDA). Dit kan onder andere zorgen voor minder uitstoot en fijnstof in lage luchtlagen en dat niemand er last van heeft in het algemeen.

De vraag daarbij is wel hoe vaak dit in de praktijk ook daadwerkelijk gaat gebeuren. Door middel van goede communicatie zou er geregeld kunnen worden dat een vlucht bij de take-off klaring gelijk naar een grotere hoogte wordt geklaard omdat de verkeersleiding heeft doorgeregeld dat er géén conflicterend verkeer aanwezig is.

A:

Het is correct dat er een relatie is tussen brandstofverbruik en de vlieghoogte. Het kabinet heeft in het kabinetsstandpunt Lelystad uit 2012 (Kamerstuk 31936, nr. 115) als uitgangspunten vastgesteld dat het vliegverkeer geen interferentie mag hebben met het verkeer van Schiphol en ruimte laat voor militaire activiteiten die plaatsvinden in het luchtruim.

Tot de herindeling van het Nederlandse luchtruim zijn er tijdelijke aansluitroutes voor Lelystad Airport. Deze aansluitroutes verbinden de routes dichtbij de luchthaven (de zogenoemde B+routes) met het internationale routenetwerk in het hogere luchtruim. De tijdelijke aansluitroutes voor Lelystad Airport zijn ontworpen binnen de huidige indeling van het luchtruim. Er is daarbij rekening gehouden met het drukke vliegverkeer van en naar Schiphol, maar ook met een deel van het luchtruim dat beschikbaar dient te zijn voor militaire oefeningen.

De tijdelijke aansluitroutes zijn zo ontworpen dat ze onder alle omstandigheden te vliegen zijn. Routes worden daarom bewust conservatief ontworpen. De aangegeven hoogtes van deze routes zijn minimale hoogtes waarop teruggevallen moet kunnen worden, ook in het geval van verstoringen. In de dagelijkse praktijk zullen vliegtuigen vaak eerder naar grotere hoogte mogen stijgen of later hun daling in mogen zetten van de luchtverkeersleider.

Inmiddels zijn in de Startbeslissing voor de luchtruimherziening (Kamerstuk 31936 nr. 595) de maatregelen gepresenteerd om op de aansluitroutes zo veel mogelijk ongehinderd door te klimmen. Hierdoor kan hoger worden gevlogen op de aansluitroutes. De verbeteringen zullen uiterlijk in de winter van 2021/2022 zijn doorgevoerd.

Het ministerie van IenW, van Defensie, LVNL, CLSK en het MUAC zijn bezig met de herziening van het Nederlands luchtruim. Het doel daarbij is om de capaciteit en de efficiëntie van het luchtruimgebruik veilig te verhogen en de gevolgen voor de omgeving (overlast) en milieu (uitstoot) te verkleinen. Voorwaarde voor doorgroeien naar het maximum van 45.000 vliegtuigbewegingen is, behalve het wegnemen van belemmeringen om te kunnen doorstijgen, verruiming van de Nederlandse luchtruimcapaciteit (tweede spoor). Dit is in 2023 gereed. De huidige routes zijn bij de luchtruimherziening geen uitgangspunt. Wel wordt bij de luchtruimherziening zoveel mogelijk ingezet op het werken met continuous climb (CCD) en descent approaches (CDA). Volgens de planning van de luchtruimherziening zal eind 2020 een voorkeursbesluit

genomen kunnen worden. Dat zal een eerste moment zijn waarop inzicht wordt gegeven in de betekenis van de luchtruimherziening voor de Lelystad-routes.

Q: B55

Kan er niet vertical take off and landing (VTOL) plaatsvinden in plaats van laagvliegen?

A:

Vanaf Lelystad Airport zullen vliegtuigtypes zoals bijvoorbeeld een Boeing 737 en Airbus A320 vertrekken en landen. Deze vliegtuigtypes beschikken niet over de mogelijkheid voor een 'vertical take-off and landing'.

Q: C10

Indiener maakt bezwaar omdat (wordt vermoed) dat nu al de referentienorm wordt opgeschroefd, aangezien er op dit moment al lager en frequenter wordt gevlogen in Ede.

A:

De bezwaren richten zich op het vliegverkeer van Schiphol. Boven Nederland wordt er niet lager of frequenter gevlogen om de referentienorm voor het in gebruik gaan van Lelystad Airport te beïnvloeden.

7.4 Aansluitroutes

Aansluitroutes zijn de routes in het middelhoge luchtruim die vliegtuigen naar het hogere luchtruim leiden. Tot de herindeling van het Nederlandse luchtruim zijn er tijdelijke aansluitroutes voor Lelystad Airport. Daarbij is rekening gehouden met de drukke routes van en naar Schiphol, maar ook met een deel van het luchtruim dat nodig is voor militaire oefeningen. Deze routes zijn zo ontworpen dat ze onder alle omstandigheden te vliegen zijn. De aangegeven routes zijn minimale hoogtes. In de dagelijkse praktijk zullen vliegtuigen vaak eerder naar grotere hoogte mogen stijgen of later hun daling in mogen zetten. De veiligheid in het luchtruim staat daarbij altijd voorop. Een ander belangrijk criterium is dat woonkernen zoveel mogelijk vermeden worden. Vanaf 2023 gaat de herinrichting van het luchtruim ruimte bieden voor een verdere doorgroei naar maximaal 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar. Met de maatregelen uit de Startbeslissing Luchtruimherziening (april 2019) worden de belemmeringen om zoveel mogelijk ongehinderd te kunnen doorstijgen op de aansluitroutes al vanaf de winter van 2021/2022 worden weggenomen.

7.4.1 Onderwerpen uit meermalig ingediende zienswijzen

Q: S1 + SW3 + SW4

Laagvliegen mag niet de nieuwe norm worden in Nederland. Nergens in de wereld wordt er over zo'n lange afstand laag gevlogen. Dat is niet voor niets; het is op alle fronten onverantwoord. Laagvliegen boven of vlakbij bebouwde omgeving, zoals bij bijv. Elburg, Oosterwolde, Oldebroek, Wezep, Hattem, Wapenveld en Heerde, is ontoelaatbaar.

A:

De tijdelijke aansluitroutes voor Lelystad Airport zijn ontworpen binnen de huidige indeling van het luchtruim. Er is daarbij rekening gehouden met de drukke vliegroutes van en naar Schiphol, maar ook met een deel van het luchtruim dat beschikbaar dient te zijn voor militaire oefeningen.

De tijdelijke aansluitroutes zijn zo ontworpen dat ze onder alle omstandigheden te vliegen zijn. Routes worden daarom bewust conservatief ontworpen. De aangegeven hoogtes van deze routes zijn de minimale hoogtes waarop teruggevallen moet kunnen worden, ook in het geval van verstoringen. In de praktijk zullen vliegtuigen vaak eerder naar grotere hoogte stijgen of later hun daling inzetten.

Er bestaat overigens geen definitie voor de term 'laagvliegen'. De term duidt hier een relatief begrip aan waarmee wordt bedoeld dat het vertrekkend Lelystad-verkeer zonder aanvullende instructie onder het luchtruim moet blijven dat primair gebruikt wordt door Schiphol-verkeer. In het huidige routeontwerp leidt dat dus op enkele tientallen kilometers tot langer horizontaal vliegen op routedelen op 6.000 voet (ongeveer 1.800 meter). Op verzoek van de Tweede Kamer is in samenwerking met LVNL en het CLSK met prioriteit bekeken of, vooruitlopend op de integrale luchtruimherziening, de aansluitroutes van Lelystad Airport verbeterd kunnen worden. Dat is mogelijk. Met de maatregelen, die in de Startbeslissing Luchtruimherziening (april 2019) zijn genomen, worden de belemmeringen weggenomen om zoveel

mogelijk ongehinderd door te klimmen en zal alleen in uitzonderingsgevallen niet direct kunnen worden doorgeklommen.

De verbeteringen zullen uiterlijk in de winter van 2021/2022 zijn doorgevoerd. Toepassing van bovenstaande verbeteringen is mogelijk door het loslaten van uitgangspunten die aan de routes zijn gesteld en onder andere vergemakkelijkt door de eerder gerealiseerde co-locatie en verdergaande operationele samenwerking tussen civiele en militaire verkeersleiders.

Vlieghoogtes van 6.000 voet of lager tot op enkele tientallen kilometers afstand van een luchthaven zijn zeker niet ongebruikelijk. Zo dient het verkeer van en naar London City (net als geldt voor Lelystad in relatie tot Schiphol), zoveel mogelijk vrij te blijven van verkeer van en naar London Heathrow. Daar komt het voor dat er wel meer dan 100 kilometer tussen 3.000 en 6.000 voet gevlogen wordt. Voor naderingen naar Parijs Orly blijkt uit praktijkgegevens over een afstand van 30 tot 40 kilometer sprake is van een hoogte van 3.500 voet. Dit heeft ook weer te maken met het inpassen van verkeer voor Orly tussen het verkeer van en naar Parijs Charles de Gaulle en Le Bourget.

Voor Lelystad Airport zijn in de actualisatie van het MER ook de milieueffecten van de tijdelijke aansluitroutes voor 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer aangevuld met een hoeveelheid klein luchtverkeer in beeld gebracht. Hierbij is gekeken naar alle relevante milieuaspecten die kunnen spelen ten aanzien van de aansluitroutes. De conclusie van de MER-actualisatie over de tijdelijke aansluitroutes is dat er geen wettelijke normen worden overschreden en dat de effecten van de gehele route ruim passen binnen de effecten die in de MER-actualisatie in beeld zijn gebracht voor de eindsituatie met 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar, aangevuld met bewegingen voor klein luchtverkeer, zakelijk en MRO-verkeer en helikopterverkeer.

Q: S15

Men is het er niet mee eens dat er wordt geëxperimenteerd met vliegroutes. Het verschuiven van de vliegroutes is nooit een verbetering, omdat de overlast van (piek)geluid verplaatst wordt naar andere woonkernen zoals op de Noord-Veluwe: Elburg, Oldebroek, 't Harde, Epe, Heerde, Oene. Het experimenteren met en verplaatsen van de vliegroutes na de formele inspraakprocedures kan echt niet. Verbetervoorstel: opschorting van Lelystad Airport, versnelde herindeling van het Nederlandse luchtruim en besluitvorming over openstelling nadat is gebleken dat laagvliegen boven Nederland nooit hoeft plaats te vinden.

A:

De afspraak om te verkennen op welke wijze verbeteringen rondom Wezep mogelijk zijn, is juist uitkomst van de in het najaar 2017 gehouden inspraakprocedure. Doel is dat er minder over bebouwd gebied wordt gevlogen. Het routeontwerp, dat tijdens de inspraak- en consultatiefase in 2017 voorlag, is als resultaat van die inspraak op een groot aantal punten verbeterd. In die inspraak- en consultatiefase is ook zorg uitgesproken over de vertrekroute ter hoogte van Wezep. Een verbetering was toen, vanwege de complexiteit van het luchtruim boven deze regio en de tijd die nodig is om opties met de omgeving af te stemmen, niet mogelijk om in het lopende proces mee te nemen. Omdat LVNL en CLSK aangaven wel mogelijkheden te zien, heeft de minister per brief van 21 februari 2018 aan de Tweede Kamer toegezegd om met LVNL en CLSK en de omringende gemeenten te verkennen op welke wijze een aanpassing van de ligging en het gebruik van de route boven Wezep mogelijk is. In overleg met de gemeenten Oldebroek, Hattum, Heerde, Elburg, Kampen en Zwolle wordt nu een mogelijke aanpassing van de vliegroute bij Wezep bekeken. Inmiddels zijn drie varianten ontwikkeld en gepresenteerd aan de gemeenten en bewoners. Aan de betrokken gemeenten is verzocht het ministerie hierover te adviseren. Ook bewoners hebben de gelegenheid gekregen hun opvatting hierover aan hun gemeente of het ministerie kenbaar te maken. In het geactualiseerde MER, welke ter inzage heeft gelegen tot en met 21 februari jl., is al rekening gehouden met een mogelijke aanpassing van de route middels een gevoeligheidsanalyse. Daarnaast blijkt uit het geactualiseerde MER dat de tijdelijke situatie van 10.000 vliegtuigbewegingen past binnen de eindsituatie van 45.000 vliegtuigbewegingen. Er is nog geen besluit over een eventuele aanpassing genomen.

Nadere informatie is tevens te vinden via <https://www.luchtvaartindetoekomst.nl/actueel/1323389.aspx>.

Q: SW1

Specifiek voor de Noord-Veluwe geldt, dat de 'flessenhals' Wezep/Hattumerbroek e.o. niet als experimenteerruimte voor 'routeoptimalisaties' wil en mag dienen, omdat er geen enkele garantie is op een goede afloop. Bovendien is er nog steeds geen duidelijkheid over de 'kansrijke' verbeteringen die een jaar geleden

aan de Tweede Kamer voor deze ‘flessenhals’ zijn beloofd. De ervaring leert dat verbeteringen hier, elders nieuwe problemen veroorzaken.

A:

In het najaar van 2017 heeft de consultatiefase over de aansluitroutes plaatsgevonden. Het toen voorliggende routeontwerp is als resultaat van die inspraak op een groot aantal punten verbeterd. In de consultatiefase is ook zorg uitgesproken over de vertrekroute ter hoogte van Wezep. Een verbetering was toen, vanwege de complexiteit van het luchtruim boven deze regio en de tijd die nodig is om opties met de omgeving af te stemmen, niet mogelijk om in het lopende proces mee te nemen. Omdat LVNL en CLSK aangaven wel mogelijkheden te zien, heeft de minister per brief van 21 februari 2018 aan de Tweede Kamer toegezegd om met LVNL en CLSK en de omringende gemeenten te verkennen op welke wijze een aanpassing van de ligging en het gebruik van de route boven Wezep mogelijk is. Doel daarbij is dat er minder over bebouwd gebied gevlogen wordt door de route over verkeersknooppunt Hattemerbroek te laten lopen. Nadere informatie is tevens te vinden via <https://www.luchtvaartindetoekomst.nl/actueel/1323389.aspx>.

Q: SWo

De plannen voor Lelystad Airport komen erop neer dat vanaf 2020 boven grote delen van Nederland laag wordt gevlogen. Omdat niet helder is of en wanneer dit laagvliegen aantoonbaar voorbij zal zijn, is dit onacceptabel. Ook is niet duidelijk waar en hoe op langere termijn gevlogen gaat worden.

A:

Er bestaat geen definitie voor de term ‘laagvliegen’. De term duidt hier een relatief begrip aan waarmee wordt bedoeld dat het vertrekkend Lelystad-verkeer zonder aanvullende instructie onder het luchtruim moet blijven dat primair gebruikt wordt door Schiphol-verkeer. In het huidige routeontwerp leidt dat tot enkele tientallen kilometers horizontaal vliegen op routedelen op 6.000 voet (ongeveer 1.800 meter). De tijdelijke aansluitroutes voor Lelystad Airport zijn ontworpen binnen de huidige indeling van het luchtruim. Er is daarbij rekening gehouden met drukke vliegroutes van en naar Schiphol en ook met een deel van het luchtruim dat beschikbaar dient te zijn voor militaire oefeningen.

De tijdelijke aansluitroutes zijn conservatief ontworpen zodat ze onder alle omstandigheden te vliegen zijn. De aangegeven hoogtes van deze routes zijn minimale hoogtes waarop teruggevallen moet kunnen worden, ook in het geval van verstoringen. In de praktijk zullen vliegtuigen vaak eerder naar grotere hoogte stijgen of later hun daling inzetten. Op verzoek van de Tweede Kamer is in samenwerking met LVNL en het CLSK met prioriteit bekeken of, vooruitlopend op de integrale luchtruimherziening, de aansluitroutes van Lelystad Airport verbeterd kunnen worden. Dat is mogelijk. Met de maatregelen, die in de Startbeslissing luchtruimherziening (april 2019) zijn genomen, worden de belemmeringen weggenomen om zoveel mogelijk ongehinderd door te klimmen en zal alleen in uitzonderingsgevallen niet direct kunnen worden doorgeklommen (Kamerstuk 31936 nr. 595). De verbeteringen zullen uiterlijk in de winter van 2021/2022 zijn doorgevoerd.

Verder zijn het ministerie van IenW, van Defensie, LVNL, CLSK en het MUAC zijn bezig met de herziening van het Nederlands luchtruim. Het doel daarbij is om de capaciteit en de efficiëntie van het luchtruimgebruik veilig te verhogen en de gevolgen voor de omgeving (overlast) en milieu (uitstoot) te verkleinen.

Voorwaarde voor doorgroeien naar het maximum van 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar is naast het wegnemen van belemmeringen om ongehinderd te kunnen doorstijgen, verruiming van de Nederlandse luchtruimcapaciteit (spoor 2 luchtruimherziening). Dit is in 2023 gereed. De huidige routes zijn bij de luchtruimherziening geen uitgangspunt. Volgens de planning van de luchtruimherziening zal eind 2020 een voorkeursbesluit genomen kunnen worden. Dat zal een eerste moment zijn waarop inzicht wordt gegeven in de betekenis van de luchtruimherziening voor de Lelystad-routes.

In de actualisatie van het MER zijn ook de milieueffecten van de tijdelijke aansluitroutes bij 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer aangevuld met een hoeveelheid klein luchtverkeer in beeld gebracht. Hierbij is gekeken naar alle relevante milieuaspecten. De conclusie van de MER-actualisatie over de tijdelijke aansluitroutes is dat geen wettelijke normen worden overschreden en dat de effecten van de gehele route ruim passen binnen de effecten die in de MER-actualisatie in beeld zijn gebracht voor de eindsituatie met 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar, aangevuld met bewegingen voor klein luchtverkeer, zakelijk en MRO-verkeer en helikopterverkeer.

Q: S7 + SW10

De milieubelasting, veiligheids- en gezondheidsrisico's die het gevolg zullen zijn van laagvliegen zijn niet of onvoldoende onderzocht.

A:

De milieu, veiligheids-en gezondheidseffecten zijn uitgebreid onderzocht in de verschillende MER-onderzoeken. Voor de tijdelijke situatie met maximaal 10.000 vliegtuigbewegingen is onderzocht of de milieueffecten binnen de milieueffecten blijven zoals berekend voor de eindsituatie met 45.000 bewegingen handelsverkeer per jaar. Geconstateerd is de effecten in de tijdelijke situatie daar (ruim) binnen blijven. Hierbij zijn de effecten van de aansluitroutes meegenomen. De Commissie voor de m.e.r. heeft het volgende opgenomen in haar oordeel over de actualisatie MER Lelystad Airport uit 2018 (zie <https://www.commissiemer.nl/docs/mer/p32/p3260/a3260ts.pdf>): 'De actualisatie van het MER 2014 is naar het oordeel van de Commissie gestructureerd aangepakt door eerst de effecten van de invoerfouten te onderzoeken en vervolgens van ieder nieuw inzicht en uitgangspunt de gevolgen voor de geluidbelasting in beeld te brengen. Ook de uitgevoerde kwaliteitscontroles zijn grondig gedocumenteerd en alle gebruikte invoergegevens zijn toegevoegd. Dat alles maakt het MER 2018 in grote mate verifieerbaar, maar ook bijzonder omvangrijk. De Commissie is van oordeel dat het MER 2018 alle aspecten beschouwt die moesten worden geactualiseerd. De overige gegevens uit het MER 2014, zoals bijvoorbeeld de gegevens over effecten op de natuur, zijn nog voldoende actueel. De Commissie concludeert dat het MER 2018 alle essentiële informatie over de geactualiseerde milieueffecten van het voorgenomen gebruik van Lelystad Airport bevat, zodat de minister van IenW het milieubelang volwaardig kan meewegen in haar besluit over dat gebruik.' Naast de onderzoeken m.b.t. veiligheid in het MER wordt bij het ontwerp van vliegroutes nadrukkelijk naar de veiligheid gekeken. Daar hoort ook een veiligheidsanalyse bij. Deze veiligheidsanalyse en technische ontwerpdocumentatie zijn begin 2019 ter (verplichte) toetsing op veiligheid voorgelegd aan ILT en MLA. Deze toetsing is inmiddels afgerond, met positief resultaat.

7.4.2 Onderwerpen uit zienswijzen

Q: 14

Aansluitroutes zijn ten onrechte niet gelijktijdig vastgesteld met het luchthavenbesluit. Voor zover u zich op het standpunt stelt dat de B+routes alleen in het MER 2014/2018 zijn betrokken voor het bepalen van de beperkingengebieden en grenswaarden in de luchthavenbesluiten, hadden de aansluitroutes uiterlijk gelijk moeten zijn of gelijktijdig moeten worden vastgesteld met de luchthavenbesluiten. Dit vloeit voort uit de systematiek van de Wet luchtvaart.

A:

De zienswijzenprocedure heeft betrekking op het Wijzigingsbesluit met het geactualiseerde MER dat daaraan ten grondslag ligt. De vaststelling van de routes en luchtruimstructuur is geen onderdeel van het luchthavenbesluit. Wel zijn in het MER de effecten van de luchtverkeersroutes, procedures van en naar de luchthaven en de verwachte verkeersverdeling over deze routes uitvoerig onderzocht. Dit met het doel de gevolgen van het vliegverkeer van en naar de luchthaven Lelystad voor het milieu in beeld te kunnen brengen, om zo de effecten op het milieu volwaardig te laten meewegen in het besluit conform de verplichting in de Wet milieubeheer. De verwachte verkeersverdeling over de routes zijn ook nodig om de buiten de luchthaven gelegen beperkingengebieden, die op grond van de Wet luchtvaart in het luchthavenbesluit worden vastgesteld, te kunnen bepalen.

Over de routes zelf heeft in najaar 2017 reeds inspraak plaatsgevonden. Dit heeft geleid tot een substantieel aantal aanpassingen aan de routes. In het MER, als ook in de nota van toelichting bij het Wijzigingsbesluit, worden de luchtverkeersroutes, procedures van en naar de luchthaven en de verwachte verkeersverdeling over deze routes beschreven. Dit met het doel de gevolgen van het vliegverkeer van en naar de luchthaven Lelystad voor het milieu in beeld te kunnen brengen, om zo de effecten op het milieu volwaardig te laten meewegen in het besluit conform de verplichting in de Wet milieubeheer. De verwachte verkeersverdeling over de routes zijn ook nodig om de buiten de luchthaven gelegen beperkingengebieden, die op grond van de Wet luchtvaart in het luchthavenbesluit worden vastgesteld, te kunnen bepalen. Over de routes zelf heeft in najaar 2017 reeds inspraak plaatsgevonden. Dit heeft geleid tot een substantieel aantal aanpassingen aan de routes. De routes en andere luchtruimaspecten worden vastgelegd in ministeriële regelingen en de luchtvaartgids (AIP). Dit wordt momenteel voorbereid. In de Wet luchtvaart is geen procedure voorgeschreven waaruit voortvloeit dat de vaststelling en de inwerkingtreding luchtverkeersroutes – en procedures en een luchthavenbesluit van luchthavens van nationale betekenis gelijktijdig dient plaats te vinden

Q: J107 + J42 + J80 + J95

Op welke wijze worden provincie en gemeenten betrokken bij de weging in voorgestelde oplossing(en) voor de laagvliegroutes?

Indiener is het niet eens met de initiatieven die de overheid neemt in het verleggen van de routes door al met enkele gemeenten aan tafel te gaan, voordat alle zienswijzen zijn gewogen. Verzoek om deze gesprekken met provincies en gemeenten te voeren nadat alle zienswijzen zijn ingewonnen en er akkoord is van de EU onder welke voorwaarden Lelystad Airport open mag. Dit vraagstuk raakt honderdduizenden mensen in verschillende gemeenten die niet tegen elkaar uitgespeeld mogen worden.

Het kan niet zo zijn dat als een gemeente(s) gaan klagen/lobbyen bij het ministerie, deze gemeente(s) voor elkaar krijgen dat routes verplaatst worden en verlegd worden over andere dorpen. Dit is achterkamertjespolitiek van de eerste orde. Hoezo herstel van vertrouwen door de minister?

Na de zienswijzenprocedure kan het niet zo zijn dat routes nog gaan wijzigen. Het luchthavenbesluit dient te worden uitgesteld tot de routes bekend zijn.

A:

De zienswijzenprocedure heeft betrekking op het Wijzigingsbesluit met het geactualiseerde MER dat daaraan ten grondslag ligt. De vaststelling van de routes en luchtruimstructuur maken hier geen onderdeel van uit.

Het ontwerp voor de aansluitroutes is in september 2017 toegelicht in acht informatiebijeenkomsten in de regio. Daarnaast vond er van 5 oktober tot en met 2 november 2017 een openbare internetconsultatie plaats. Ook heeft een delegatie van bewoners een advies opgesteld aan het ministerie.

Het ministerie van IenW heeft vervolgens LVNL en het CLSK opdracht gegeven te onderzoeken op welke punten deze vliegroutes verbeterd konden worden. De vliegroutes zijn vervolgens zo aangepast dat minder inwoners hinder ondervinden, zonder dat de vliegveiligheid daarbij in het geding komt.

Om een goed begrip van de regionale situatie te krijgen is parallel aan het ontwerpproces van LVNL en CLSK, in 2017 en begin 2018, bestuurlijk overleg gevoerd, tegen de achtergrond van het consultatieproces wat toen werd doorlopen. Nadat bilateraal met de provincies over de voorgenomen verbeteringen is gesproken, heeft er op 18 december 2017 en op 6 februari bestuurlijk overleg plaats gevonden met de provincies Overijssel, Gelderland, Drenthe, Flevoland, Friesland en Noord-Holland. De verslagen hiervan zijn opgenomen in bijlage 8 en 9 van de brief aan de Tweede Kamer van 21 februari 2018 (Kamerstuk 31 936, nr. 462).

Ook is met een aantal gemeenten gesproken.

Het Wijzigingsbesluit beschrijft in de toelichting het ontwerpproces van deze aansluitroutes.

Specifiek voor de vliegroute bij Wezep is nadere informatie te vinden via

<https://www.luchtvaartindetoekomst.nl/actueel/1323389.aspx>.

Q: J37

Staatssecretaris Dijkzema beloofde op 12 september 2017 dat er geen routes pal over de Veluwe zouden komen. Die belofte moet worden nagekomen. Beloftes worden niet nagekomen in dit dossier.

A:

In de brief aan de Tweede Kamer van 12 september 2017 (Kamerstuk 31 936, nr. 394) wordt gemeld dat LVNL en CLSK een alternatief hebben gevonden voor de (toenmalige) vertrekroute naar het zuiden, waarbij niet langer meer over het noordelijk deel van de Veluwe en de daar gelegen stiltegebieden wordt gevlogen. Deze verbetering ten opzichte van de in juni 2017 gepresenteerde concept aansluitroutes is doorgevoerd in het ontwerp.

Q: J57

Indiener zou graag gemotiveerd zien wat de dragende redenen zijn geweest voor het verleggen van de routes, zodat er nu een route boven het Beekdal is. Is het een politiek spel, of hoe gaat dit?

A:

Het ontwerp voor de aansluitroutes is in september 2017 toegelicht in acht informatiebijeenkomsten in de regio. Daarnaast vond er van 5 oktober tot en met 2 november 2017 een openbare internetconsultatie plaats. Ook heeft een delegatie van bewoners een advies opgesteld aan het ministerie. Uit de bestuurlijke consultatie is nadrukkelijk het verzoek naar voren gebracht om te onderzoeken hoe deze vliegroute verbeterd zou kunnen worden. Het ministerie van IenW heeft vervolgens LVNL en CLSK opdracht gegeven te onderzoeken op welke punten de route verbeterd kan worden. Het is mogelijk de vliegroutes zo aan te passen dat minder inwoners hinder ondervinden, zonder dat de vliegveiligheid in het geding komt.

Naar aanleiding van dit doorlopen consultatietraject is voor de route langs Ede op minimaal 9.000 voet (2.700 meter) hoogte een alternatief gevonden dat minder over de bebouwde kom van gemeenten voert. Hiermee zal het aantal bewoners dat hinder ondervindt bij deze route afnemen. Deze route loopt dan niet over Ede maar over het Renkums Beekdal.

Q: B54

Waarom kan in de tijdelijke situatie met 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar wel tot 5.000 voet boven Stadshagen gevlogen worden, maar moet in de situatie met 25.000 en 45.000 vliegtuigbewegingen op 3.000 voet gevlogen worden boven Stadshagen? Tijdens de informatiemarkt werd beloofd dat na de herindeling de vlieghoogte voor Stadshagen minimaal gelijk is aan de huidige geplande vlieghoogte. Kan dit schriftelijk bevestigd worden?

A:

Bij gelijktijdig aankomend en vertrekkend verkeer werd bij het vaststellen van de B+ routes bij noordoostelijk baangebruik ten noorden van Stadshagen een vlieghoogte van 3.000 voet voorzien. Dit betrof een uitzonderingssituatie binnen het B+-gebied volgend uit de afspraken die aan de Alderstafel in 2014 zijn gemaakt.

Naar aanleiding van de consultatieperiode die najaar 2017 werd georganiseerd is in het nieuwe ontwerp bij deze uitzonderingssituatie het verkeer lateraal (horizontaal) gesepareerd (op veilige afstand gehouden) waardoor het tot 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar mogelijk is het naderend verkeer ten noorden van Stadshagen op minimaal 5.000 voet te laten vliegen.

De door groei voorbij de 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar vraagt om een herziening van het luchtruim. Specifiek voor Stadshagen is de inzet voor het ontwerp voor meer dan 10.000 bewegingen handelsverkeer per jaar om een oplossing te vinden die minimaal gelijk is aan 5.000 voet. De definitieve oplossing na aanpassing luchtruim is nog niet bekend; om die reden is in het MER gerekend met de oorspronkelijke worst-case scenario van 3.000 voet, zonder dat dit betekent dat dit beoogd wordt. Bij de luchtruimherziening zijn bestaande routes geen uitgangspunt. Volgens de planning van de luchtruimherziening zal eind 2020 een voorkeursbesluit genomen kunnen worden. Dat zal een eerste moment zijn waarop inzicht wordt gegeven in de betekenis van de luchtruimherziening voor de Lelystad-routes.

Q: B62

Wilt u alstublieft het weggevalen, gele, militaire (laagvlieg)gebied onder Wezep (met schietterrein Oldebroek) en de militaire laagvliegroute naar Vliehorst weer toevoegen aan de ('alle routes') routekaart, die recent gebruikt werd door het ministerie van IenW?

A:

Bij het maken van (publieksvriendelijke) kaarten wordt rekening gehouden met leesbaarheid en het detailniveau van de gepresenteerde informatie. Bij eventuele volgende kaarten zal deze afweging opnieuw worden gemaakt.

7.5 Wachtgebied

7.5.1 Onderwerpen uit zienswijzen

Q: B36 + B39

Het verplaatsen van routes en wachtgebieden is onvoldoende onderzocht en ook slecht naar buiten gecommuniceerd. Hoeveel vliegtuigen zullen gebruik gaan maken van het wachtgebied en wat is daarvan de geluid- en milieubelasting?

A:

Wachtgebieden zijn bedoeld om bij onvoorziene omstandigheden (zoals bij onweer of andere zware weersomstandigheden op de nog af te leggen route of als de baan niet beschikbaar is, bijvoorbeeld als er een defect vliegtuig op de baan staat) binnenkomende vliegtuigen even te laten wachten. In deze gebieden kunnen vliegtuigen dan als het ware een rondje vliegen, totdat zij van de Luchtverkeersleiding toestemming krijgen om te landen. De verwachting is dat het wachtgebied van Lelystad Airport, in de tijdelijke situatie tot de herziening van het luchtruim, gemiddeld éénmaal per kwartaal gebruikt zal worden. Deze verwachting is gebaseerd op ervaringen met de wachtgebieden rond de luchthavens Groningen Airport Eelde, Maastricht-Aachen Airport en Eindhoven Airport.

Het ontwerp voor de aansluitroutes is in september 2017 toegelicht in acht informatiebijeenkomsten in de regio. Daarnaast vond er van 5 oktober tot en met 2 november 2017 een openbare internetconsultatie plaats. Ook heeft een delegatie van bewoners een advies opgesteld aan het ministerie. Het ministerie van IenW heeft vervolgens de LVNL en CLSK gevraagd op welke punten deze vliegroutes verbeterd kunnen worden. Dit heeft geleid tot verbeteringen in het ontwerp, waaronder het samenvoegen van de twee voorziene wachtgebieden, tot één hoger gelegen wachtgebied (van 1.800 meter naar 2.700 meter). Voor Lelystad Airport zijn in de actualisatie van het MER ook de milieueffecten van de tijdelijke aansluitroutes bij 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar aangevuld met een hoeveelheid klein luchtverkeer in beeld gebracht. Hierbij is gekeken naar alle relevante gevolgen van de aansluitroutes voor het milieu. De conclusie in de MER-actualisatie over de tijdelijke aansluitroutes is dat er geen wettelijke normen worden overschreden en dat de effecten op het milieu van de tijdelijke aansluitroutes ruim passen binnen de effecten die in de MER-actualisatie in beeld zijn gebracht voor de eindsituatie met 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar, aangevuld met bewegingen voor klein luchtverkeer, zakelijk en MRO-verkeer en helikopterverkeer.

7.6 Kleine luchtvaart

Het is nodig om ook voor kleinere, recreatieve vliegtuigen bij de luchthaven routes te ontwerpen. Naarmate het aantal vliegtuigbewegingen handelsverkeer groeit, zal het verkeer op de routes voor klein luchtverkeer van en naar Lelystad Airport afnemen. Dit is ook beschreven in het ondernemingsplan van de luchthaven, het MER 2014, de MER-actualisatie 2018 en het Wijzigingsbesluit. De verwachting is dat dit klein verkeer van ongeveer 90.000 vliegtuigbewegingen in 2014 afneemt tot ongeveer 30.000 vliegtuigbewegingen (in de eindsituatie van 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar).

Naast klein luchtverkeer wordt Lelystad Airport ook gebruikt voor helikoptervluchten. Bij helikoptervluchten voor trainings- en opleidingsdoeleinden (o.a. ten behoeve van hulpdiensten) wordt geen gebruik gemaakt van de aangewezen routes voor klein verkeer. Deze vinden met name plaats boven het luchthaven-terrein. De luchthaven gaat uit van 12.000 helikopterbewegingen bij de eindsituatie van 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar. Ten slotte wordt uitgegaan van circa 4500 vliegtuigbewegingen zakenverkeer. In totaal wordt in de eindsituatie van maximaal 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar uitgegaan van circa 46.500 overig verkeer.

De kleine luchtvaart zal vliegen over de volgende routes in noordelijke en zuidelijke richting:

- Noordelijke route: deze volgt de snelweg A6, ongeveer vanaf afrit Lelystad Noord. Vliegverkeer houdt hier de A6 aan de linkerhand aan.
- Zuidelijke route: binnenkomend verkeer uit de zuidelijke richting houdt de Larserweg aan de linkerhand aan, terwijl uitgaand verkeer het Larserpad links aanhoudt. Dit verkeer vliegt op ongeveer 300 meter hoogte.
- Circuit: Hier kunnen zowel trainingsvluchten op 150 meter hoogte als naderend en vertrekkend verkeer op 300 meter hoogte vliegen.

Deze routes zijn een praktische uitwerking van het in 2014 aan de Alderstafel overeengekomen ontwerp. De routes voor klein luchtverkeer zijn om veiligheidsredenen gesplitst in een (bij elkaar gelegen) naderings- en een vertrekroute, daar waar het ontwerp aan de Alderstafel uitging van 'tweerichtingsverkeer'. Daarnaast zijn de routes ingekort vanwege het verkleinen van het gecontroleerd luchtruim voor de toren verkeersleiding. Dit was een wens van de kleine luchtvaart tijdens de consultatie van het luchtruimontwerp eind 2017. De routes voor klein luchtverkeer starten en eindigen iets buiten dit controlegebied. Buiten dit gecontroleerd luchtruim kan het klein luchtverkeer volgens de standaardregels vliegen. Daar dient wel rekening te worden gehouden met bestaande en nog te realiseren obstakels, zoals windturbines. Naar aanleiding van gesprekken met lokale gebruikers wordt momenteel bezien of, en zo ja welke, verdere verbeteringen aan deze routes en/of procedures voor klein verkeer nog mogelijk zijn. Zo wordt onderzocht of het mogelijk is de zuidelijke naderingsroutes hoger in te passen. Ook wordt gekeken of de herkenbaarheid van routepunten op de grond kan worden verhoogd.

7.6.1 Onderwerpen uit zienswijzen

Q: B14

Laagvliegen in combinatie met de kleine luchtvaart zorgt voor gevaarlijke situaties en dit is onvoldoende onderzocht.

A:

Veiligheid is bij het ontwerp altijd een harde randvoorwaarde. Bij het ontwerp van de vliegroutes is nadrukkelijk naar de veiligheid gekeken. Hierbij is het ook verplicht dat er een veiligheidsanalyse wordt uitgevoerd. Deze analyse is uitgevoerd door LVNL en CLSK. Deze veiligheidsanalyse is begin 2019 beoordeeld door de ILT en MLA. Zij hebben de toetsing begin 2019 uitgevoerd met positief resultaat.

Q: B51+ B50 + B58

De illustratie figuur 8 – VFR-routes voor VFR-verkeer is niet de route die in bijlage 7 is opgenomen.

Op blz. 37 in het MER worden de actuele inzichten ten aanzien van de VFR-routes beschreven.

Deze beschrijving is echter onvolledig en onjuist. Daarnaast moesten de routes worden aangepast vanwege de aangepaste windmolenplannen en niet zoals aangegeven vanwege de kleinere CTR. Tot slot wordt gezegd dat de meest kansrijke routes besproken worden met de betrokken partijen, maar er is twijfel of dit voor de kleine luchtvaart (General Aviation) wel de meest kansrijke route is.

De door Luchtverkeersleiding Nederland ontworpen VFR-routes richting Harderwijk worden door Inspectie van de Leefomgeving en Transport nog op veiligheid getoetst. Onduidelijk is wat dit nu exact inhoudt. Als het inhoudt dat de VFR-routes nog aan verandering onderhevig zijn, welke gevolgen heeft dat dan voor het aangepaste MER?

A:

De illustratie in figuur 8 van het hoofdrapport geeft het ten tijde van het opstellen van de MER-actualisatie actuele ontwerp van de VFR-routes weer. Na de MER-actualisatie zijn er, bijvoorbeeld vanwege de afstemming met de plannen voor windenergie, nog optimalisaties doorgevoerd aan de VFR-routes en procedures. De figuur in bijlage 7 is hiervan een weergave.

Veiligheid is bij het ontwerp altijd een harde randvoorwaarde. Aan de Alderstafel Lelystad zijn in 2014, naast een ontwerp voor de routes voor groot luchtverkeer, afspraken gemaakt over de vliegroutes voor klein luchtverkeer in de directe omgeving van de luchthaven. In de aanloop naar het MER en het luchthavenbesluit in 2015 organiseerde het ministerie van IenW in samenwerking met de Alderstafel Lelystad een informatie- en consultatieprocedure. De routes voor dit klein luchtverkeer (VFR-verkeer) waren onderdeel van dit consultatieproces.

De luchtruimgebruikers, waaronder ook de kleine luchtvaart, zijn geconsulteerd over de aansluitroutes. Deze consultatie vond tussen september en november 2017 plaats. Deze consultatie heeft geleid tot verbeteringen aan het luchtruimontwerp.

In 2017-2018 zijn de routes voor klein luchtverkeer verder uitgewerkt. Zo zijn de routes ingekort vanwege het verkleinen van het gecontroleerd luchtruim voor de toren verkeersleiding (CTR). Dit was een belangrijke wens van de kleine luchtvaart tijdens de consultatie van het luchtruimontwerp eind 2017. Tevens heeft er afstemming met de plannen voor windenergie plaatsgevonden. Dit heeft geleid tot de VFR-routes, zoals ook beschreven in de factsheet *'Kleine Luchtvaart rondom Lelystad Airport'*.

Vervolgens hebben LVNL en CLSK de routes verder uitgewerkt in technische ontwerpdocumentatie. Bij het ontwerp van de vliegroutes is nadrukkelijk naar de vliegbaarheid en veiligheid gekeken. Hierbij is ook een veiligheidsanalyse verplicht. Deze analyse is uitgevoerd door LVNL en CLSK. Deze veiligheidsanalyse is begin 2019 beoordeeld door de ILT en de MLA. Zij hebben de toetsing begin 2019 uitgevoerd met positief resultaat. Naar aanleiding van gesprekken met lokale gebruikers wordt momenteel bezien of, en zo ja welke, verdere verbeteringen aan deze routes en/of procedures voor klein verkeer mogelijk zijn. Zo wordt onderzocht of het mogelijk is de zuidelijke naderingsroutes hoger in te passen. Ook wordt gekeken of de herkenbaarheid van routepunten op de grond kan worden verhoogd.

Daarnaast heeft op 4 februari jl. een afsluitende informatiebijeenkomst plaatsgevonden met de plannen voor windenergie, met name windpark groen, ook in relatie tot de wettelijke beschermingsgebieden en de daar uit volgende maximale bouwhoogte van windturbines en zogturbulentie. In dat kader wordt aansluitend op de zuidoostelijke VFR route, buiten de CTR, een adviesroute ontworpen tussen oproeppunt Bravo en het Veluwemeer (de zgn. 'advisory route'). Dit ten behoeve van de veilige bereikbaarheid van de luchthaven onder beperkt zicht omstandigheden (special VFR). Deze adviesroute is geen vaste luchtverkeersroute maar heeft tot doel de vlieger bewuster te maken van de (in de toekomst) aanwezige windturbines en

hiervan vrij te blijven in een gebied zonder luchtverkeersleiding. Het ontwerp van de adviesroute is geconsulteerd met de GA sector en wordt door ILT op veiligheid getoetst, alvorens ILT over kan gaan tot de afgifte van een verklaring van geen bezwaar voor windpark groen. Deze verklaring van geen bezwaar voor windplan groen is vereist vanwege het doorsnijden van de wettelijke beschermingsgebieden.

Q: J99+ B20 + B29 + B31 + B63

Kleine luchtvaart dient als belanghebbende nadrukkelijk betrokken te worden bij het analyseren van operationele scenario's. Er zijn vliegeniers die een CTR eng vinden. De laagvliegroutes, ontworpen in het oude luchtruim, leggen een onnodig beslag op de bestaande activiteiten in dit luchtruim. Zo betekent de voorgenomen activiteit van Lelystad Airport dat er een CTR komt die aan de ene kant voor veiligheid zorgt, maar aan de andere kant ook weerstand oplevert. U dient Luchtverkeersleiding Nederland opdracht te geven het luchtruim rondom Lelystad Airport, bijvoorbeeld de Lelystad CTR, en de Lelystad TMA's, vrij te geven voor zweefvliegverkeer in die periodes dat er geen commercieel verkeer aanwezig is. Dit is een verzoek indien u toch besluit het vliegveld te openen voordat het luchtruim ten gunste van Zweefvliegclub Flevo is veranderd.

De mogelijkheden daarvoor zijn onderzocht. Zo is het formaat van de Lelystad TMA's 1 tot en met 5 en Lelystad CTR's 1 en 2 bestudeerd. Met betrekking tot dit onderzoek wordt de conclusie getrokken dat de Lelystad TMA-1 ten onrechte de classificatie A heeft, een classificatie waarin het vliegen onder visuele vliegvoorschriften verboden is. General Aviation wordt hierdoor geschaad in haar belangen. In de onmiddellijke omgeving is immers luchtruimte nodig, ook in het verticale vlak, om veilige en efficiënte vluchtuitvoering van VFR verkeer mogelijk te maken.

Bij navraag bleek dat de reden voor de implementatie van 'A'-luchtruimte in de vorm van de Lelystad TMA-1, ten westen van Lelystad alles te maken heeft met het vrijhouden van luchtruimte voor het aanvliegen van baan 27 op Schiphol op een hoogte van 2.000 voet boven zeeniveau. De luchtverkeersleiding claimt dit luchtruim volledig ten onrechte. Een bij de zienswijze meegezonden schets laat zien hoe de situatie eruit ziet en op welke hoogte aanvliegend verkeer voor baan 27 zich dient te bevinden bij het volgen van een 'continuous descent approach', de nadering van de toekomst om geluidshinder zo veel mogelijk te voorkomen. Tussen punt 2 en de baandrempel van baan 27 is een lijn getrokken die de hartlijn van de baan aangeeft. Punt 2 geeft de meest oostelijke vermeende penetratie van de Lelystad TMA-1 aan en punt 1 de meest westelijke. Punt 2 ligt op 22.5 NM van de baandrempel baan 27 Schiphol en punt 1 op 18 NM van de baandrempel. De bovenste afbeelding geeft de dalhoek aan van 3 graden (normaal dalprofiel) weer en laat zien dat punt 2 bij een CDA-nadering op 7.164 voet wordt overvlogen en punt 1 op 5.731 voet. Het sluiten van de Lelystad TMA-1 voor VFR-verkeer tussen 1.500 voet en 2.500 voet is derhalve volkomen onnodig. Lelystad TMA-1 dient dezelfde classificatie en hoogte-indeling te hebben als Lelystad TMA-2, namelijk klasse 'D' met een ondergrens van 1.500 voet en een bovengrens van 3.500 voet.

A:

Bij het ontwerp van de vliegroutes is nadrukkelijk naar de veiligheid gekeken. Hierbij hoort ook een veiligheidsanalyse. Deze analyse is uitgevoerd door de LVNL en het CLSK. Deze veiligheidsanalyse is begin 2019 beoordeeld door de ILT en de MLA. Zij hebben de toetsing uitgevoerd met positief resultaat. De luchtruimgebruikers, waaronder ook de kleine luchtvaart, zijn geconsulteerd over de aansluitroutes en bijhorende luchtruimstructuur. Deze consultatie vond tussen september en november 2017 plaats. In deze consultatieperiode hebben de luchtruimgebruikers voorstellen gedaan. Dit heeft geresulteerd in verbeteringen aan het ontwerp, waaronder een kleinere CTR.

Bij harde westenwind is op Schiphol de Buitenveldertbaan (baan 27) in gebruik. In sommige omstandigheden is het luchtruim van de Lelystad TMA1 nodig voor een ongestoorde afhandeling van vluchten naar Schiphol. In die gevallen wordt de Lelystad TMA1 gedelegeerd aan Schiphol APP. Om die reden heeft Lelystad TMA 1 luchtruimklasse A.

Q: B13 + B21 + B23 + B60 + B59

De GA sector is onbekend met de expertise die aanwezig is bij Stratagem Strategie Research BV, maar de stellingen van dit bureau maken het niet aannemelijk dat er met zorg naar de positie en de mogelijkheden van GA is gekeken. De sector acht het onzorgvuldig en onbehoorlijk ten opzichte van de huidige gebruikers (particulieren, vliegverenigingen en luchtvaartondernemingen) dat met de komst van groot vliegverkeer op Lelystad Airport klein vliegverkeer naar elders verplaatst moet worden (als ware het een 'fait accompli').

Zij bestrijdt dat er een noodzaak is het aantal vliegtuigbewegingen klein vliegverkeer met de komst van groot vliegverkeer terug te dringen.

Dit 'uitgangspunt' is destijds door de exploitant getoetst bij onderzoeksbureau Stratagem Strategie Research BV. Deze second opinion leerde toen dat op basis van de ervaring op Eindhoven Airport recreatief vliegverkeer moeilijk samengaat met groot commercieel luchtverkeer. De GA-sector is niet bekend met deze bedoelde 'ervaring op Eindhoven Airport'. Het is onaanvaardbaar dat het schrappen van meer dan 60.000 vliegtuigbewegingen klein luchtverkeer per jaar op deze wijze wordt beargumenteerd. De GA-sector is daarom van oordeel dat het Wijzigingsbesluit geen streefgetal mag behelzen wat betreft het aantal vliegtuigbewegingen klein luchtverkeer.

De mogelijkheden voor de kleine luchtvaart worden door de voorgenomen activiteit van Lelystad Airport beperkt (Vliegveld Teuge, Terlet, Marknesse).

Voor vliegclubs (zowel kleine vliegtuigen als helikopters) wordt het onmogelijk hun bedrijf winstgevend te houden. Terwijl er juist capaciteit nodig is om piloten op te leiden. Bovendien is Lelystad Airport de enige plek voor civiele helikopters waar oefening mogelijk is. Ook deze capaciteit is hard nodig omdat er veel vraag is naar helikoptervliegers. Vliegclubs die nadelige effecten ondervinden moeten op korte termijn alternatieve vliegterreinen krijgen toegewezen en ze moeten worden gevrijwaard van extra kosten die een verhuizing met zich meebrengt. Zij moet daarbij geholpen worden met het vinden van alternatieve locaties. Het is op dit moment onduidelijk naar welke regio's de kleine luchtvaart kan uitwijken en wat de effecten daarvan zijn. Veel van de andere vliegvelden zijn ver van de Randstad waardoor de opties beperkt zijn. De belangen van de kleine luchtvaart moeten beter geborgd worden. Het verzoek om de gemaakte afspraken in het rapport 'Toekomstvast General Aviation Locaties' mee te nemen in de besluitvorming over de vliegroutes, om zodoende de andere gebruikers van het luchtruim te beschermen.

A:

In het ondernemingsplan Lelystad Airport uit 2014 is rekening gehouden met de gewijzigde samenstelling van het vliegverkeer, er is daarbij een afbouw van klein luchtverkeer beschreven. Er blijft in beperkt mate ruimte voor General Aviation (GA) verkeer bestaan. Hierbij zijn ook aannames gedaan over de aantallen klein verkeer die in de eindsituatie bij 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar nog redelijkerwijs mogelijk zijn. Er is hierbij rekening gehouden met 12.000 helikopterbewegingen, 4500 vliegtuigbewegingen zakenverkeer en circa 30.000 vliegtuigbewegingen klein verkeer. In totaal wordt in de eindsituatie van maximaal 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer derhalve uitgegaan van circa 46.500 overig verkeer.

Voor de toekomstige ontwikkeling van General Aviation activiteiten is werkspoor 8 aan de Alderstafel ingericht. De provincie Flevoland en Lelystad Airport overleggen hierover met betrokken ondernemers. Daarnaast vindt er overleg plaats tussen Lelystad Airport, de luchtverkeersleiding en de huidige gebruikers van de luchthaven in het kader van de omschakeling naar een gecontroleerd luchtruim.

De luchthaven heeft, in samenwerking met LVNL, de capaciteit voor GA-verkeer in de periode tot 10.000 vliegtuigbewegingen onderzocht. Hieruit blijkt dat de verwachte capaciteit op grote delen van de dag toereikend is voor het aanbod van GA-verkeer. Wel is zo dat op de drukste momenten de vraag het aantal vliegtuigbewegingen overstijgt. Hiertoe is spreiding over de dag nodig. Om de capaciteit op de luchthaven optimaal te benutten ontwikkelt de luchthaven momenteel een planningstool.

Daarnaast zal in de Luchtvaartnota specifiek aandacht worden besteed aan de toekomstmogelijkheden van de kleine luchtvaart. Over de inhoud daarvan is het ministerie met vertegenwoordigers van de GA in gesprek. Ook binnen het programma Luchtruimherziening is het behouden van voldoende luchtruim voor kleine luchtvaart een belangrijk aandachtsgebied.

Q: B30 + B15

De prijs voor start en landingen op de toekomstige luchthaven zal verhoogd worden, wat een belemmering is voor kleine luchtvaart, waardoor General Aviation gedwongen zal afnemen.

De voorgenomen activiteit van Lelystad Airport geeft ook problemen voor Vliegveld Teuge. Zo worden de economische ontwikkelingsmogelijkheden beperkt, denk onder meer aan het nationaal paracentrum Teuge. Teuge is daarnaast van toeristisch belang voor de regio en dit wordt nu belemmerd.

A:

Het vaststellen van de luchthaventarieven is een aangelegenheid van de luchthavenexploitant.

De vaststelling van een dergelijk tarief vormt geen onderdeel van het Wijzigingsbesluit.

Bij het ontwerpen van de tijdelijke aansluitroutes voor Lelystad Airport is geconstateerd dat als gevolg van een vertrekroute over de Luchthaven Teuge het valschermspringen op deze locatie mogelijk beperkt zou worden. Er zijn hierdoor zorgen ontstaan over het voortbestaan van de Luchthaven Teuge, aangezien de exploitatie van deze luchthaven deels afhankelijk is van de inkomsten uit het valschermspringen. Om deze zorgen weg te nemen zijn er, vanuit een constructieve en intensieve samenwerking, eind 2018 maatwerkafspraken gemaakt om het valschermspringen op de Luchthaven Teuge zoveel mogelijk te blijven accommoderen binnen de huidige luchtruimstructuur. Deze afspraken zijn uitgewerkt in een zogenoemd Memorandum of Understanding (MOU) dat op 25 januari 2019 door alle betrokken partijen is ondertekend. Deze maatwerkafspraken gelden tot aan de herziening van het luchtruim, waarin ook de situatie op Luchthaven Teuge aandacht zal krijgen.

Q: B28

In hoofdstuk 8 van de nota van toelichting wordt in de eerste alinea gesproken over 45.000 vliegtuigbewegingen voor het handelsverkeer en 50.000 vliegtuigbewegingen voor klein verkeer. In paragraaf 2.1.2 staat beschreven dat de gebruiksruimte is: 45.000 vliegtuigbewegingen voor handelsverkeer en 46.500 vliegtuigbewegingen voor klein luchtverkeer, zakelijk en MRO-verkeer en helikopters. Deze getallen zijn niet met elkaar in overeenstemming. Zie hiervoor bladzijde 24 van de nota van toelichting bij het luchthavenbesluit, daar wordt vermeld dat het bestaande klein luchtverkeer op Lelystad Airport van 110.000 vliegtuigbewegingen wordt teruggebracht naar circa 42.000 vliegtuigbewegingen (de eindsituatie). Op bladzijde 22 van de nota van toelichting bij het luchthavenbesluit wordt vermeld: 46.500 vliegtuigbewegingen klein luchtverkeer (de eindsituatie). Bladzijde 36 van de Nota van Toelichting vermeldt 50.000 vliegtuigbewegingen klein luchtverkeer (de eindsituatie). Daarnaast is het onduidelijk wanneer de 46.500 vliegtuigbewegingen bereikt worden.

A:

Het aantal bewegingen met general aviation is geen vaststaand gegeven. Zoals is toegelicht in hoofdstuk 7 van het Ondernemersplan Lelystad Airport, heeft LVNL aangegeven dat het moeilijk is een inschatting te maken van de nog beschikbare capaciteit voor general aviation bij een doorgroei van het handelsverkeer naar 45.000 vliegtuigbewegingen per jaar. In het MER is gerekend met 46.500 bewegingen general aviation, waarvan 4.500 zakelijk verkeer, 30.000 klein verkeer en 12.000 helikopters bij een omvang van 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar.

Met het Wijzigingsbesluit wordt een maximum aantal van 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar vastgesteld. De totale hoeveelheid geluid, zoals vastgesteld voor alle luchtverkeer door middel van de gebruiksruimte, blijft ongewijzigd. Zolang de gebruiksruimte door het handelsverkeer niet is verbruikt, blijft er meer ruimte voor general aviation en er daarmee ook een hoger aantal bewegingen met general aviation. Omdat het aantal bewegingen voor general aviation niet vaststaat en er meer ruimte kan ontstaan voor general aviation, wordt in de nota van toelichting gesproken over een verwachte afname van het klein luchtverkeer naar ongeveer 50.000 vliegtuigbewegingen per jaar.

Q: C62 + B22

Indiener heeft ernstige bedenkingen bij een beleid dat is gebaseerd op de verplaatsing van overlast. Verzoek aan de minister om:

- A) Aan te geven wat de juiste getallen klein vliegverkeer (kleine jets, testvluchten, lesvluchten etc.) zijn?
- B) Aan te geven of de geluidsberekeningen in het MER 2014/2018 inclusief klein vliegverkeer zijn (en daarmee de vraag of dit verkeer gaat uitwijken naar de directe omgeving?).

A:

De geluidsberekeningen die zijn opgenomen in het MER omvatten al het vliegverkeer van en naar Lelystad Airport. In tabel 1 van het geactualiseerde MER op pagina 20 zijn de aantallen vliegtuigbewegingen weergegeven bij 25.000 en 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar. Bij 25.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer wordt uitgegaan van 4.000 zakenverkeer, 80.000 klein verkeer en 22.000 helikopterbewegingen. Bij 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer in de eindsituatie wordt uitgegaan van 4.500 zakenverkeer, 30.000 klein verkeer en 12.000 helikopterbewegingen. Het klein verkeer zal binnen het voor de luchthaven gecontroleerde luchtruim gaan vliegen over de ontworpen VFR-routes. Dat zijn routes voor klein verkeer die 'op zicht' vliegen. Buiten dit gecontroleerd luchtruim kan het klein luchtverkeer volgens de standaardregels vliegen.

8. Milieueffecten

Op grond van hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer en het Besluit m.e.r. is het voor een luchthaven die de beschikking krijgt over een start- of landingsbaan van meer dan 2.100 meter lengte verplicht om de m.e.r.-procedure te doorlopen en een MER op te stellen. Hiermee wordt geborgd dat het kabinet het milieubelang volwaardig kan meewegen bij het nemen van een luchthavenbesluit.

De m.e.r.-procedure voor Lelystad Airport is in 2013 gestart. In juli 2013 is de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) gepubliceerd, waarin de referentiesituatie, de voorgenomen activiteit en de te onderzoeken milieuaspecten zijn beschreven. Het MER is in maart 2014 gepubliceerd. Later bleek dat bij de geluidberekeningen in het MER enkele foute invoergegevens waren gehanteerd. Daarop is besloten niet alleen deze fouten te herstellen, maar tevens dit MER te actualiseren met de meest recente data. De gecorrigeerde en geactualiseerde gegevens zijn opgenomen in de actualisatie van het MER, dat in februari 2018 is gepubliceerd.

In de actualisatie van het MER zijn de milieugevolgen voor de situatie met 25.000 en de eindsituatie met 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar opnieuw onderzocht en is gekeken hoe deze effecten zich verhouden ten opzichte van wat eerder in het MER was beschreven. Uit de actualisatie van het MER blijkt opnieuw dat routevariant B+ de routevariant is die het meest veilig en efficiënt is en veruit het beste scoort op geluidsbelasting (minst aantal ernstig slaapgestoorden en ernstig gehinderden). In het kader van de actualisatie van het MER 2018 zijn de milieueffecten van de routes in beeld gebracht, zowel voor de eindsituatie van 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar als voor de tijdelijke situatie met 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar. Dit was in 2014 nog niet mogelijk, omdat de aansluitroutes toen nog niet ontworpen waren.

De onderwerpen uit zienswijzen die ingaan op het MER en de actualisatie van het MER zijn in dit hoofdstuk opgenomen. De laatste paragraaf van dit hoofdstuk gaat in op de leefkwaliteit. Onderwerpen uit zienswijzen die hierin zijn opgenomen gaan over verwachtingen over de impact die Lelystad Airport zal hebben op de leef- en woonkwaliteit ten aanzien van waarden als stilte, rust en frisse lucht.

8.1 Proces

8.1.1 Onderwerpen uit zienswijzen

Q: C73

Het feit dat het ministerie van IenW zelf eindverantwoordelijkheid voor het opstellen van het MER heeft genomen, is in strijd met de wet (zie artikel 7 van de Wet milieubeheer).

A:

Zoals ook in de actualisatie van het MER voor Lelystad Airport wordt toegelicht in paragraaf 1.5.1, wordt in beginsel degene die de betrokken activiteit onderneemt (de initiatiefnemer) geacht de opdracht te geven een MER op te stellen (artikel 7.22, eerste lid, Wet milieubeheer).

Gelet op de verantwoordelijkheid van het ministerie voor het aanleveren van de invoergegevens, is besloten om de actualisatie van het MER zelf uit te voeren om zo de regie te nemen bij het herstel van fouten. Omdat het luchthavenbesluit ambtshalve door de minister zal worden gewijzigd, is het tweede lid van artikel 7.22 Wet milieubeheer van toepassing, en kan de actualisatie ook door de minister worden uitgevoerd. Daarom neemt de minister van IenW, naast de rol van bevoegd gezag, ook de rol van initiatiefnemer op zich bij de actualisatie van het MER. Bij de actualisatie is een functiescheiding bij de ambtelijke voorbereiding gehanteerd, waarbij het Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken initiatiefnemer is voor de actualisatie van het MER en het Directoraat-Generaal Milieu en Internationale Zaken het bevoegd gezag.

Q: C63

De aanpassing is gedaan door het ministerie in plaats van initiatiefnemer. De eerste reden die hiervoor wordt vermeld (zie Samenvatting Actualisatie Hoofdrapport) is het feit dat het ministerie verantwoordelijk was voor de foutieve invoergegevens. Dit is echter geen geldige reden: aanleveren van foute gegevens verandert niets in de rolverdeling van initiatiefnemer en bevoegd gezag (ministerie).

A:

Het MER voor Lelystad Airport is in 2014 opgesteld door de N.V. Lelystad Airport, onderdeel van de Schiphol Group. De fouten in dit MER zijn het gevolg van onjuiste invoergegevens bij de geluidsberekeningen, die destijds door het ministerie aan de luchthaven ter beschikking zijn gesteld. Dat is ook de reden waarom is besloten om de actualisatie van het MER zelf uit te voeren om zo de regie te nemen bij het herstel van de fouten. Op grond van het tweede lid van artikel 7.22 Wet milieubeheer kan de actualisatie ook door de minister worden uitgevoerd. Een scheiding van functies is geborgd doordat het Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken als initiatiefnemer optreedt voor de actualisatie van het MER en het Directoraat-Generaal Milieu en Internationale Zaken als bevoegd gezag.

Q: C82

Bij het vorige MER heeft u bij de Raad van State advies ingewonnen. Bent u dat ook bij deze wijziging van plan?

A:

Er wordt ten aanzien van de actualisatie van het MER geen advies ingewonnen bij de Raad van State. De Raad van State heeft geen rol bij het opstellen van een MER. Het Wijzigingsbesluit wordt wel voor advies voorgelegd aan de Raad van State. Het MER en de actualisatie worden daarbij meegezonden.

8.2 Proces | Uitgangspunten

8.2.1 Onderwerpen uit meermalig ingediende zienswijzen

Q: S14 + SW11

Verzoek om de milieueffecten van boven de 3.000 voet (ca. 900 meter) op te nemen in het MER. Ook boven die hoogte stoten vliegtuigen schadelijke stoffen uit.

A:

Voor het bepalen van de emissies, concentraties en stikstofdepositie worden de emissiebronnen tot en met een hoogte van 3.000 voet in de berekeningen opgenomen. Dit komt overeen met de LTO -cycle, zoals die is gedefinieerd door de ICAO in Annex 16 volume II (Aircraft Engine Emissions). De oorsprong van deze hoogte is mede ingegeven doordat emissies boven deze hoogte slechts een zeer gering percentage van de tijd binnen de menglaag vallen. De menglaag is de onderste laag tussen het aardoppervlak en de menglaag-hoogte. De menglaaghoogte vormt een scheiding tussen de menglaag en de vrije atmosfeer, waartussen weinig uitwisseling plaatsvindt. In de Luchtvaartnota zal de totale CO₂-uitstoot van de Nederlandse luchtvaart in beeld gebracht worden en afgewogen worden of een aanpassing van de huidige grenzen bij luchthavenprojecten moeten worden gewijzigd.

Q: S13 + SW12

Verzoek om in het MER alle milieueffecten van alle vliegroutes en varianten in beeld te brengen en te vergelijken. Niet alleen van de B+routes (die over onder meer de gemeente Oldebroek gaan).

A:

De B+routeset bestaat uit de vaste vertrek- en naderingsroutes in het lagere luchtruim dichtbij Lelystad Airport. Deze routeset is voortgekomen uit intensieve gesprekken met omwonenden aan de Alderstafel Lelystad. In dit traject zijn diverse routevarianten onderzocht. Uit het MER 2014 bleek deze routeset tot de minste aantallen ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden te leiden. In de actualisatie van het MER is opnieuw geconcludeerd dat routevariant B+ in aantallen ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden ook na actualisatie (ruim) lager uitvalt dan voor de overige routevarianten. De actualisatie brengt daarmee geen verandering in de keuze van routevariant B+ als voorkeursalternatief. In de actualisatie van het MER zijn de milieueffecten van de tijdelijke aansluitroutes voor 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar, aangevuld met een hoeveelheid klein luchtverkeer, in beeld gebracht en de eindsituatie met 45.000

vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar, aangevuld met bewegingen voor klein luchtverkeer, zakelijk en MRO-verkeer en helikopterverkeer.

8.2.2 Onderwerpen uit zienswijzen

Q: 17

Het luchthavenbesluit is geen 'vergunning' ingevolge de MER-richtlijn. Op grond van de Richtlijn 2011/92/EU, zoals gewijzigd bij Richtlijn 2014/52/EU (hierna: MER richtlijn) dient een MER ten grondslag te worden gelegd aan een 'vergunning'. Onderhavige MER's zijn niet ten grondslag gelegd aan een vergunning, maar aan het luchthavenbesluit. Dit besluit is een AMvB ofwel een algemeen verbindend voorschrift.

A:

Een algemene maatregel van bestuur, zoals in dit geval een luchthavenbesluit, kan onder het begrip 'vergunning' vallen als bedoeld in de MER-richtlijn. Het begrip 'vergunning' in de MER-richtlijn is ruimer dan de betekenis die nationaalrechtelijk aan het begrip 'vergunning' wordt gegeven en is niet beperkt tot beschikkingen als bedoeld in de Algemene wet bestuursrecht.

Op grond van artikel 8.1a, derde lid, van de Wet luchtvaart is het verboden een overige burgerluchthaven in bedrijf te hebben indien voor deze luchthaven geen luchthavenbesluit of luchthavenregeling geldt. Met het luchthavenbesluit wordt het recht verkregen om de luchthaven in bedrijf te hebben. Hiermee voldoet het luchthavenbesluit aan de definitie van vergunning in de zin van de MER-richtlijn.

Q: 18 + 19

Artikel 1.11 van de Crisis- en herstelwet (oud) is in strijd met de MER-richtlijn. Zowel het MER 2014 als het MER 2018 is in strijd met artikel 7.23, lid 1 onder de wet milieubeheer en artikel 5, lid 1 onder d van de MER-richtlijn. Er is geen volwaardig onderzoek naar redelijke alternatieven gedaan. Zo ontbreekt bijvoorbeeld een onderzoek naar locatiealternatieven voor de 'overloop' van Schiphol. Ook is de in het MER 2014 en 2018 opgenomen doelstelling, in strijd met het bepaalde in artikel 7.23, lid 1 onder de Wet milieubeheer, te beperkt dan wel onvolledig geformuleerd. Het gevolg hiervan is dat de luchthavenbesluiten niet berusten op de nodige kennis van de relevante feiten en de af te wegen belangen.

Dit brengt met zich mee dat onderhavig luchthavenbesluit onzorgvuldig is voorbereid en derhalve niet kan worden vastgesteld, alsmede dat het Luchthavenbesluit Lelystad in strijd met het bepaalde in artikel 3:2 Awb (Algemene wet bestuursrecht) is vastgesteld en derhalve onrechtmatig is.

Hieraan wordt toegevoegd dat het van het grootste belang is dat de regering eerst een volwaardig (milieu) onderzoek laat verrichten naar andere locaties voor de ontwikkeling van Schiphol, voordat besloten kan worden dat die ontwikkeling gedeeltelijk plaatsvindt op Lelystad Airport.

A:

Het kabinet heeft in de Luchtvaartnota (2009) een definitieve afweging gemaakt ten aanzien van de verschillende alternatieven voor de opvang van de groei van Schiphol. In deze afweging is voor een verdeling van de groei over de regionale luchthavens gekeken naar het gehele luchthavenstelsel in Nederland, dus ook naar de luchthavens Maastricht, Twente, Rotterdam en Groningen. Nagegaan is wat, gelet op de maatschappelijke kosten en baten, de meest kosteneffectieve manier is om de groei (met 70.000 vliegtuigbewegingen) op deze regionale luchthavens te accommoderen. Ook is gekeken naar de verschillende milieueffecten en naar de inzet van buitenlandse luchthavens.

In deze openbare studies en in de rond deze afweging uitgebrachte Aldersadviezen zijn de verschillende alternatieven in voldoende mate onderzocht. Er is derhalve geen aanleiding voor een nieuwe analyse.

Daarnaast geldt dat, anders dan indiener stelt, het onderzoeken van alternatieven niet verplicht is.

Op grond van artikel III van de Wet van 25 januari 2017 tot wijziging van de Wet milieubeheer en de Crisis- en herstelwet in verband met de uitvoering van de herziene MER richtlijn, is artikel 1.11 van de Crisis- en herstelwet zoals dit artikel luidde vóór 16 mei 2017, van toepassing op de voorbereiding van een besluit totdat dit besluit onherroepelijk is geworden, indien één of meer van de in artikel III genoemde procedurele stappen zijn gezet vóór 16 mei 2017. De datum waarop een besluit onherroepelijk wordt, is geen factor die bepalend is voor het al dan niet van toepassing zijn van het overgangsrecht.

Op grond van artikel 1.11 van de Crisis- en herstelwet, zoals dat luidde vóór 16 mei 2017 is, indien een MER wordt opgesteld ten behoeve van een besluit, artikel 7.23 Wet milieubeheer, voor zover dat regels stelt over alternatieven van de voorgenomen activiteit, niet van toepassing. Dit geldt ook voor de actualisatie van het MER dat ten grondslag ligt aan het Wijzigingsbesluit, nu de procedurele stappen voor de uitbreiding van Lelystad Airport reeds zijn gezet voor 16 mei 2017.

Q: C48

Het MER is in strijd met de Europese MER-richtlijnen. Er wordt onterecht een beroep gedaan op de crisis- en herstelwet. Er mag niet worden afgezien van een alternatievenonderzoek. Aan deze voorwaarde is niet voldaan.

A:

Op het Luchthavenbesluit Lelystad is de Crisis- en Herstelwet van toepassing. Het vastleggen van de gebruiksmogelijkheden van Lelystad Airport is één van de in bijlage II van deze wet genoemde projecten. Op grond van artikel 1.11 van de Crisis- en herstelwet, zoals dat luidde vóór 16 mei 2017, vervalt voor deze projecten onder andere de eis om de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven te beschrijven en te onderzoeken in het MER. Dit is niet in strijd met de (Europese) MER richtlijnen.

Richtlijn 2011/92/EU betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten (mer-richtlijn) bevatte vóór de wijziging ervan bij richtlijn 2014/52/EU geen verplichting om een alternatievenonderzoek te verrichten. Op grond van het in richtlijn 2014/52 opgenomen overgangsrecht is de MER-richtlijn, zoals deze luidde voor de wijziging ervan bij richtlijn 2014/52, van toepassing, omdat het voornemen voor het project tot uitbreiding van Lelystad Airport dateert van vóór 16 mei 2017.

Voor het Luchthavenbesluit Lelystad zijn in het MER desalniettemin wel alternatieven onderzocht voor de nadering- en vertrekroutes van de luchthaven (de verschillende routesets). Ook heeft het kabinet in de Luchtvaartnota (2009) na onderzoek een afweging gemaakt ten aanzien van de verschillende locatie-alternatieven voor de opvang van de groei van Schiphol.

Q: C41

In het MER voor Lelystad Airport zijn niet alle alternatieven voor routes bekeken, waardoor geen besluiten kunnen worden genomen.

A:

In het MER zijn vier verschillende mogelijke routevarianten (inclusief subvarianten) in beeld gebracht. De B+routevariant bleek op basis van de onderzoeksresultaten uit het MER veruit de minste geluidshinder voor de minste mensen op te leveren (minst ernstig gehinderden en slaapverstoorden). Ook de actualisatie van het MER is opnieuw geconcludeerd dat routevariant B+ veruit het minst aantal ernstig gehinderden en slaapverstoorden heeft ten opzichte van de overige routevarianten.

Q: A87

Door een gewijzigde VVR om tegemoet te komen aan Brussel, wijzigt de verdeling van aankomend en vertrekkend verkeer op Lelystad Airport. Hiermee vervalt een uitgangspunt van het MER. Op welke wijze toetst u de definitieve VVR aan de uitgangspunten van het aangepaste luchthavenbesluit en het geactualiseerde MER?

A:

De VVR wordt niet getoetst aan de uitgangspunten van het aangepaste luchthavenbesluit. De concept VVR houdt in dat de capaciteit op Lelystad met prioriteit beschikbaar wordt gesteld voor niet-transerverkeer afkomstig van Schiphol en de hierdoor vrijkomende capaciteit op Schiphol, als gevolg van de regel, exclusief beschikbaar wordt gesteld voor transerverkeer. Het luchthavenbesluit Lelystad betreft onder andere de maximale gebruiks-ruimte voor luchtverkeer en bevat geen regels over de herkomst van dit verkeer.

De aannames over de verdeling van aankomende en vertrekkend verkeer wijzigt niet als gevolg van een gewijzigde VVR. De verdeling naar sectoren is gebaseerd op de inschatting reizigersbehoeften (de vraag naar bestemmingen), zoals aangegeven in het businessplan van Lelystad Airport. In het kader van de actualisatie van het MER uit 2018 zijn de geluidseffecten van de routes in beeld gebracht, zowel voor de eindsituatie van 45.000 vliegtuigbewegingen als voor de tijdelijke situatie met 10.000 vliegtuigbewegingen. Daarbij wordt uitgegaan van aannames over de noord-zuid verdeling. In de actualisatie van het MER zijn daarvoor meerdere varianten in beeld gebracht. Er zijn daartoe verschillende gevoeligheidsanalyses uitgevoerd, zoals lichtere/zwaardere vliegtuigen en ook andere verdelingen over routes. Na opening van de luchthaven voor handelsverkeer zal blijken in hoeverre aannames ook in de praktijk zich zo zullen voordoen. Daarom zal in het kader van het monitoring- en evaluatieprogramma worden gemonitord hoe de noord-zuid verdeling in de praktijk zich ontwikkelt en zich verhoudt tot de aannames die in het MER zijn gedaan. Dit maakt ook onderdeel uit van het eerste evaluatiemoment bij 7.000 vliegtuigbewegingen.

Q: C28 + D45

U bent nog in overleg met de Europese Commissie over wie er nu precies op Lelystad mag vliegen. De uitkomst is onzeker en uw brieven van 14 december en 17 januari jl. bieden ook niet zo veel hoop. Voor het MER is uitgegaan van een bepaald type vliegtuig (Boeing 737 / Airbus 320). Deze keuze zal samenhangen met het gebruiksdoel van Lelystad Airport voor vakantievluchten. Als het overleg met de Europese Commissie leidt tot ruimere openstelling klopt het uitgangspunt dan nog wel? Komen er dan geen andere en lawaaiiger vliegtuigen? Hoewel vliegtuigen stiller worden, wordt dit teniet gedaan door het toenemende aantal vliegtuigen.

A:

De VVR is genotificeerd bij de Europese Commissie. Het voorstel voor de VVR heeft geen invloed op het type vliegtuigen waarvan is uitgegaan in het MER. Evenmin heeft de VVR invloed op het maximaal aantal vliegtuigbewegingen handelsverkeer dat op Lelystad Airport wordt toegestaan. Dat wordt geregeld in het luchthavenbesluit en is vastgesteld op 45.000 in de eindsituatie. Voor de maximaal toegestane geluidsbelasting zijn grenswaarden in handhavingspunten berekend aan de hand van een door de Regeling burgerluchthavens voorgeschreven rekenmodel. Deze vastgestelde grenswaarden in handhavingspunten mogen niet worden overschreden. Zo weten de exploitant, de gebruikers, de luchtverkeersdienstverlener en de omgeving welke maximale hoeveelheid geluid er op jaarbasis geproduceerd mag worden. De ILT handhaaft op deze grenswaarden.

Juist vanwege de werking van deze systematiek zijn in de actualisatie van het MER diverse gevoeligheidsanalyses uitgevoerd om een beeld te krijgen van de gevoeligheid van verschillende aannames, zoals de inzet van meer stille of luidruchtige vliegtuigen. De resultaten hiervan zijn neergelegd in de actualisatie van het MER in 2018.

Q: C31+ C25

In het MER (pag. 16) staat dat de ontworpen aanvliegroutes nog op een aantal aspecten moeten worden gevalideerd en getoetst. Kan men dan al wel op deze routes inspreken? Kan deze toetsing nog leiden tot aanpassingen en zo ja, komt er dan weer inspraak op de gevolgen?

Er moet ook een MER worden opgesteld voor de eindsituatie na de herindeling (een situatie waarin hoger gevlogen wordt).

A:

Bij het opstellen van het MER voor Lelystad Airport is gewerkt met de routes zoals deze naar aanleiding van de consultatie zijn verbeterd en uiteindelijk gepresenteerd in de kamerbrief van 21 februari 2018. Zoals ook in bijlage twee van deze kamerbrief gemeld wordt, dienden de gepresenteerde routes nog een validatieproces te doorlopen, evenals dat de veiligheidsstudie nog afgerond moest worden en er nog een veiligheids-toets door de ILT en MLA moest worden gedaan. Daarbij is ook aangegeven dat dit kon leiden tot (beperkte) wijzigingen aan het ontwerp.

In de brief aan de Tweede Kamer van 20 juni 2018 (Kamerstukken II 2017-2018 31936 nr. 488) zijn de uitkomsten van deze validatie gemeld. Het ging hier onder meer om de uitkomsten van het samenvoegen van routes boven Noord-Holland en Friesland. Een verzoek dat onder andere naar aanleiding van de internetconsultatie en het bewonersadvies naar voren is gekomen.

De afgelopen maanden hebben LVNL en CLSK de routes verder uitgewerkt in technische ontwerpdocumentatie. Bij het ontwerp van de vliegroutes wordt nadrukkelijk naar de veiligheid gekeken. Daar hoort ook een veiligheidsanalyse bij. Deze veiligheidsanalyse en technische ontwerpdocumentatie zijn begin 2019 ter (verplichte) toetsing op veiligheid voorgelegd aan de ILT en MLA. Deze toetsing is inmiddels afgerond, met positief resultaat.

In het MER voor Lelystad Airport wordt zowel de voorgenomen activiteit met 45.000 bewegingen handelsverkeer als de tijdelijke situatie tot 10.000 bewegingen handelsverkeer beschouwd. Indien er uit de luchtruimherziening blijkt dat er sprake is van gewijzigde routes, die een wijziging van het beperkingengebied in verband met de geluidbelasting of het externe veiligheidsrisico omvat, dan zal beoordeeld moeten worden of een MER gemaakt moet worden.

Q: C58

Indiener is van mening dat het MER 2018 niet voldoet aan de daarvoor geldende eisen. Er dient ook een beoordeling van effecten onder de norm plaats te vinden. Verzoek aan de minister om bij voortzetting van de plannen het MER 2018 aan te passen door onderzoek te doen naar effecten onder de norm.

A:

Op grond van artikel 7.23, eerste lid, aanhef en onder b, van de Wet milieubeheer moeten in het kader van het MER de waarschijnlijk belangrijke gevolgen die de activiteit voor het milieu kan hebben worden beschreven. Omdat de vliegroutes voor een groot deel bepalen hoe het luchthavenluchtverkeer zal vliegen, zijn ook de vliegroutes relevant om kunnen te bepalen welke waarschijnlijk belangrijke gevolgen de uitbreiding en het gebruik van de luchthaven heeft voor het milieu.

In de onderzoeken die voor het MER voor Lelystad Airport zijn uitgevoerd zijn de milieueffecten, veiligheidsaspecten en gezondheidseffecten van de voorgenomen activiteit in beeld gebracht en getoetst aan de normen uit de relevante wet en regelgeving. Daarbij is niet alleen getoetst aan de norm maar is breder gekeken, voor geluid is bijvoorbeeld de 40 dB(A) Lden contour in beeld gebracht als ook de contouren van, Lnight en Lmax.

De Commissie voor de m.e.r. heeft advies uitgebracht over deze actualisatie. Daarin oordeelt de Commissie (zie <https://www.commissiemer.nl/docs/mer/p32/p3260/a3260ts.pdf>): 'De actualisatie van het MER 2014 is naar het oordeel van de Commissie gestructureerd aangepakt door eerst de effecten van de invoerfouten te onderzoeken en vervolgens van ieder nieuw inzicht en uitgangspunt de gevolgen voor de geluidbelasting in beeld te brengen. Ook de uitgevoerde kwaliteitscontroles zijn grondig gedocumenteerd en alle gebruikte invoergegevens zijn toegevoegd. Dat alles maakt het MER 2018 in grote mate verifieerbaar. De Commissie is van oordeel dat het MER 2018 alle aspecten beschouwt die moesten worden geactualiseerd. De overige gegevens uit het MER 2014, zoals bijvoorbeeld de gegevens over effecten op de natuur, zijn nog voldoende actueel. De Commissie concludeert dat het MER 2018 alle essentiële informatie over de geactualiseerde milieueffecten van het voorgenomen gebruik van Lelystad Airport bevat, zodat de minister van IenW het milieubelang volwaardig kan meewegen in haar besluit over dat gebruik.'

Q: C7

Verzoek tot stopzetten van de gehele activiteit tot er juiste gegevens beschikbaar zijn. Het MER moet eerst helemaal over gedaan worden in plaats van een actualisatie, voordat er een definitief besluit over het openen van Lelystad Airport genomen kan worden. Hierbij moet onder meer de probleem- en doelstelling (inclusief die voor 10.000 vliegtuigbewegingen) opnieuw worden gedefinieerd. Het vereiste juridische fundament van de actualisatie en dus het Luchtvaartbesluit ontbreekt momenteel. Ook moet er een afweging komen van locatiealternatieven, een groter studiegebied worden meegenomen en moet de eindsituatie bekend zijn.

A:

Het luchthavenbesluit ziet op de uitbreiding van Lelystad Airport, onder meer door de startbaan van 2400 meter en de landingsbaan van 2100 meter (operationele lengte). Er is geen sprake van een nieuw project, bijvoorbeeld een verdere uitbreiding, waardoor het beperkingengebied gewijzigd moet worden. In dat geval zou een MER-beoordeling uitgevoerd moeten worden. Er is sprake van hetzelfde, MER-plichtige, project, dat wordt gefaciliteerd door het huidige luchthavenbesluit. In dit luchthavenbesluit en het onderliggende MER uit 2014 zijn enkele fouten geconstateerd. Deze worden hersteld. Hiervoor is een actualisatie van het MER de aangewezen weg.

Voor de actualisatie van het MER in 2018 zijn berekeningen uitgevoerd voor de situatie met 25.000 vliegtuigbewegingen en voor de eindsituatie met 45.000 vliegtuigbewegingen (zoals opgenomen in het MER 2014). In deze actualisatie zijn de geconstateerde fouten hersteld en is rekening gehouden met actuele inzichten. Ook zijn in deze actualisatie de effecten van de ontwerpen voor de tijdelijke aansluitroutes voor 10.000 vliegtuigbewegingen in beeld gebracht. De effecten van de volledige aansluitroutes zijn ook meegenomen in de actualisatie van het MER. Het MER uit 2014 en deze actualisatie uit 2018 vormen daarmee samen een volledig MER dat aan alle wettelijke vereisten voldoet.

Uit een MKBA die in 2009 is uitgevoerd in het kader van de totstandkoming van de Luchtvaartnota, is naar voren gekomen dat spreiding van de marktvraag om 580.000 vluchten te realiseren over de luchthavens Schiphol, Eindhoven Airport en Lelystad Airport ten opzichte van andere spreidingalternatieven de minste negatieve effecten tot gevolg heeft.

Q: C3

Waarom wordt met gegevens van oude modellen vliegtuigen gerekend? Terwijl er in werkelijkheid met nieuwere modellen zal worden gevlogen?

A:

In de business case voor het MER is ervan uitgegaan dat er hoofdzakelijk gebruik zal worden gemaakt van een bepaald type vliegtuig (Boeing 737 / Airbus 320). Er is daarmee gekozen voor de huidige generatie vliegtuigen. Inmiddels doen ook modernere en stillere vliegtuigen zoals de Boeing 737 MAX en de Airbus A320 NEO hun intrede. Het is de verwachting dat deze op termijn ook gebruik zullen gaan maken van Lelystad Airport.

Door voor het MER uit te gaan van de huidige generatie vliegtuigen, ontstaat een conservatieve benadering voor de te verwachten geluidssituatie. Aangezien ook het maximum aantal vliegtuigbewegingen wordt vastgelegd, kan deze in de praktijk positiever uitpakken als er in de toekomst stillere vliegtuigen worden ontwikkeld.

Q: C12

De gepresenteerde aannames gaan uit van de meest ideale situatie die zich zelden zal voordoen. Horizontaal vliegen heeft 75-85 procent en soms 90 procent RPM nodig en een en ander is ook afhankelijk van het gewicht.

A:

Voor de berekeningen die zijn uitgevoerd voor het MER uit 2014 zijn invoergegevens gebruikt waar achteraf fouten in bleken te zitten. Deze fouten hadden onder meer betrekking op de stuwkrachtwaarde die tijdens delen van de nadering, wanneer op 2.000 voet (600 meter) en 3.000 voet (900 meter) wordt gevlogen, te laag werden verondersteld. Het ministerie heeft in het najaar 2017 het NLR verzocht om de gegevens te corrigeren en nieuwe gegevens beschikbaar te stellen voor de geluidberekeningen ten behoeve van de actualisatie van het MER. Deze geluid en prestatiegegevens zijn getoetst door de luchtvaartadviesbureaus To70 en Adecs Airinfra. Daarnaast heeft een onafhankelijke toetsing plaatsgevonden op het onderdeel Geluid door het bureau dBVision en heeft de bewonersdelegatie aanvullende onderzoeksvragen ingebracht. In de actualisatie van het MER zijn diverse gevoeligheidsanalyses uitgevoerd om een scherp beeld te krijgen van de gevoeligheid van verschillende aannames is, zoals de inzet van meer stille of luidruchtige vliegtuigen. De Commissie voor de m.e.r. heeft vervolgens geconcludeerd dat 'het MER 2018 alle essentiële informatie over de geactualiseerde milieueffecten van het voorgenomen gebruik van Lelystad Airport bevat, zodat de minister van IenW het milieubelang volwaardig kan meewegen in haar besluit over dat gebruik.' Op basis van de positieve beoordelingen kan geconcludeerd worden dat het onderzoekstraject voor het MER volledig en afgerond is en dat dit traject zorgvuldig is doorlopen.

Q: C66

In de groeiplannen van Lelystad Airport spreekt men over een groeipotentieel van 60.000 tot 90.000 vliegtuigbewegingen (zie hiervoor Business case Lelystad: Marktverkenning. Opdrachtgever Alderstafel Lelystad, p. 3) na 2020. Het MER moet op zijn minst aandacht besteden aan deze te verwachten groei en de daarbij behorende effecten op het milieu. Immers zodra de infrastructurele aanpassingen zijn verricht, is het ook zaak om de effecten op het milieu te evalueren die maatgevend zijn voor de potentie van het vliegveld.

A:

In het Wijzigingsbesluit wordt een maximaal aantal van 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar vastgelegd. Dit is ook de basis geweest voor onderzoek in het MER en de actualisatie daarvan.

Q: C78

Het ligt voor de hand dat een vliegtuig dat op 2.000 voet enige tijd horizontaal vliegt, dat met minder vermogen doet dan een machine die ongehinderd mag doorklimmen en daarvoor 'klimvermogen' gebruikt. Grotere hoogten hoeven niet altijd voordelig uit te pakken. Kan er informatie verstrekt worden of hierover berekeningen gemaakt zijn en zo ja wat de uitkomsten zijn, of, als dat niet het geval is, deze calculaties alsnog gemaakt kunnen worden?

A:

In de actualisatie van het MER zijn de wettelijke geluidscontouren op basis van Lden in beeld gebracht. Het gaat daarbij om de 48, 56 en 70 dB(A) contouren. De Lden is een maat voor de hoeveelheid geluid die op

jaarbasis maximaal gebruikt kan worden. In aanvulling daarop is als extra informatie ook in de actualisatie van het MER opgenomen wat indicatief te verwachten is aan piekgeluid van één passerend vliegtuig op een bepaalde hoogte. Ook is daarbij onderscheid gemaakt in horizontaal vliegen of klimmen. Piekgeluid wordt uitgedrukt in LA_{max}. Voor piekgeluid bestaan geen wettelijke normen. In paragraaf 5.6.2. van de actualisatie van het MER zijn de effecten van het later doorklimmen beschreven.

Q: C15

De aansluitroutes moeten ook deel gaan uitmaken van het Luchthavenbesluit Lelystad Airport, aangezien vliegtuigen daardoor onder de reguliere hoogte gaan vliegen.

A:

Het luchthavenbesluit omvat de vergunning voor de luchthaven en bevat onder andere de contouren voor geluid en externe veiligheid waarbinnen ruimtelijke beperkingen gelden. Daartoe dienen berekeningen te worden gemaakt, waarvoor vanzelfsprekend inzicht moet bestaan in de routes in de omgeving van de luchthaven. In het MER wordt inzicht gegeven in de effecten van de routes. Daarom is het Wijzigingsbesluit in samenhang met het MER voor zienswijzen aangeboden. Ook kunnen nadere voorwaarden worden opgenomen in het luchthavenbesluit, zoals ten aanzien van openingstijden. De luchtruimaspecten, waaronder lokale naderings- en vertrekroutes, de aansluitroutes en procedures, worden echter vastgelegd in ministeriële regelingen en gepubliceerd in de luchtvaartgids.

8.3 Proces | Herstel fouten en actualisatie

In 2018 was een actualisatie van het MER uit 2014 nodig, vanwege een fout in de gebruikte invoergegevens voor de geluidsberekeningen. Bij deze actualisatie van het MER is rekening gehouden met de volgende punten:

- De fouten in het motorvermogen en de hoogten voor een naderingsroute zijn gecorrigeerd.
- De aannames uit 2014 zijn nogmaals tegen het licht gehouden en waar nodig aangepast.
- De meest actuele gegevens zijn meegenomen in de actualisatie van het MER, zoals bijvoorbeeld het aantal woningen in het gebied.
- Voor sommige milieueffecten heeft ook een detaillering plaatsgevonden.
- De toegezegde verbetering bij Biddinghuizen is meegenomen.
- De reparatie en actualisatie heeft per saldo geleid tot een afname van het aantal gehinderden.

8.3.1 Onderwerpen uit meermalig ingediende zienswijzen

Q: SP1

Instemming met het MER. De geconstateerde fouten in het MER zijn gecorrigeerd en de minister heeft meer toezeggingen gedaan en regelingen getroffen dan wettelijk vereist op grond van ingediende wensen en eisen.

A:

Deze zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen.

8.3.2 Onderwerpen uit zienswijzen

Q: C55

Ik ben van mening dat het MER2018 is gebaseerd op een methodische fout. Ik verzoek de minister om deze fout te herstellen door alle routevarianten te toetsen op mogelijke milieueffecten.

A:

In 2018 is het MER uit 2014 geactualiseerd naar aanleiding van enkele foute invoergegevens voor de geluidsberekeningen. De B+routeset bestaat uit de vaste vertrek- en naderingsroutes in het lagere luchtruim dichtbij Lelystad Airport. Deze routeset is voortgekomen uit intensieve gesprekken met omwonenden aan de Alderstafel Lelystad. In dit traject zijn diverse routevarianten onderzocht. Uit het MER 2014 bleek deze routeset tot de minste aantallen ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden te leiden. In de actualisatie van het MER is opnieuw geconcludeerd dat routevariant B+ veruit het minste aantal ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden heeft ten opzichte van de overige routevarianten. De actualisatie brengt daarmee geen verandering in de keuze van routevariant B+ als voorkeursalternatief. Alle overige milieueffecten zoals deze in de actualisatie van het MER zijn onderzocht worden daarom bepaald met routeset B+. In de actualisatie van het MER zijn de milieueffecten van de tijdelijke aansluitroutes voor 10.000 vliegtuig-

bewegingen handelsverkeer per jaar, aangevuld met een hoeveelheid klein luchtverkeer, in beeld gebracht en de eindsituatie met 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar, aangevuld met bewegingen voor klein luchtverkeer, zakelijk en MRO-verkeer en helikopterverkeer.

Q: C14 + C4

Wat is er precies aangepast ten opzichte van 2015? Het is niet duidelijk wat nu precies de verbeteringen zijn. Kan er zekerheid geven worden dat nu alle aspecten volledig zijn onderzocht en beoordeeld en dat deze MER daadwerkelijk beter is dan de oude. Indiener heeft hier geen vertrouwen meer in.

A:

De ontwikkeling van Lelystad Airport is de afgelopen jaren uitgebreid onderzocht. Zo hebben er verschillende onderzoeken plaatsgevonden in het kader van het MER, studietrajecten zijn doorlopen voor het ontwerpen van de vliegroutes en de risico's zijn onderzocht op vogelaanvaringen. In 2018 is het MER uit 2014 geactualiseerd.

Aanleiding voor de actualisatie van het MER was een fout in de gebruikte invoergegevens voor de geluidsrekeningen in het MER van 2014. De belangrijkste wijziging ten aanzien van het MER uit 2014 is dat de foutieve invoergegevens in de geluidberekeningen zijn gecorrigeerd. Naast de correctie van deze gegevens is in deze actualisatie in 2018 ook rekening gehouden met actuele inzichten en voorschriften. In de actualisatie van het MER uit 2018 wordt in paragraaf 3.3 t/m 3.6 beschreven welke fouten hersteld zijn en welke uitgangspunten geactualiseerd zijn. De berekeningen in het kader van de actualisatie van het MER zijn uitgevoerd door de bureaus To70 en Adecs Airinfra en gevalideerd door het NLR. Daarnaast is er een contra-expertise uitgevoerd door het bureau dBvision en de bewonersdelegatie. Vervolgens heeft de Commissie voor de m.e.r. dit getoetst en positief geadviseerd over de actualisatie van het MER.

In haar advies oordeelt de Commissie voor de m.e.r. (<https://www.commissiemer.nl/docs/mer/p32/p3260/a3260ts.pdf>): 'De actualisatie van het MER 2014 is naar het oordeel van de Commissie gestructureerd aangepakt door eerst de effecten van de invoerfouten te onderzoeken en vervolgens van ieder nieuw inzicht en uitgangspunt de gevolgen voor de geluidbelasting in beeld te brengen. Ook de uitgevoerde kwaliteitscontroles zijn grondig gedocumenteerd en alle gebruikte invoergegevens zijn toegevoegd. Dat alles maakt het MER 2018 in grote mate verifieerbaar. De Commissie is van oordeel dat het MER 2018 alle aspecten beschouwt die moesten worden geactualiseerd. De overige gegevens uit het MER 2014, zoals bijvoorbeeld de gegevens over effecten op de natuur, zijn nog voldoende actueel. De Commissie concludeert dat het MER 2018 alle essentiële informatie over de geactualiseerde milieueffecten van het voorgenomen gebruik van Lelystad Airport bevat, zodat de minister van IenW het milieubelang volwaardig kan meewegen in haar besluit over dat gebruik.'

Voor de nadering en vertrekroutes zijn routeontwerpen en varianten gemaakt. De effecten van deze verschillende routevarianten zijn in het MER onderzocht, waarna een afgewogen besluit is genomen over de vliegroutes. In de actualisatie van het MER zijn de milieueffecten van de tijdelijke aansluitroutes voor 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar, aangevuld met een hoeveelheid klein luchtverkeer, in beeld gebracht en de eindsituatie met 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar, aangevuld met bewegingen voor klein luchtverkeer, zakelijk en MRO-verkeer en helikopterverkeer.

De routes zijn vervolgens verder uitgewerkt conform de vigerende internationale voorschriften voor veiligheid. Er is daarbij rekening gehouden met locaties waar recreatief verkeer vliegt. De luchtruimafmetingen en classificaties zijn daarop ingericht.

Q: C56

Het voorliggende geactualiseerde MER is onvolledig doordat de invoerset gebaseerd is op aannames. Het verzoek om duidelijkheid of het MER juridisch gezien wel kloppend is.

A:

In een MER wordt altijd een toekomstige situatie beschreven. Dit betekent dat er altijd aannames gedaan moeten worden, onder andere over de te verwachten vloot. Deze aannames worden zoveel als mogelijk onderbouwd en verantwoord in een MER. In het monitorings- en evaluatieprogramma dat thans wordt ontwikkeld zal worden gevolgd in hoeverre de gehanteerde aannames zich ook daadwerkelijk in de praktijk gaan voordoen.

In de onderzoeken die voor het MER voor Lelystad Airport zijn uitgevoerd zijn de milieueffecten, veiligheidsaspecten en gezondheidseffecten van de voorgenomen activiteit in beeld gebracht. In 2018 heeft een actualisatie van het MER plaatsgevonden naar aanleiding van een fout in de gebruikte invoergegevens ten

aanzien van geluid. De Commissie voor de m.e.r. heeft advies uitgebracht over deze actualisatie van het MER voor Lelystad Airport. Daarin oordeelt de Commissie (zie <https://www.commissiemer.nl/docs/mer/p32/p3260/a3260ts.pdf>): 'De actualisatie van het MER 2014 is naar het oordeel van de Commissie gestructureerd aangepakt door eerst de effecten van de invoerfouten te onderzoeken en vervolgens van ieder nieuw inzicht en uitgangspunt de gevolgen voor de geluidbelasting in beeld te brengen. Ook de uitgevoerde kwaliteitscontroles zijn grondig gedocumenteerd en alle gebruikte invoergegevens zijn toegevoegd. Dat alles maakt het MER 2018 in grote mate verifieerbaar. De Commissie is van oordeel dat het MER 2018 alle aspecten beschouwt die moesten worden geactualiseerd. De overige gegevens uit het MER 2014, zoals bijvoorbeeld de gegevens over effecten op de natuur, zijn nog voldoende actueel. De Commissie concludeert dat het MER 2018 alle essentiële informatie over de geactualiseerde milieueffecten van het voorgenoemen gebruik van Lelystad Airport bevat, zodat de minister van IenW het milieubelang volwaardig kan meewegen in haar besluit over dat gebruik.' Daarmee kan geconcludeerd worden dat het MER volledig en afgerond is.

Q: C49

Ten behoeve van het openen van Lelystad Airport liggen het onderhavige Wijzigingsbesluit en het geactualiseerde MER ter inzage. Het huidige luchthavenbesluit wordt gewijzigd omdat uit een actualisatie van het MER in 2018 is gebleken dat de contouren voor geluid, externe veiligheid en de grenswaarden in handhavingpunten wijzigen. Maar sinds 2015 zijn er meer nieuwe feiten bekend geworden die een heroverweging van het luchthavenbesluit uit 2015 vereisen.

A:

In de actualisatie van het MER uit 2018 zijn de foutieve invoergegevens in de geluidberekeningen gecorrigeerd. Behalve de correctie van deze invoergegevens, is bij de actualisatie rekening gehouden met actuele inzichten en voorschriften. De actualisatie van het MER uit 2018 beschrijft in paragraaf 3.3 t/m 3.6 de fouten die hersteld worden en de inzichten die geactualiseerd worden in de toepassing van het MER. De overige uitgangspunten voor het MER Lelystad Airport vereisen geen aanpassing. Dit heeft de Commissie voor de m.e.r. bevestigd.

Q: C79

In september 2017 werd nog uitgegaan van vliegtuigen met een stationair draaiende motor. In een latere rapportage is dit aangepast, maar de uitkomst bleef hetzelfde. Dit is onbegrijpelijk.

A:

In de actualisatie van het MER uit 2018 zijn fouten in de gebruikte invoergegevens voor de geluidsberekeningen hersteld. Dit betrof onder andere de stuwkrachtwaaarde, die te laag was verondersteld, tijdens delen van de nadering. De effecten van de correctie van deze fouten zijn inzichtelijk gemaakt in bijlage 12 van de actualisatie van het MER, in paragraaf 2 onder de beschrijving van stap 1. (https://www.platformparticipatie.nl/binaries/Actualisatie%20MER%20Bijlage%2012_tcm117-368097.pdf).

Q: C53

Zoals reeds eerder vermeld staat in het MER te lezen dat voor het levelvliegen geen motorsetting bekend is en daarmee ook niet de emissie die dat veroorzaakt. Dat betekent dat het dus min of meer gissen is geweest welke motorsetting nodig blijkt te zijn, voor het level vliegen. In het MER 2014 is dat fout gegaan. Daarbij is – eenvoudig gezegd – een motorsetting gebruikt die onvoldoende was om een vliegtuig in de lucht te houden. Dat is in het MER 2018 aangepast maar of dit de juiste motorsetting is en wat deze motorsetting dan voor emissies veroorzaken is niet bekend.

A:

In de actualisatie van het MER wordt in paragraaf 7.2 aangegeven dat er op basis van de standaard LTO-cycle geen (emissie)fase en bijbehorende motorsetting en tijdsduur voor level vliegen op een bepaalde hoogte is in de emissiedatabase. Daarom zijn hiervoor in de actualisatie aannames gedaan, die in paragraaf 7.2 nader zijn toegelicht.

Q: C26

Artikel 8.70 lid 5 van de Wet op de Luchtvaart bepaalt dat bij de vaststelling van een luchthavenbesluit gebruik moet worden gemaakt van gegevens en onderzoeken die niet ouder zijn dan 2 jaar. Echter een groot aantal van de onderzoeken en gegevens die zijn gebruikt in het MER 2018, zijn ouder dan 2 jaar, zoals de

rapporten van het MKBA, Bureau Waardenburg en Arcadis. Deze rapporten hadden niet gebruikt mogen worden en hadden op zijn minst geactualiseerd moeten worden, hetgeen niet is geschied. Het is jammer dat u in geen van de onderdelen van het MER gebruik maakt van de meest recente data en bevindingen, bijvoorbeeld voor verschillende natuuronderzoeken, wijkontwikkelingen van gebieden onder de laagvlieg-routes, etc. Daarnaast is de AERIUS Calculator- model 16 data gebruikt, terwijl er ook al nieuwere versies beschikbaar waren. Dit gaat tegen het advies van RVO in dat data niet ouder mag zijn dan 2 jaar.

A:

Artikel 8, 70 Lid 5 van de Wet Luchtvaart luidt: 'Bij de vaststelling van het luchthavenbesluit kan in ieder geval gebruik worden gemaakt van gegevens en onderzoeken die niet ouder zijn dan twee jaar.' Dat betekent niet dat gegevens niet ouder dan twee jaar zouden mogen zijn. Desondanks is in de MER-actualisatie ervoor gekozen om voor alle milieueffecten te bezien of een actualisatie nodig en noodzakelijk was. Daar waar dat het geval was, is dat gebeurd, bijvoorbeeld voor wat betreft de geluidberekeningen. Een en ander is ook verantwoord in de MER-actualisatie.

Q: C8

Lees uw rapport nog eens door, dan zult u zien dat de B+routebaan helemaal niet de minst belastende variant is. De keuze voor de B+variant moet worden heroverwogen.

A:

De keuze voor de B+routes, als routevariant dichtbij de luchthaven, is gebaseerd op de uitkomsten van het MER uit 2014 waarin de effecten van vier verschillende varianten in beeld zijn gebracht. De B+routevariant bleek op basis van het MER veruit de minste geluidshinder voor de minste mensen op te leveren. Ook in de actualisatie van het MER uit 2018 bleken de B+routes opnieuw de beste keuze.

Q: C59

Indiener is van mening dat het ontbreken van mitigerende maatregelen in het MER een tekortkoming is. Verzoek aan de minister om in een aanpassing van het MER 2018 mitigerende maatregelen op te nemen en opnieuw inspraak te geven.

A:

Met de onderzoeken die voor het MER voor Lelystad Airport zijn uitgevoerd zijn de milieueffecten, veiligheidsaspecten en gezondheidseffecten van de voorgenomen activiteit in beeld gebracht. In 2018 heeft een actualisatie van het MER plaatsgevonden naar aanleiding van een fout in de gebruikte invoergegevens ten aanzien van geluid. De berekeningen in het kader van de actualisatie van het MER zijn uitgevoerd door de bureaus To70 en Adecs Airinfra en gevalideerd door het NLR. Daarnaast is er een contra-expertise uitgevoerd door het bureau dBvision en de bewonersdelegatie.

De Commissie voor de m.e.r. heeft advies uitgebracht over deze actualisatie van het MER voor Lelystad Airport. Daarin oordeelt de Commissie (zie <https://www.commissiemer.nl/docs/mer/p32/p3260/a3260ts.pdf>): 'De actualisatie van het MER 2014 is naar het oordeel van de Commissie gestructureerd aangepakt door eerst de effecten van de invoerfouten te onderzoeken en vervolgens van ieder nieuw inzicht en uitgangspunt de gevolgen voor de geluidbelasting in beeld te brengen. Ook de uitgevoerde kwaliteitscontroles zijn grondig gedocumenteerd en alle gebruikte invoergegevens zijn toegevoegd. Dat alles maakt het MER 2018 in grote mate verifieerbaar. De Commissie is van oordeel dat het MER 2018 alle aspecten beschouwt die moesten worden geactualiseerd. De overige gegevens uit het MER 2014, zoals bijvoorbeeld de gegevens over effecten op de natuur, zijn nog voldoende actueel. De Commissie concludeert dat het MER 2018 alle essentiële informatie over de geactualiseerde milieueffecten van het voorgenomen gebruik van Lelystad Airport bevat, zodat de minister van IenW het milieubelang volwaardig kan meewegen in haar besluit over dat gebruik.' Daarmee kan geconcludeerd worden dat het MER volledig en afgerond is.

Q: C52

Wat wordt bedoeld met 'dichtbij' en 'daarna' op pagina 5 van het MER?

A:

De woorden 'dichtbij' en 'daarna' verwijzen terug naar het onderdeel 'Uitgangspunten luchtruim' uit de samenvatting van de actualisatie van het MER. Er wordt daar gesproken over: 'Voor de situatie met 25.000 en 45.000 vliegtuigbewegingen wordt er voor de actualisatie van uitgegaan dat het luchtruim is heringe-deeld. Dit was ook de aanname die ten grondslag lag aan het MER uit 2014. Dat betekent het volgende: (a) naderende en vertrekkende vliegtuigen hebben dichtbij de luchthaven hoogterestricties als gevolg van het

luchtruim van Schiphol (Schiphol TMA) en (b) vertrekkende vliegtuigen kunnen daarna zonder restricties doorklimmen voorbij 6.000 voet (1.800 meter).’

Dichtbij heeft hier betrekking op het gebied waar de B+ routes boven liggen, ‘daarna’ doelt op het gebied waar de aansluitroutes boven liggen.

8.4 Proces | Advies Commissie voor de m.e.r.

Ten aanzien van Lelystad Airport is de rol van de Commissie voor de m.e.r. het geven van onafhankelijk advies over het opgestelde MER voor de voorgenomen activiteit. In dit advies oordeelt de Commissie (<https://www.commissiemer.nl/docs/mer/p32/p3260/a3260ts.pdf>) als volgt: ‘De actualisatie van het MER 2014 is naar het oordeel van de Commissie gestructureerd aangepakt door eerst de effecten van de invoerfouten te onderzoeken en vervolgens van ieder nieuw inzicht en uitgangspunt de gevolgen voor de geluidbelasting in beeld te brengen. Ook de uitgevoerde kwaliteitscontroles zijn grondig gedocumenteerd en alle gebruikte invoergegevens zijn toegevoegd. Dat alles maakt het MER 2018 in grote mate verifieerbaar’. De Commissie is van oordeel dat het MER 2018 alle aspecten beschouwt die moesten worden geactualiseerd. De overige gegevens uit het MER 2014, zoals bijvoorbeeld de gegevens over effecten op de natuur, zijn nog voldoende actueel. De Commissie concludeert dat het MER 2018 alle essentiële informatie over de geactualiseerde milieueffecten van het voorgenomen gebruik van Lelystad Airport bevat, zodat de minister van Infrastructuur en Waterstaat het milieubelang voldoende kan meewegen in haar besluit over dat gebruik.’ Daarmee is het MER volledig en afgerond.

8.4.1 Onderwerpen uit meermalig ingediende zienswijzen

Q: SP16

In het MER zijn milieueffecten van de uitbreiding van Lelystad Airport beschreven. Dat is gebeurd volgens de democratisch vastgelegde spelregels en procedures; het heeft de goedkeuring gekregen van de Commissie voor de m.e.r. Men is van mening dat gedurende een proces deze spelregels niet en zeker niet alleen ten aanzien van het dossier Lelystad Airport, voortdurend aangepast of aangevuld mogen worden.

A:

De spelregels zijn niet aangepast. Vanwege een invoerfout is het MER Lelystad geactualiseerd. Vervolgens heeft de Commissie voor de m.e.r. geconcludeerd dat alle milieueffecten goed in beeld zijn gebracht, zodat deze voldoende in de besluitvorming kunnen worden meegenomen. Op basis van de actualisatie van het MER is het luchthavenbesluit aangepast, dat voor inspraak (zienswijzenprocedure) is voorgelegd.

8.4.2 Onderwerpen uit zienswijzen

Q: 16

Er is sprake van onevenredige belangenafweging. U hecht ten onrechte meer gewicht aan het maatschappelijke belang van de ontwikkeling van Schiphol, dan is komen te ontvallen, dan aan het belang van het behoud van een goed woon- en leefklimaat en de instandhouding van de natuur, alsmede aan het belang van het ontbreken van een voldoende draagvlak onder de bevolking. Het luchthavenbesluit is in zoverre in strijd met het bepaalde in de artikelen 3:2 en 3:4 Algemene wet bestuursrecht (Awb). Dit brengt ook met zich mee dat het luchthavenbesluit Lelystad in strijd met het bepaalde in de artikelen 3:2 en 3:4 Awb is vastgesteld.

A:

Artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) bepaalt dat een bestuursorgaan bij de voorbereiding van een besluit de nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen vergaart. Artikel 3:4 Awb bepaalt dat een bestuursorgaan de rechtstreeks bij een besluit betrokken belangen afweegt en dat de nadelige gevolgen voor een of meer belanghebbenden niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. De milieu-, veiligheid- en gezondheidseffecten zijn uitgebreid onderzocht in de verschillende MER-onderzoeken. Er wordt aan alle wettelijke normen voldaan. Er is veel overleg en participatie geweest. Uit die participatie zijn veel verbetervoorstellen voortgekomen, zowel op de routes als wat betreft waarborgen (zoals het vastleggen van de 10.000 en 45.000 vliegtuigbewegingen en openingstijden).

De Commissie voor de m.e.r. heeft het volgende opgenomen in haar oordeel over de actualisatie MER Lelystad Airport uit 2018 (zie <https://www.commissiemer.nl/docs/mer/p32/p3260/a3260ts.pdf>): ‘De

actualisatie van het MER 2014 is naar het oordeel van de Commissie gestructureerd aangepakt door eerst de effecten van de invoerfouten te onderzoeken en vervolgens van ieder nieuw inzicht en uitgangspunt de gevolgen voor de geluidbelasting in beeld te brengen. Ook de uitgevoerde kwaliteitscontroles zijn grondig gedocumenteerd en alle gebruikte invoergegevens zijn toegevoegd. Dat alles maakt het MER 2018 in grote mate verifieerbaar, maar ook bijzonder omvangrijk. De Commissie is van oordeel dat het MER 2018 alle aspecten beschouwt die moesten worden geactualiseerd. De overige gegevens uit het MER 2014, zoals bijvoorbeeld de gegevens over effecten op de natuur, zijn nog voldoende actueel. De Commissie concludeert dat het MER 2018 alle essentiële informatie over de geactualiseerde milieueffecten van het voorgenoemen gebruik van Lelystad Airport bevat, zodat de minister van IenW het milieubelang volwaardig kan meewegen in haar besluit over dat gebruik.'

Besluitvorming over Lelystad Airport heeft geleid op bovenstaande zorgvuldig en afgewogen plaatsgevonden.

Q: 20

De effecten van de eindsituatie met 45.000 vliegbewegingen zijn ten onrechte niet volledig in het MER betrokken.

A:

De routes (lokale naderings- en vertrekroutes B+) zijn ontworpen vanuit de aanname dat het luchtruim zou zijn herzien. In het MER 2014 en de actualisatie van het MER uit 2018 zijn de effecten in beeld gebracht van de eindsituatie met 45.000 vliegtuigbewegingen. In de periode tot de herziening van het luchtruim is het aantal vliegtuigbewegingen op Lelystad Airport vanwege de capaciteit in het huidige luchtruim beperkt tot 10.000 per jaar. In de actualisatie MER 2018 zijn in aanvulling daarom ook de effecten van de tijdelijke aansluitroutes tot maximaal 10.000 vliegtuigbewegingen in beeld gebracht. De effecten hiervan vallen ruimschoots binnen de effecten van de eindsituatie met 45.000 vliegtuigbewegingen. Afhankelijk van de uitkomsten van de luchtruimherziening en de betekenis ervan voor de Lelystadroutes, zal conform het advies van de Commissie voor de m.e.r., worden bezien of het MER de milieueffecten nog steeds adequaat beschrijft. Indien nodig zal het MER daarop worden aangepast. Dat zal in ieder geval gebeuren als de aanpassing van het ontwerp leidt tot wijzigingen in de wettelijke geluidscontouren. In de Startbeslissing voor de luchtruimherziening (april 2019) zijn de maatregelen gepresenteerd waarmee reeds in winter 2021/2022 belemmeringen worden weggenomen om ongehinderd te kunnen doorstijgen, c.q. waarmee op de aansluitroutes hoger kan worden gevlogen. Volgens de planning van de luchtruimherziening zal eind 2020 een voorkeursbesluit genomen kunnen worden. Dat zal een eerste moment zijn waarop inzicht wordt gegeven in de betekenis van de luchtruimherziening voor de Lelystad-routes.

Q: 21

De milieueffecten (van varianten) van laagvliegroutes zijn ten onrechte niet in het MER betrokken. Het gestelde bij en krachtens de Wet milieubeheer waarborgt onvoldoende dat bij de ontwikkeling van Lelystad Airport alle aanzienlijke milieueffecten in een MER worden betrokken. Het gevolg hiervan is dat noch in het MER 2014 noch in het MER 2018 de totale ontwikkeling voor Lelystad Airport is betrokken. Het MER 2018 heeft ten onrechte niet inzichtelijk gemaakt of de laagvliegroutes aansluitend op B+ uit een oogpunt van geluidhinder en andere milieuaspecten gunstiger zijn dan de aansluitroutes op de overige in het MER betrokken routevarianten A, A+ en B en/of vermijdbare hinder voor mens en natuur onder de laagvliegroutes kon worden voorkomen. Bovendien had in het MER 2018 niet kunnen worden volstaan met een actualisatie, maar had een geheel nieuwe MER moeten worden opgesteld waarin de routevarianten en aansluitende laagvliegroutes integraal waren beoordeeld.

Het feit dat niet de totale ontwikkeling van Lelystad Airport in het MER 2018 is betrokken, vindt zijn oorzaak in een onvolledige implementatie van de MER-richtlijn in het nationale recht. De laagvliegroutes zijn niet volwaardig in de MER's betrokken. Hierdoor staat vast dat de volledige toepassing van de MER-richtlijn in onderhavige situatie niet is verzekerd. Mitsdien zijn beide MER's in zoverre in strijd met de MER-richtlijn. Dit brengt met zich mee dat het luchthavenbesluit niet kan worden vastgesteld en dat het Luchthavenbesluit Lelystad onrechtmatig is.

A:

Het gestelde bij en krachtens de Wet milieubeheer waarborgt dat bij de ontwikkeling van Lelystad Airport alle aanzienlijke milieueffecten in een MER worden betrokken. Op grond van hoofdstuk 7 van de wet milieubeheer en het Besluit m.e.r. is het voor een luchthaven die de beschikking krijgt over een start- of landingsbaan van meer dan 2.100 meter lengte verplicht om de m.e.r.-procedure te doorlopen en een MER

op te stellen. Hiermee wordt geborgd dat het kabinet het milieubelang volwaardig kan meewegen bij het nemen van een luchthavenbesluit.

Op grond van artikel 3 van de mer-richtlijn moeten in het kader van het MER de directe en indirecte aanzienlijke effecten van een project per geval op passende wijze worden geïdentificeerd, beschreven en beoordeeld. Ter uitvoering hiervan bepaalt artikel 7.23, eerste lid, aanhef en onder b, van de Wet milieubeheer dat een MER onder andere een beschrijving moet bevatten van de waarschijnlijk belangrijke gevolgen die de activiteit voor het milieu kan hebben. De Wet milieubeheer brengt mee dat zowel de directe als de indirecte gevolgen moeten worden beschreven. Omdat de vliegroutes voor een groot deel bepalen hoe het luchthavenluchtverkeer zal vliegen, zijn de vliegroutes relevant om te bepalen welke waarschijnlijk belangrijke gevolgen het project 'de aanleg van de luchthaven' heeft voor het milieu en de veiligheid. Dat is hiermee geborgd.

De milieueffecten van zowel de lokale naderings- en vertrekroutes als de aansluitroutes zijn in de actualisatie van MER betrokken. De milieu-, veiligheid- en gezondheidseffecten zijn uitgebreid onderzocht in de verschillende MER-onderzoeken. De B+routeset is de variant die verreweg het minste aantal gehinderden met zich meebrengt in het gebied waar de wettelijke geluidscontouren zich bevinden. De aansluitroutes bevinden zich geheel buiten de wettelijke contouren bij 45.000 vliegtuigbewegingen.

In de periode tot de herziening van het luchtruim is het aantal vliegtuigbewegingen op Lelystad Airport vanwege de capaciteit in het huidige luchtruim beperkt tot 10.000 per jaar. De milieueffecten van de tijdelijke aansluitroutes voor 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer aangevuld met een hoeveelheid klein luchtverkeer zijn in beeld gebracht en opgenomen in de actualisatie van het MER voor Lelystad Airport. Hierbij is gekeken naar alle relevante milieuaspecten die kunnen spelen ten aanzien van de aansluitroutes, waaronder geluid, externe veiligheid, natuur, luchtkwaliteit, stikstofdepositie en vogelaanvaringen. De conclusie van de MER-actualisatie over de tijdelijke aansluitroutes is dat geen wettelijke normen worden overschreden en dat de effecten van de gehele route ruim passen binnen de effecten die in de MER-actualisatie in beeld zijn gebracht voor de eindsituatie met 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer, aangevuld met bewegingen voor klein luchtverkeer, zakelijk en MRO-verkeer en helikopterverkeer. Hierbij is gerekend met de herstelde invoergegevens en is rekening gehouden met de meest actuele feiten, inzichten en wettelijke voorschriften.

De Commissie voor de m.e.r. heeft het volgende opgenomen in haar oordeel over de actualisatie MER Lelystad Airport uit 2018 (zie <https://www.commissiemer.nl/docs/mer/p32/p3260/a3260ts.pdf>): 'De actualisatie van het MER'14 is naar het oordeel van de Commissie gestructureerd aangepakt door eerst de effecten van de invoerfouten te onderzoeken en vervolgens van ieder nieuw inzicht en uitgangspunt de gevolgen voor de geluidbelasting in beeld te brengen. Ook de uitgevoerde kwaliteitscontroles zijn grondig gedocumenteerd en alle gebruikte invoergegevens zijn toegevoegd. Dat alles maakt het MER'18 in grote mate verifieerbaar, maar ook bijzonder omvangrijk. De Commissie is van oordeel dat het MER'18 alle aspecten beschouwt die moesten worden geactualiseerd. De overige gegevens uit het MER'14, zoals bijvoorbeeld de gegevens over effecten op de natuur, zijn nog voldoende actueel. De Commissie concludeert dat het MER'18 alle essentiële informatie over de geactualiseerde milieueffecten van het voorgenomen gebruik van Lelystad Airport bevat, zodat de minister van IenW het milieubelang volwaardig kan meewegen in haar besluit over dat gebruik.'

Q C1 + C5

Laat de uitbreiding van Lelystad Airport onderzoeken. Er moet een second opinion komen door onafhankelijke partijen/een nieuwe groep ambtenaren. Verzoek dat er een onafhankelijke begeleidingsgroep komt die de totstandkoming van het MER kan begeleiden en dat er getoetst wordt door een onafhankelijk wetenschappelijk vooraanstaand instituut.

A:

De ontwikkeling van Lelystad Airport is de afgelopen jaren uitgebreid onderzocht. Zo hebben er verschillende onderzoeken plaatsgevonden in het kader van het MER, studietrajecten zijn doorlopen voor het ontwerpen van de vliegroutes en de risico's zijn onderzocht op vogelaanvaringen. Voor de verschillende MER zijn de milieueffecten, veiligheidsaspecten en gezondheidseffecten van de ontwikkeling van Lelystad Airport in beeld gebracht en beoordeeld. Deze onderzoeken zijn getoetst door onder meer een onafhankelijke Commissie voor de m.e.r. en een extern onderzoeksbureau.

Een actualisatie van het MER was nodig in 2018 naar aanleiding van een fout in de gebruikte gegevens voor de geluidsberekeningen in het MER van 2014. De berekeningen in het kader van de actualisatie van het MER

zijn uitgevoerd door de bureaus To70 en Adecs Airinfra en gevalideerd door het NLR daarnaast is er een contra-expertise uitgevoerd door het bureau dBvision. De bewonersdelegatie heeft meegekeken met het onderzoek en gebruik gemaakt van de geboden gelegenheid om nadere onderzoeksvragen en worst case scenario's te laten doorrekenen. Vervolgens heeft de Commissie voor de m.e.r. dit getoetst en positief geadviseerd over de actualisatie van het MER. In haar advies oordeelt De Commissie voor de m.e.r. (<https://www.commissiemer.nl/docs/mer/p32/p3260/a3260ts.pdf>): 'De actualisatie van het MER 2014 is naar het oordeel van de Commissie gestructureerd aangepakt door eerst de effecten van de invoerfouten te onderzoeken en vervolgens van ieder nieuw inzicht en uitgangspunt de gevolgen voor de geluidbelasting in beeld te brengen. Ook de uitgevoerde kwaliteitscontroles zijn grondig gedocumenteerd en alle gebruikte invoergegevens zijn toegevoegd. Dat alles maakt het MER 2018 in grote mate verifieerbaar. De Commissie is van oordeel dat het MER 2018 alle aspecten beschouwt die moesten worden geactualiseerd. De overige gegevens uit het MER 2014, zoals bijvoorbeeld de gegevens over effecten op de natuur, zijn nog voldoende actueel. De Commissie concludeert dat het MER 2018 alle essentiële informatie over de geactualiseerde milieueffecten van het voorgenomen gebruik van Lelystad Airport bevat, zodat de minister van IenW het milieubelang volwaardig kan meewegen in haar besluit over dat gebruik.'

Q: C90

In het geval dat de Commissie voor de m.e.r. een aanvullend advies gaat uitbrengen, hoe wilt u deze adviezen bij de bestaande plannen betrekken?

A:

De Commissie voor de m.e.r. heeft advies uitgebracht over het MER uit 2014, een aanvulling op het MER uit 2014 en over de actualisatie van het MER uit 2018. Zowel in 2014 als in 2018 heeft de Commissie voor de m.e.r. geoordeeld dat het MER volledig is en dat het MER alle informatie bevat die nodig is om het milieubelang volwaardig te kunnen meewegen bij het besluit. Er wordt daarmee geen aanvullend advies van de Commissie voorzien.

Q: C89

Kunt u aangeven welke aanvullende documenten u naar de Commissie voor de m.e.r. heeft opgestuurd ter (aanvullende) advisering?

A:

De minister heeft de Commissie voor de m.e.r. gevraagd de actualisatie van het MER te beoordelen. De procedure en het advies van de Commissie alsmede de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, vindt u op de website van de Commissie voor de m.e.r. onder projectnummer 3260. De projectstukken betreffen het Verzoek om Advies en het Actualisatie MER Lelystad Airport Rapport incl. bijlagen 1 t/m 17. Zie hiervoor www.commissiemer.nl en vul projectnummer 3260 in bij de zoekfunctie.

Q: C87

In het advies van de Commissie voor de m.e.r. (april 2018) zijn diverse adviezen en voorstellen gedaan. Zoals het opstellen van een programma van eisen voor het monitoring- en evaluatieprogramma, het betrekken van belanghebbenden bij dit programma van eisen en het uitvoeren van een belevingsonderzoek. Op welke wijze borgt u de adviezen van de Commissie voor de m.e.r.?

A:

In de Kamerbrief van 18 april 2018 (zie: <https://www.tweedekamer.nl/downloads/document?id=f4eoca25-924d-4f3c-bee1-ed299d1578bf&title=Advies%20Commissie%20voor%20de%20m.e.r.%20Lelystad%20Airport.pdf>) heeft de minister van IenW aangegeven op welke wijze zij het advies van de Commissie opvolgt. Belangrijk onderdeel hieruit is het monitoring en evaluatieprogramma dat momenteel wordt uitgewerkt. De omgeving wordt nadrukkelijk betrokken bij het opstellen van dit programma. Zie voor een toelichting op dit proces: www.luchtvaartindetoekomst.nl. Aan het advies van de Commissie om informatie toegankelijk maken van is reeds opvolging gegeven door middel van de leeswijzer. Deze is te vinden met bijgevoegde link: <https://luchtvaartindetoekomst.nl/luchthavens/lelystad+airport/documenten+lelystad+airport/HandlerDownloadFiles.ashx?idnv=1302657>

Q: C86

Het MER bevat niet de bandbreedte en routestructuren, zoals de Commissie voor de m.e.r. in haar advies over de Reikwijdte en Detailniveau wel geadviseerd heeft en het ministerie als bevoegd gezag ook als

reikwijdte en detailniveau voor het MER heeft voorgeschreven aan de initiatiefnemer (Schiphol). Bent u het eens dat de door de Commissie voor de m.e.r. in haar advies bedoelde en gevraagde reikwijdte en detailniveau niet is overgenomen?

A:

In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en de adviezen die daarop zijn uitgebracht heeft het ministerie als bevoegd gezag meegegeven om de effecten van de routestructuur en varianten in de verschillende regio's zodanig te presenteren, dat de bandbreedte waarbinnen de effecten liggen inzichtelijk wordt. Voor de nadering- en vertrekroutes zijn route-ontwerpen en varianten gemaakt. De effecten daarvan zijn in het MER inzichtelijk gemaakt, zowel bij het MER uit 2014 als bij de actualisatie van het MER in 2018. Daartoe zijn gevoeligheidsanalyses opgesteld en worst case scenario's.

De Commissie voor de m.e.r. heeft advies uitgebracht over de actualisatie MER Lelystad Airport uit 2018. Daarin oordeelt de Commissie (zie <https://www.commissiemer.nl/docs/mer/p32/p3260/a3260ts.pdf>): 'De Commissie is van oordeel dat het MER 2018 alle aspecten beschouwt die moesten worden geactualiseerd. De overige gegevens uit het MER 2014, zoals bijvoorbeeld de gegevens over effecten op de natuur, zijn nog voldoende actueel. De Commissie concludeert dat het MER 2018 alle essentiële informatie over de geactualiseerde milieueffecten van het voorgenomen gebruik van Lelystad Airport bevat, zodat de minister van IenW het milieubelang volwaardig kan meewegen in haar besluit over dat gebruik.' Daarmee kan geconcludeerd worden dat het MER voor Lelystad Airport volledig en afgerond is en ook het punt van de gevraagde bandbreedte van de effecten de gewenste inzichten biedt.

Q: C85 + C84

De Commissie voor de m.e.r. erkent dat de kans groot is dat het MER niet de effecten beschrijft van het uiteindelijke feitelijke gebruik van de luchthaven. Tevens wijst de Commissie erop dat zij bij het Wijzigingsbesluit de routevaststelling niet heeft ontvangen, waardoor zij deze niet kan toetsen. Het is in dat kader dan ook een raadsel hoe de Commissie voor de m.e.r. tot een positief advies kon komen. Het advies van de Commissie voor de m.e.r. lijkt vooral een camouflage, zij hebben niks gedaan.

A:

Anders dan indiener stelt heeft de Commissie voor de m.e.r. zich gebaseerd op de benodigde informatie over de routes, zowel over routeset B+ als over de aansluitroutes, zoals die in bijlage 3 van het MER zijn beschreven. Het proces om tot een definitief ontwerp voor de routes te komen kent diverse fasen. Het rapport 'Toetsingsadvies over het geactualiseerde MER Lelystad Airport' beschrijft de toetsing en het oordeel van de Commissie voor de m.e.r. ten aanzien van de actualisatie van het MER voor Lelystad Airport. De Commissie voor de m.e.r. constateert dat latere wijzigingen in het ontwerp telkens op hun merites moeten worden beoordeeld en zo nodig verwerkt. De Commissie is zich ervan bewust dat de luchtruim-herziening, die nodig is voor doorgroei naar 45.000 vliegtuigbewegingen, nog niet is uitgevoerd. Mocht later blijken dat hierin significante wijzigingen of systematische afwijkingen optreden, dan moeten de milieugevolgen hiervan worden bepaald en beoordeeld. Afhankelijk van de uitkomsten van de luchtruimherziening en de betekenis ervan voor de Lelystad-routes, zal conform het advies van de Commissie voor de m.e.r., worden bezien of het MER de milieueffecten nog steeds adequaat beschrijft. Indien een wijziging van routes tevens een wijziging omvat van de beperkingengebieden voor geluid en externe veiligheid, moet een mer-beoordeling plaatsvinden. Volgens de planning van de luchtruimherziening zal eind 2020 een voorkeursbesluit genomen kunnen worden. Dat zal een eerste moment zijn waarop inzicht wordt gegeven in de betekenis van de luchtruimherziening voor de Lelystad-routes.

Q: C88

De Commissie voor de m.e.r. heeft niks gedaan met het rapport van Bureau Waardenburg terwijl zij hier wel op gewezen is.

A:

De actualisatie van het MER met de onderliggende onderzoeken, inclusief het rapport, 'Vormt vogeltrek een risico voor het luchtverkeer van en naar Lelystad Airport?' van bureau Waardenburg (bijlage 16), zijn aangeboden aan de Commissie voor de m.e.r. De Commissie voor de m.e.r. concludeert dat het MER 2018 alle essentiële informatie over de geactualiseerde milieueffecten van het voorgenomen gebruik van Lelystad Airport bevat, zodat de minister van IenW het milieubelang volwaardig kan meewegen in haar besluit over dat gebruik.' In haar rapportage besteedt de Commissie aandacht aan het risico op vogelaanvaringen.

Q: C24 + C22

Veel klein luchtverkeer (General Aviation) zal verplaatsen van Lelystad Airport naar Vliegveld Teuge. Het extra luchtverkeer dat dit oplevert voor vliegveld Teuge is niet meegenomen in het MER.

De Commissie voor de m.e.r. heeft mondeling verklaart dat de effecten van Vliegveld Teuge niet zijn meegenomen in de beoordeling van het MER 2018 door de Commissie voor de m.e.r. omdat deze zou gaan sluiten. Hiermee heeft u de Commissie voor de m.e.r. een beoordeling laten doen of heeft de Commissie een beoordeling gedaan op basis van onjuistheden.

U dient dit te herstellen en de Commissie voor de m.e.r. expliciet aan te geven dat Vliegveld Teuge 80.000 vluchten mag uitvoeren, waarvan er 40.000 over mijn woon- en leefomgeving komen (inkomende vluchten). Daarnaast dient u de Commissie voor de m.e.r. op te dragen met dit voor hun nieuwe gegeven, het MER 2018 nogmaals op dit onderdeel te beoordelen. Het verzoek tot het ontvangen van een afschrift van de opdracht aan de Commissie voor de m.e.r. en de bevindingen van de Commissie voor de m.e.r. over dit onderwerp bij de beantwoording van de zienswijzen om te kunnen beoordelen of deze nu wel is gedaan op basis van de juiste gegevens. De effecten van het verplaatsen van het klein luchtverkeer moet zichtbaar worden gemaakt.

A:

De provincie Gelderland is bevoegd gezag voor vliegveld Teuge. Het vliegveld opereert op grond van een bestaande milieuvergunning. Wanneer vliegveld Teuge zijn activiteiten wil uitbreiden zal het een vergunning moeten aanvragen bij de provincie Gelderland, die hiervoor een procedure zal moeten doorlopen (inclusief het in beeld brengen van eventuele milieueffecten).

Q: C80

Er is schijn van belangenverstrengeling binnen de Commissie voor de m.e.r. Zo is het hoofd getrouwd met de belangrijkste opsteller ervan en bij de tweede (de huidige) Commissie is dit het geval omdat de voorzitter een voormalige collega is van Dick Benschop, de directeur van Schiphol, en van enkele andere medewerkers in de top van Schiphol. Belangenverstrengeling ligt op de loer.

A:

De Commissie voor de m.e.r. heeft aangegeven dat voor ieder adviestraject een werkgroep van onafhankelijke experts onder leiding van één van de (plaatsvervangende) onafhankelijke voorzitters wordt samengesteld. De Commissie stelt strikte eisen aan de onafhankelijkheid van degenen die een bijdrage leveren aan een advies. In een openbaar protocol (te vinden op de website van de Commissie) zijn deze eisen ten aanzien van de onafhankelijkheid vastgelegd. Binnen het secretariaat van de Commissie worden dezelfde eisen gehanteerd.

Ten aanzien van de directeur die het hier betreft meldt de Commissie dat zij op geen enkele manier betrokken is bij de inhoudelijke totstandkoming van het advies over Lelystad Airport.

Q: C68

Gezien de hoge informatieve waarde van kaarten in een dergelijk rapport, wordt verzocht dat alle kaarten in het MER worden voorzien van een juiste legenda.

A:

De weergave van de kaarten uit het MER voor Lelystad Airport is toereikend gebleken om de milieueffecten inzichtelijk te maken. De Commissie voor de m.e.r. heeft advies uitgebracht over het MER uit 2014, een aanvulling op het MER uit 2014 en over de actualisatie van het MER uit 2018. Zowel in 2014 als in 2018 heeft de Commissie voor de m.e.r. geoordeeld dat het MER volledig is en dat het MER alle informatie bevat die nodig is om het milieubelang volwaardig te kunnen meewegen bij het besluit.

8.5 Milieueffecten | Algemeen

Voor het MER zijn verschillende soorten milieueffecten onderzocht en is in beeld gebracht wat de gevolgen zijn van de opening van Lelystad Airport voor handelsverkeer op de omgeving. De zienswijzen die ingaan op milieueffecten zijn onderverdeeld naar de volgende onderwerpen, die in het vervolg van dit hoofdstuk aan de orde komen: Algemeen, Externe veiligheid, Vogelaanvaringen, Geluid, Geluidsberekeningen, Klimaat, Ultrafijnstof, Stikstofdepositie en tot slot Water en natuur. De laatste twee paragrafen van dit hoofdstuk gaan in op Gezondheid en Leefkwaliteit.

8.5.1 Onderwerpen uit zienswijzen

Q: D11

Verzoek om aan te tonen in hoeverre de milieueffecten gevolgen hebben voor zowel de huidige als de toekomstige generatie.

A:

In het MER voor Lelystad Airport zijn de resultaten van de milieueffectberekeningen voor het toekomstig gebruik van de luchthaven opgenomen. Het MER laat daarmee zien welke effecten verwacht kunnen worden voor de huidige als ook toekomstige generatie door het in gebruik nemen van Lelystad Airport. De Commissie concludeert dat het MER 2018 alle essentiële informatie over de geactualiseerde milieueffecten van het voorgenomen gebruik van Lelystad Airport bevat, zodat de minister van IenW het milieubelang volwaardig kan meewegen in haar besluit over dat gebruik.

Q: J74 + J81

Bij het invoeren van laagvliegen van Lelystad Airport wordt er een onvrijwillig experiment op een deel van de Nederlandse bevolking uitgevoerd waarvan de gevolgen volledig duister en onbekend zijn. Een dergelijk experiment zou nooit en te nimmer worden goedgekeurd door een ethische commissie. Verzoek om op de hoogte gesteld te worden wat u gaat doen om omwonenden te beschermen tegen de schadelijke gevolgen op het gebied van veiligheid, geluid en luchtverontreiniging door de luchtvaart in het algemeen, en in de eerste fase tot 10.000 vliegtuigbewegingen bij Lelystad Airport in het bijzonder.

A:

Gezien alle uitgevoerde onderzoeken is er geen sprake van een experiment waarvan de gevolgen volledig duister en onbekend zijn. De conclusie van de MER-actualisatie is dat er geen wettelijke normen worden overschreden en dat de effecten van de tijdelijke situatie (10.000 vluchten) ruim passen binnen de effecten die in de MER-actualisatie in beeld zijn gebracht voor de eindsituatie met 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer, aangevuld met bewegingen voor klein luchtverkeer, zakelijk en MRO-verkeer en helikopter-verkeer. Hiermee wordt tevens voldaan aan Europese regelgeving.

Q: B24

Kunt u met wetenschappelijk onderzoek onderbouwen dat laagvliegen verantwoord is?

A:

De milieueffecten van de tijdelijke aansluitroutes zijn in de actualisatie van het MER in kaart gebracht. De conclusie van de MER-actualisatie is dat de tijdelijke situatie tot 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer, binnen de geldende wettelijke normen blijft en dat de uitkomsten vallen binnen de effecten zoals deze zijn vastgesteld voor de eindsituatie van 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer. De tijdelijke aansluitroutes bevinden zich buiten de contouren die wettelijk zijn voorgeschreven voor externe veiligheid en geluid. Het oordeel van de Commissie voor de m.e.r. over de actualisatie van het MER voor de voorgenomen activiteit Lelystad Airport luidt als volgt: 'De Commissie concludeert dat het MER 2018 alle essentiële informatie over de geactualiseerde milieueffecten van het voorgenomen gebruik van Lelystad Airport bevat, zodat de minister van IenW het milieubelang volwaardig kan meewegen in haar besluit over dat gebruik.' Daarnaast is van belang dat de bij de aansluitroutes aangegeven hoogtes, minimale hoogtes zijn die in alle omstandigheden veilig gevlogen kunnen worden. In de praktijk zal veelal hoger kunnen worden gevlogen. In de Startbeslissing voor de luchtruimherziening (april 2019) zijn de maatregelen gepresenteerd waarmee reeds in winter 2021/2022 belemmeringen worden weggenomen om ongehinderd te kunnen doorstijgen.

Q: D2

Laagvliegen zorgt voor meer emissie en lawaai op lagere hoogte. Dit is zorgelijk en moet worden onderzocht.

A:

Dit is onderzocht. In de MER-actualisatie zijn berekeningen gedaan voor de situatie met 25.000 en de eindsituatie met 45.000 vliegtuigbewegingen (zoals opgenomen in het MER 2014). Daarnaast zijn in de actualisatie de geconstateerde fouten hersteld en is rekening gehouden met actuele inzichten. Ook zijn in de actualisatie de effecten van de tijdelijke aansluitroutes voor 10.000 vliegtuigbewegingen in beeld gebracht. Hieruit kan geconcludeerd worden dat de effecten in de tijdelijke situatie met 10.000 vliegtuigbewegingen volledig binnen de effecten in de voorgenomen activiteit met 45.000 vliegtuigbewegingen vallen. Het MER 2014 en de actualisatie MER 2018 vormen samen een volledig MER dat aan alle wettelijke vereisten voldoet.

Alle aansluitroutes bevinden zich op 6.000 voet (1.800m) of hoger. Voor wat betreft uitstoot van emissies geldt dat emissies boven een hoogte van 3.000 voet slechts een zeer gering percentage van de tijd binnen de menglaag vallen. De menglaag is de onderste laag tussen het aardoppervlak en de menglaaghoogte. De menglaaghoogte vormt een scheiding tussen de menglaag en de vrije atmosfeer, waartussen weinig uitwisseling plaatsvindt.

8.6 Milieueffecten | Externe veiligheid

Luchtvaart is een van de veiligste vervoersmodaliteiten. Dat is mede te danken aan de strenge veiligheidseisen die aan vliegtuigen, vliegprocedures en luchthavens worden gesteld. In deze paragraaf gaat het over de veiligheid op en rond de luchthaven. (Zie voor veiligheid over routes paragraaf 7). De risico's zijn het hoogst dichtbij de luchthaven, vooral in het eerste deel van de start en het laatste deel van de landing. Voor het bepalen van de risico's op externe veiligheid op en rondom de luchthaven worden externe veiligheidscontouren bepaald. Voor het MER moet het gebied met een plaatsgebonden risico van 10^{-6} of hoger in beeld worden gebracht. Deze risicocontour geeft het gebied aan waar het risico op overlijden door een vliegtuigongeval gelijk is aan of hoger dan 1 op 1.000.000. Zie hiervoor ook de afbeelding in het Wijzigingsbesluit. Buiten dit gebied is het risico lager. Veiligheidsrisico's in de tijdelijke situatie (10.000 vliegtuigbewegingen) zijn lager dan in de eindsituatie (45.000 vliegtuigbewegingen). De aansluitroutes op het hogere luchtruim liggen dusdanig ver van de luchthaven, dat veranderingen in deze routes geen effect hebben op de risicowaarden van 10^{-8} of hoger.

Er zijn diverse zienswijzen ingediend waarin zorgen over de vliegveiligheid worden geuit. Deze richten zich niet alleen op de kans op vliegtuigongelukken, maar ook op de veiligheidsrisico's die bijvoorbeeld de aanvoer van kerosine met zich mee kan brengen of de nabijheid van een ziekenhuis in de omgeving van Lelystad Airport.

8.6.1 Onderwerpen uit zienswijzen

Q: 27

Verzoek om nader onderzoek te doen naar mogelijke cumulatie van risico's en het ontstaan van domino-effecten als gevolg van het aan- en uitvliegen van Lelystad Airport vlak boven de modernste windparken, die turbines bevatten met een tiphoogte tot 248 meter.

In zowel het oorspronkelijke als het geactualiseerde MER zijn de externe veiligheidsberekeningen met het rekenmodel GEVERS gemaakt. Onduidelijk is welke routestructuren in beide versies zijn gehanteerd als invoer. Ook is onduidelijk hoe in het rekenmodel is omgegaan met de precisienavigatie die door LVNL wordt voorzien op de nu voorliggende aansluitroutes. De risicoberekening dient opnieuw te worden uitgevoerd met realistische, minimale laterale spreiding rond de vast te stellen aansluitvliegroutes. Bovenstaande brengt met zich dat vaststellen van het luchthavenbesluit onverantwoorde risico's met zich meebrengt

A:

In beginsel dienen obstakels (in het geval van deze zienswijze een windmolen) binnen de vastgestelde obstakelvlakken te blijven zodat er geen aantasting plaatsvindt van de vliegveiligheid. Indien een obstakel door een zogenoemd obstakelvlak van een luchthaven (in dit geval Lelystad Airport) steekt, moet de initiatiefnemer een verklaring van geen bezwaar bij de ILT aanvragen. De ILT beoordeelt vervolgens of het plaatsen van windturbines in de omgeving van de luchthaven (Lelystad Airport) veilig is.

De gehanteerde routestructuren voor de externe veiligheidsberekeningen zijn gelijk aan de vliegroutes voor routeset B+, zoals weergegeven in figuur 2 van het MER Lelystad Airport.

De risicoberekeningen zijn uitgevoerd op basis van de wettelijk voorgescreven rekenmethode. In de bevindingen over de berekeningen m.b.t. externe veiligheid in het geactualiseerde MER is aangegeven dat: 'De aansluitroutes hebben geen invloed op de berekende risicowaarden. Voor de tijdelijke situatie met 10.000 bewegingen zullen de risico's voor de omgeving lager zijn dan in de situaties met 25.000 en 45.000 vliegtuigbewegingen.'

Q: B17 + A32

Hoe zit het met uitwijkmogelijkheden mocht er een vliegtuig in de problemen komen? Het verzoek dat er wordt vastgelegd dat Lelystad Airport niet mag worden gebruikt als uitwijkvluchthaven voor Schiphol, gebruik daarvoor andere vliegvelden zoals Eelde.

A:

Iedere luchtvaartmaatschappij dient aan te geven naar welke luchthavens er in geval van verstoringen zal worden uitgeweken. Dit wordt opgenomen in een verplicht in te dienen vliegplan. Dit is ook het geval voor vluchten van en naar Lelystad Airport. Indien de situatie dat vereist kan zo worden uitgeweken naar een luchthaven in de directe nabijheid. Veiligheid staat altijd voorop in het geval van uitwijken. Luchtvaartuigen die in nood verkeren zullen uitwijken naar de luchthaven die zij in hun vluchtplan als uitwijkvluchthaven hebben opgenomen. Dit kan Lelystad Airport zijn.

Q: D7

Wanneer er een ongeval plaatsvindt is er geen ziekenhuis in de buurt.

A:

Het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport stelt eisen aan de aanrijtijden van hulpdiensten in het geval van een ongeval. Lelystad Airport voldoet aan de eisen omtrent deze aanrijtijden.

Q: D25

In Lelystad moet de kerosine met trucks worden aangevoerd wat gevaar voor omwonenden met zich meebrengt en meer kosten en milieuschade.

A:

Het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg zal conform de daarvoor geldende regelgeving plaatsvinden.

Q: A57

Er moet onderzoek gedaan worden of Lelystad Airport ook nog gehandhaafd kan worden bij een zeespiegelstijging. Is dit wel verstandig om te doen?

A:

De veiligheid van de provincie Flevoland (en Lelystad Airport) is geborgd door waterkeringen in combinatie met normering van de veiligheid.

Q: B27

De veiligheidsrisico's voor drones zijn onvoldoende onderzocht. Aan de Alderstafel is er aandacht gevraagd voor de technische ontwikkelingen in de agrarische sector waarmee, door bijvoorbeeld het gebruik van GPS-techniek en het gebruik van drones, belangrijke verbeteringen bereikt kunnen worden. Aan de Alderstafel is toen afgesproken dat deze ontwikkelingen goed op elkaar moeten worden afgestemd. Dit onderwerp dient met de verschillende partijen besproken te worden. Voorkomen moet worden dat Lelystad Airport en de agrarische sector elkaar op dit punt in de weg gaan zitten.

A:

Bij het ontwerp van de vliegroutes is nadrukkelijk naar de veiligheid gekeken. Het is ook verplicht voor nieuwe vliegroutes dat er een veiligheidsanalyse wordt uitgevoerd. Deze veiligheidsanalyse op luchtverkeersleidingsaspecten is uitgevoerd door de LVNL en CLSK. Deze veiligheidsanalyse is begin 2019 beoordeeld door de ILT en de MLA. Zij hebben de toetsing uitgevoerd met positief resultaat. Om de veiligheidsrisico's door drones te beperken, zal het vliegen met drones in (een deel van) het CTR worden verboden. Tegelijkertijd zal worden onderzocht of er mogelijkheden zijn om het gebruik van drones in de agrarische sector binnen het gecontroleerde luchtruim en op beperkte hoogte onder ruimere condities toe te staan. De belangrijkste randvoorwaarde daarbij zal vanzelfsprekend de veiligheid van het vliegverkeer zijn. Op de uitkomsten van dit onderzoek kan niet vooruit worden gelopen.

Q: C20

Is er rekening gehouden met grootschalige zonneparken in het MER? Of zijn tenminste de effecten meegenomen op vliegveiligheid vanwege grote spiegelende oppervlakten en het feit dat harde oppervlakten zoals zonnepanelen geluid veel erger versterken en verspreiden dan de graslanden waarop ze geplaatst worden?

A:

Bij het opstellen van het MER is geen rekening gehouden met toekomstige zonneparken. Het wettelijk rekenvoorschrift voor geluid gaat uit van een obstakelvrije omgeving en een zachte ondergrond. In de wettelijke berekeningen wordt dus geen rekening gehouden met de invloed van bebouwing en obstakels of een andere ondergrond zoals water of harde ondergronden. Als op het luchthaventerrein de aanleg van een zonnepark zou worden overwogen, dan dient er een veiligheidsstudie te worden uitgevoerd. In deze veiligheidsstudie worden dan de effecten van het zonnepark op de luchtvaartveiligheid beschouwd. Voor het plaatsen van zonneparken buiten het luchthaventerrein is geen veiligheidsstudie met betrekking tot de vliegveiligheid verplicht.

Q: M8

De bedrijfsvoering van prijsvechters, die voornamelijk op Lelystad Airport zullen vliegen, is uitgekleed. Personeel van deze organisaties is vooral gericht op het verkopen van producten en niet op vliegveiligheid. Daarnaast wordt personeel onderbetaald en werkt te lange dagen, waardoor de veiligheid nog meer in het geding is.

A:

Het is vooralsnog onbekend welke luchtvaartmaatschappijen van Lelystad Airport gebruik gaan maken. Voor de luchthaven geldt dezelfde wet- en regelgeving als de andere luchthavens in Nederland voor luchtvaartmaatschappijen die van de luchthaven gebruik mogen maken. Op basis van EU wetgeving kunnen EU luchtvaartmaatschappijen zich vestigen in Nederland. Voor wat betreft arbeidstijden bestaan binnen de EU sinds 2016 geharmoniseerde regels voor arbeids- en rusttijden voor het vliegend personeel. Deze regels hebben als doel om het aantal vermoeidheidsvoorvallen verder terug te dringen en een veiligheidscultuur bij de Europese luchtvaartmaatschappijen te bevorderen. Bij de planning van de diensten moet de luchtvaartmaatschappij rekening houden met het verband tussen de frequentie en het patroon van de dienst- en rustperiodes en met de cumulatieve effecten van lange diensten gecombineerd met minimale rustperiodes om vermoeidheidseffecten bij de bemanning te voorkomen en een veilige vliegoperatie te garanderen. Ook prijsvechters moeten zich aan deze EU eisen houden.

Q: C47

Kunt u aangeven of bij de vaststelling van zowel het geluidsniveau als de veiligheid in het gebied van de laagvliegroutes de regionale instanties, zoals GGD en veiligheidsregio's, actief betrokken zijn bij de analyse? Kunt u aangeven wat hun reactie was?

A:

De beperkingengebieden als gevolg van geluid en externe veiligheid liggen geheel in de provincie Flevoland. Over de ligging van de extra handhavingpunten op de wettelijke geluidcontour van 48 dB(A) is overleg geweest met de CROL Lelystad waarin onder meer de provincie, gemeenten en omwonenden zijn vertegenwoordigd.

De GGD en de veiligheidsregio's zijn niet betrokken bij de analyse van het geluidsniveau of veiligheid in het gebied van de aansluitroutes. Uit het MER blijkt dat op de in beeld gebrachte milieueffecten wordt voldaan aan de wettelijke normen. Voor de veiligheid zijn de procedures gevolgd die voor de luchtvaart van toepassing zijn. Bij het ontwerp van de vliegroutes is veiligheid te allen tijde een harde randvoorwaarde. Hiervoor is ook een veiligheidsanalyse verplicht. Deze veiligheidsanalyse op routes, procedures en luchtverkeersleidingsaspecten is uitgevoerd door de LVNL en CLSK. Deze veiligheidsanalyse is begin 2019 beoordeeld door de inspecties ILT en MLA. Zij hebben de toetsing uitgevoerd met positief resultaat. Voor de veiligheid op en rond de luchthaven gelden internationale regels waar aan afhankelijk van het type luchthaven en luchtverkeer moet worden voldaan, bijvoorbeeld eisen ten aanzien van brandweer. De luchthaven wordt hiervoor ook gecertificeerd. De veiligheidsregio heeft in het algemeen een rol bij rampenbestrijding. In het kader van het monitorings- en evaluatieprogramma worden de GGD'en betrokken bij de uitvoering van belevingsonderzoek.

8.7 Milieueffecten | Vogelaanvaringen

Er is uitgebreid onderzoek gedaan naar verstoring van vogels door vliegverkeer en naar het risico op vogelaanvaringen.

Voor wat betreft verstoring van vogels door luchtverkeer heeft de Alderstafel professor Siepel (WUR en toenmalig directeur van het Centrum Ecosystemen van Alterra), samen met onderzoekers van Alterra en Waardenburg de opdracht gegeven om de verstoring van vogels door de uitbreiding van de luchthaven te onderzoeken. Dit onderzoek heeft geleid tot de normstelling dat er tot 3.000 voet kans is op verstoring. Vervolgens is aan de Alderstafel in 2012 afgesproken dat Natura 2000 gebieden op minimaal 3.000 voet moeten worden overvlogen en er niet boven de Oostvaardersplassen wordt gevlogen. Deze afspraak is als uitgangspunt gehanteerd bij het ontwerp van de nadering- en vertrekroutes voor Lelystad Airport.

Voorts zijn in het MER de mogelijke effecten op de natuur in beeld gebracht, net zoals dat voor de andere milieuaspecten is gebeurd. Er is zowel naar Natura 2000-gebieden als naar de Ecologische Hoofdstructuur en stiltegebieden gekeken. De algemene conclusie is dat er geen vernietiging van natuur- of leefgebied plaatsvindt als gevolg van ruimtebeslag, dat er geen verdroging of vernatting plaatsvindt en dat de uitbreiding geen barrière-werking veroorzaakt.

Om een volledig beeld te krijgen van de vogelaantallen, vogelbewegingen en het risico op vogelaanvaringen in de omgeving van Lelystad Airport en op de aansluitroutes, zijn er diverse onderzoeken uitgevoerd. In het kader van het MER 2014 is onderzoek verricht naar de effecten op de luchthoogte tussen 0 en 300 m omdat de kans op een vogelaanvaring daar verreweg het grootst is. Daarna zijn in een tweetal aanvullende studies de effecten van vogelbewegingen op de vliegveiligheid in verschillende hoogtebanden (0-1.800 m en 1.800-3.200 m) onderzocht. Tot slot is ten behoeve van de meerjarige monitoring een nulmeting van vogelaantallen en bewegingen in de directe omgeving van de luchthaven gehouden. Uit deze onderzoeken kan worden geconcludeerd dat het risico op aanvaringen met vogels in de directe omgeving van Lelystad Airport beheersbaar is, mits de vogelbewegingen goed worden gemonitord en dat er op de aansluitroutes geen sprake is van een duidelijk verhoogd risico voor het luchtverkeer.

In deze paragraaf wordt verder ingegaan op zienswijze mb.t. vogelaanvaringen en verstoring.

8.7.1 Onderwerpen uit meermalig ingediende zienswijzen

Q: SB1 en SB15

De effecten van vogels op de vliegveiligheid zijn groot. Er bestaat grote kans op botsingen met vogels (ganzen) boven het aangrenzend natuurgebied Oostvaardersplassen, maar ook in het open gebied in het midden van Flevoland en bij de Randmeren waar grote hoeveelheden vogels foerageren.

Daarnaast wordt er grote waarde gehecht aan het belang van onze vogelpopulatie en natuurgebieden. Daarom het verzoek om eerst aanvullend onderzoek te doen om de gevolgen hiervan goed in beeld te brengen, voordat wordt overgegaan tot de opening van Lelystad Airport.

A:

De gevolgen van Lelystad Airport voor vogels en vliegveiligheid zijn uitgebreid en zorgvuldig onderzocht. Om een beeld te krijgen van de vogelaantallen en vogelbewegingen in de omgeving van Lelystad Airport en op de aansluitroutes, zijn er diverse onderzoeken uitgevoerd welke hieronder samengevat worden weergegeven.

Onderzoek MER 2014

In het MER uit 2014 zijn vogelbewegingen van en naar Natura 2000-gebieden en de kans dat de betrokken vogels daarbij luchtlagen gebruiken waarin ook vliegverkeer van en naar Lelystad vliegt, onderzocht. Het onderzoek naar het risico spitte zich toe op de luchthoogte tussen 0 en 300 m omdat de kans op een vogelaanvaring daar het grootst is. Uit dit onderzoek is naar voren gekomen dat het risico op aanvaringen met vogels in de omgeving van Lelystad Airport beheersbaar is, mits de vogelbewegingen goed worden gemonitord.

Na het onderzoek ten behoeve van het MER2014 is in een tweetal aanvullende studies de effecten van vogelbewegingen op de vliegveiligheid in verschillende hoogtebanden (0-1.800 m en 1.800-3.200 m) onderzocht.

Onderzoek 1.800-3.200 meter t.b.v. geactualiseerd MER

Voor het bepalen van de invloed van de breedfrontvogeltrek in relatie tot de ligging van de aansluitroutes (de band tussen 1.800 en 3.200 m) zijn meerjarige data van de Koninklijke Luchtmacht (KLu) gebruikt, die zijn verzameld met de KNMI-radar in De Bilt in de periode van 2012 tot en met 2017. Het radaronderzoek geeft op systematische wijze inzicht in vogels op verschillende hoogtes. De methodiek om gegevens over de dichtheid van vliegende vogels aan de bundel van een weerradar (zoals de KNMI-radar) te onttrekken, is gevalideerd met tellingen. De gebruikte radar is de dichtst bij Lelystad Airport gelegen radar. Deze radar is representatief voor de breedfrontvogeltrek boven Lelystad Airport en de tijdelijke aansluitroutes. Er is nauwe afstemming geweest tussen de KLu en het onderzoeksbureau. Hierbij is gebruik gemaakt van de ervaringen die de KLu heeft met vogeltrekradar en het uitgeven van vogeltrekwaarschuwingen. Bij het leveren van de data aan het onderzoeksbureau, is door de KLu instructie gegeven over de wijze van verwerking van de data en hoe deze geïnterpreteerd moeten worden. De KLu heeft de analyse van de data in de conceptrapportage van het onderzoeksbureau beoordeeld. Deze data geven een representatief beeld van de breedfrontvogeltrek (spreiding van trekvogels) over het voor de nadering- en vertrekroutes van Lelystad Airport relevante gebied. De conclusie is dat er op de aansluitroutes, in de hoogteband van 1.800 en 3.200 m, geen sprake is van een duidelijk verhoogd risico voor het luchtverkeer.

Onderzoek 0-1.800 meter

Een tweede aanvullend onderzoek, dat na de actualisatie van het MER is uitgevoerd, richtte zich op het risico van vogelaanvaringen in de hoogteband tussen 0 en 1.800 meter. Uit het rapport van mei 2018 komt naar voren dat er geen extra aandacht noodzakelijk is voor de vliegtuigbewegingen van trekkende vogels in de luchtlagen boven 600 meter.

Nulmeting

Van september 2017 tot september 2018 is door de provincie Flevoland samen met de exploitant van Lelystad Airport een nulmeting uitgevoerd op en in de directe nabijheid van de luchthaven. Het resultaat van de nulmeting heeft geen bijzonderheden opgeleverd en bevestigt het beeld dat in het MER is bepaald, namelijk dat het risico op aanvaringen met foeragerende vogels in de omgeving van Lelystad Airport beheersbaar is, zo lang dit goed gemonitord wordt. Op basis van de dit onderzoek en de nulmeting wordt monitoring ingericht.

Verstoring

Naast deze onderzoeken t.b.v. vogelaanvaringen is bij het ontwerp van de vliegroute rekening gehouden met Natura 2000-gebieden. Conform het Aldersadvies uit 2014 is de vlieghoogte boven Natura 2000-gebieden minimaal 3.000 voet. Op deze wijze wordt voorkomen dat er verstoring van beschermde vogels door groot luchtverkeer aan de randen van de Flevopolder en in de aangrenzende Natura 2000-gebieden zal plaatsvinden. Daarnaast zijn de routes zo gekozen dat niet over de Oostvaardersplassen wordt gevlogen. Voorts zijn in het MER de mogelijke effecten op de natuur in beeld gebracht, net zoals dat voor de andere milieuaspecten is gebeurd. Er is zowel naar Natura 2000-gebieden als naar de Ecologische Hoofdstructuur en stiltegebieden gekeken. De algemene conclusie is dat er geen vernietiging van natuur- of leefgebied plaatsvindt als gevolg van ruimtebeslag, dat er geen verdroging of vernatting plaatsvindt en dat de uitbreiding geen barrière-werking veroorzaakt.

Q: SB12

In het rapport waarnaar in het MER wordt verwezen over mogelijke vogelaanvaringen worden de risico's klein geacht, ondanks de enorme vogelrijkdom van Flevolandse natuurgebieden. Tot op heden is er geen goed beeld van de vliegbewegingen van de vogels rondom het vliegveld. Afgelopen jaar is er heel beperkt gekeken naar deze bewegingen. Op tien dagen verspreid door het jaar is er met een scheepsradar (er zijn in Nederland veel betere radars voor zulk onderzoek) gekeken naar de vliegtuigbewegingen van vogels. Tien op de 365 dagen geeft natuurlijk nooit een volledig beeld van wat vogels door het jaar onder allerlei verschillende weersomstandigheden doen. Zo wordt er gewerkt met tellingen uit de periode 1985-1994; het aantal ganzen bijvoorbeeld is in de tussentijd verdubbeld. Op een plek met zoveel vogels kan alleen gedegen veldonderzoek en radaronderzoek over alle seizoenen, weertypen en uren van de dag antwoord op de vragen over mogelijke vogelaanvaringen geven.

A:

De resultaten van het onderzoek zijn gebaseerd op een literatuurstudie, het gebruik van bestaande vogel- en radargegevens en door het onderzoeksbureau uitgevoerd veldonderzoek. Voor de nulmeting die is uitgevoerd in opdracht van de provincie Flevoland zijn op 20 representatieve dagen tellingen uitgevoerd. Hierbij is gebruik gemaakt van een voor vogeltellingen gevalideerde radar. Deze nulmeting bevestigde de conclusie die in het MER 2014 is getrokken, namelijk dat alleen in de directe omgeving van de luchthaven monitoring aan de orde is. Op basis van de resultaten van de nulmeting zal de verdere monitoring voor groot verkeer worden bepaald. De ganzen in de Oostvaardersplassen, waarop wordt gedoeld, vormen vanwege hun dagelijkse verplaatsing geen risico voor het vliegverkeer van en naar Lelystad Airport. Zij foerageren in het weidegebied in Noord-Holland aan de andere kant van het IJsselmeer.

Q: SB13

Het onderzoek heeft zich beperkt tot trekvogels die over een breed front in losse groepjes vliegen. Dat zijn vooral zangvogels die verspreid over het landschap tussen noord en zuid pendelen. Niet meegenomen in het onderzoek zijn grote geconcentreerde groepen vogels die langs bijvoorbeeld de kustlijnen van het IJsselmeer en de Randmeren vliegen. Hierbij gaat het vaak om grotere vogels zoals ganzen, die een veel groter risico vormen voor vliegtuigen dan kleine vogels. Het is onbegrijpelijk dat dit niet goed is onderzocht, want de vliegtuigroutes naar Lelystad doorkruisen juist deze vogelvliegeroutes.

A:

De gevolgen van Lelystad Airport voor vogels en vliegveiligheid zijn uitgebreid en zorgvuldig onderzocht. Om een beeld te krijgen van de vogelaantallen en vogelbewegingen in de omgeving van Lelystad Airport en op de aansluitroutes, zijn er diverse onderzoeken uitgevoerd. In het kader van het MER 2014 is onderzoek verricht naar de effecten op de luchtlaag tussen 0 en 300 m omdat de kans vogelaanvaring daar verreweg het grootst is. Daarna zijn in een tweetal en aanvullende studies de effecten van vogelbewegingen op de vliegveiligheid in verschillende hoogtebanden (0 - 1.800 m en 1.800 - 3.200 m) onderzocht. Voor het onderzoek in de hoogteband tussen 1.800 en 3.200 m is gebruik gemaakt van meerjarige vogeltrekdata van de Koninklijke Luchtmacht. De KLu verzamelt deze informatie middels de KNMI radar in de Bilt. Deze data geven een representatief beeld van de breedfrontvogeltrek (spreiding van trekvogels) over het voor de nadering- en vertrekroutes van Lelystad Airport relevante gebied. De conclusie is dat er op de aansluitroutes, in de hoogteband van 1.800 en 3.200 m, geen sprake is van een duidelijk verhoogd risico voor het luchtverkeer.

Stuwing van vogeltrek met geconcentreerde groepen, speelt zich vooral bij tegenwind af en is daarmee een fenomeen dat zich vooral in de onderste luchtlagen afspeelt (tot enkele honderden meters hoogte). Daarnaast is de strook waarover stuwing plaatsvindt (verdichting) vrij smal. Buiten de randen van Flevoland is daarom geen verdichting (stuwing) van de vogeltrek te verwachten. Omdat vliegtuigen de dijken waar stuwing kan plaatsvinden op voldoende hoogte passeren, is dit fenomeen niet relevant.

Een tweede aanvullend onderzoek, dat na de actualisatie van het MER is uitgevoerd, richtte zich op het risico van vogelaanvaringen in de hoogteband tussen 0 en 1.800 meter. Uit het rapport van mei 2018 komt naar voren dat er geen extra aandacht noodzakelijk is voor de vliegtuigbewegingen van trekkende vogels in de luchtlagen boven 600 meter. Inmiddels is van september 2017 tot september 2018 door de provincie Flevoland samen met de exploitant van Lelystad Airport een nulmeting uitgevoerd op en in de directe nabijheid van de luchthaven. Het resultaat van de nulmeting heeft geen bijzonderheden opgeleverd en bevestigt het beeld dat in het MER is bepaald, namelijk dat het risico op aanvaringen met foeragerende vogels in de omgeving van Lelystad Airport beheersbaar is, zo lang dit goed gemonitord wordt. Op basis van de dit onderzoek en de nulmeting wordt monitoring ingericht.

Q: SB14

Tre vrozen valt dat de vliegtuigen boven het IJsselmeer en Markermeer in de lente en de zomer een massaslachting onder gierzwaluwen kunnen aanrichten. Deze supervliegers slapen vliegend op grote hoogte boven het water. Het luchthavenbesluit besteedt er geen aandacht aan.

A:

Het genoemde risico doet zich 's nachts voor tijdens de slaap. Gedurende de nacht is Lelystad Airport gesloten. Hierdoor is de kans op vogelaanvaring 's nachts uitgesloten.

Q: SB16

Verzoek om op basis van overwegingen rond vogelaanvaringen het voorgenomen besluit tot uitbreiding van Lelystad Airport te heroverwegen en af te zien van het vaststellen van het Wijzigingsbesluit. Mocht Lelystad Airport alsnog geopend moeten worden, dan is het verzoek dit pas te doen nadat het luchtruim is herzien en efficiënte vliegroutes mogelijk zijn.

A:

De milieueffecten, waaronder de effecten op vogels, zijn uitgebreid onderzocht in de verschillende MER-onderzoeken. In de actualisatie van het MER zijn ook de milieueffecten van de tijdelijke aansluitroutes voor 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar aangevuld met een hoeveelheid klein luchtverkeer in beeld gebracht. Hierbij is gekeken naar alle relevante milieuaspecten die kunnen spelen ten aanzien van de aansluitroutes. De conclusie van de MER-actualisatie over de tijdelijke aansluitroutes is dat geen wettelijke normen worden overschreden en dat de effecten van de gehele route ruim passen binnen de effecten die in de MER-actualisatie in beeld zijn gebracht voor de eindsituatie met 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer, per jaar aangevuld met bewegingen voor klein luchtverkeer, zakelijk en MRO-verkeer en helikopterverkeer.

De Commissie voor de m.e.r. concludeert dat het MER alle essentiële informatie over de geactualiseerde milieueffecten van het voorgenomen gebruik van Lelystad Airport bevat, zodat de minister van IenW het milieubelang volwaardig kan meewegen in haar besluit over dat gebruik.

De aansluitroutes zijn zo ontworpen dat ze onder alle omstandigheden veilig te vliegen zijn. De aangegeven vlieghoogtes van deze routes zijn minimale vlieghoogtes. In de praktijk zullen vliegtuigen vaak eerder naar grotere hoogte stijgen of later hun daling inzetten. In de Startbeslissing voor de luchtruimherziening zijn de maatregelen gepresenteerd om deze tijdelijke aansluitroutes te verhogen in de winter van 2021/2022. Volgens de planning van de luchtruimherziening zal eind 2020 een voorkeursbesluit genomen kunnen worden. Dat zal een eerste moment zijn waarop inzicht wordt gegeven in de betekenis van de luchtruimherziening voor de Lelystad-routes. Op grond van deze overwegingen en de onderzoeken naar het risico op verstoring en vogelaanvaringen is er geen aanleiding het voorgenomen besluit te heroverwegen.

8.7.2 Onderwerpen uit zienswijzen

Q: 26 + 46 + M9

Belangrijke feiten ten aanzien van vogelaanvaringen zijn buiten beschouwing gelaten. Het betreft feiten die nopen tot de slotsom dat Lelystad Airport een vliegveld zal zijn met een hoog risico op vogelaanvaringen. Passagiers en luchtvaartmaatschappijen die gebruik gaan maken van Lelystad Airport lopen, met name door het langdurig laagvliegen, ernstige risico's.

Indiener komt tot de slotsom dat de uitgevoerde onderzoeken naar vogelbewegingen in relatie tot Lelystad Airport slechts kwantitatieve, op gemiddelden gebaseerde rekenexercities zijn, die gebaseerd zijn op onjuiste uitgangspunten en aannames en op onjuiste onderzoeksgegevens. Er is toegeschreven naar het kennelijke doel.

In het luchthavenbesluit is een straal van 6 kilometer rondom het vliegveld benoemd, hierin gelden beperkingen voor vogel aantrekkende bestemmingen en grondgebruik. Om Lelystad Airport een veilig vliegveld te maken, zullen draconische maatregelen noodzakelijk zijn om de gevaren van vogelaanvaringen te mitigeren. Dit zal ten koste gaan van meerdere Natura 2000-gebieden, waaronder de Oostvaardersplassen en de Veluwezoom. Bovenstaande brengt met zich dat vaststellen van het luchthavenbesluit onverantwoord risico's met zich meebrengt. Een behoorlijk overheidsbeleid staat dat niet toe.

De luchthaven dient niet open te gaan voordat er een oplossing/duidelijkheid is over de te verwachten vogelaanvaringen. Het verzoek om de Onderzoeksraad voor Veiligheid te vragen een onderzoek uit te voeren naar het voornemen tot uitbreiding van Lelystad Airport. Hierbij wordt verwezen naar artikel 43, lid 1, Rijkswet Onderzoeksraad voor Veiligheid. Het is bekend dat mogelijke vogelaanvaringen prioriteit kunnen hebben bij de Onderzoeksraad. Verzoek aan de minister om een schriftelijk verzoek te doen tot het instellen van een onderzoek bij deze raad.

A:

Indiener van de zienswijze stelt dat Lelystad Airport een vliegveld zal zijn met een hoog risico op vogelaanvaringen. Dit is onjuist. Sinds de verkenning naar de locatiekeuze voor Lelystad Airport is op systematische wijze gewerkt aan onderzoek naar de risico's op vogelaanvaringen. De opgedane inzichten zijn steeds op zorgvuldige wijze meegenomen bij het bepalen van vervolgstappen en in de voorbereiding op besluitvorming. Kritische inbreng van de omgeving heeft mede geleid tot vervolgonderzoeken. De studies die in de

loop der jaren zijn verricht, laten een consistent beeld zien. Ten behoeve van het onderzoek is behalve literatuuronderzoek, ook meerjarig radaronderzoek en veldwerk (tellingen) uitgevoerd, specifiek voor de situatie van Lelystad Airport. De essentie van al deze onderzoeken is als volgt.

Onderzoek MER 2014

In het MER uit 2014 zijn vogelbewegingen van en naar Natura 2000-gebieden en de kans dat de betrokken vogels daarbij luchtlagen gebruiken waarin ook vliegverkeer van en naar Lelystad vliegt, onderzocht. Het onderzoek naar het risico spitste zich toe op de luchtlaag tussen 0 en 300 m omdat de kans op een vogelaanvaring daar het grootst is. Uit dit onderzoek is naar voren gekomen dat het risico op aanvaringen met vogels in de omgeving van Lelystad Airport beheersbaar is, mits de vogelbewegingen goed worden gemonitord.

Na het onderzoek ten behoeve van het MER2014 is in een tweetal aanvullende studies de effecten van vogelbewegingen op de vliegveiligheid in verschillende hoogtebanden (0-1.800 m en 1.800-3.200 m) onderzocht.

Onderzoek 1.800-3.200 meter t.b.v. geactualiseerd MER

Voor het bepalen van de invloed van de breedfrontvogeltrek in relatie tot de ligging van de aansluitroutes (de band tussen 1.800 en 3.200 m) zijn meerjarige data van de Koninklijke Luchtmacht (KLu) gebruikt, die zijn verzameld met de KNMI-radar in De Bilt in de periode van 2012 tot en met 2017. Het radaronderzoek geeft op systematische wijze inzicht in vogels op verschillende hoogtes. De methodiek om gegevens over de dichtheid van vliegende vogels aan de bundel van een weerradar (zoals de KNMI-radar) te onttrekken, is gevalideerd met tellingen. De gebruikte radar is de dichtst bij Lelystad Airport gelegen radar. Deze radar is representatief voor de breedfrontvogeltrek boven Lelystad Airport en de tijdelijke aansluitroutes. Er is nauwe afstemming geweest tussen de KLu en het onderzoeksbureau. Hierbij is gebruik gemaakt van de ervaringen die de KLu heeft met vogeltrekradar en het uitgeven van vogeltrekwaarschuwingen. Bij het leveren van de data aan het onderzoeksbureau, is door de KLu instructie gegeven over de wijze van verwerking van de data en hoe deze geïnterpreteerd moeten worden. De KLu heeft de analyse van de data in de conceptrapportage van het onderzoeksbureau beoordeeld. Deze data geven een representatief beeld van de breedfrontvogeltrek (spreiding van trekvogels) over het voor de nadering- en vertrekroutes van Lelystad Airport relevante gebied. De conclusie is dat er op de aansluitroutes, in de hoogteband van 1.800 en 3.200 m, geen sprake is van een duidelijk verhoogd risico voor het luchtverkeer.

Onderzoek 0-1.800 meter

Een tweede aanvullend onderzoek, dat na de actualisatie van het MER is uitgevoerd, richtte zich op het risico van vogelaanvaringen in de hoogteband tussen 0 en 1.800 meter. Uit het rapport van mei 2018 komt naar voren dat er geen extra aandacht noodzakelijk is voor de vliegtuigbewegingen van trekkende vogels in de luchtlagen boven 600 meter.

Nulmeting

Van september 2017 tot september 2018 is door de provincie Flevoland samen met de exploitant van Lelystad Airport een nulmeting uitgevoerd op en in de directe nabijheid van de luchthaven. Het resultaat van de nulmeting heeft geen bijzonderheden opgeleverd en bevestigt het beeld dat in het MER is bepaald, namelijk dat het risico op aanvaringen met foeragerende vogels in de omgeving van Lelystad Airport beheersbaar is, zo lang dit goed gemonitord wordt. Op basis van de dit onderzoek en de nulmeting wordt monitoring ingericht.

Verstoring

Naast deze onderzoeken t.b.v. vogelaanvaringen is bij het ontwerp van de vliegroute rekening gehouden met Natura 2000-gebieden. Conform het Aldersadvies uit 2014 is de vlieghoogte boven Natura 2000-gebieden minimaal 3.000 voet. Op deze wijze wordt voorkomen dat er verstoring van beschermde vogels door groot luchtverkeer aan de randen van de Flevopolder en in de aangrenzende Natura 2000-gebieden zal plaatsvinden. Daarnaast zijn de routes zo gekozen dat niet over de Oostvaardersplassen wordt gevlogen. Voorts zijn in het MER de mogelijke effecten op de natuur in beeld gebracht, net zoals dat voor de andere milieuaspecten is gebeurd. Er is zowel naar Natura 2000-gebieden als naar de Ecologische Hoofdstructuur

en stiltegebieden gekeken. De algemene conclusie is dat er geen vernietiging van natuur- of leefgebied plaatsvindt als gevolg van ruimtebeslag, dat er geen verdroging of vernatting plaatsvindt en dat de uitbreiding geen barrière-werking veroorzaakt

De vogelonderzoeken geven voldoende onderbouwing voor een positief besluit, zowel in relatie tot de mogelijke verstoring van vogels door het vliegverkeer als het potentiële risico van vogelaanvaringen. Het vogelonderzoek in het MER wijst uit dat er geen extra maatregelen voor verjaging van vogels buiten de luchthaven noodzakelijk zijn. Op de luchthaven zelf wordt door terreinbeheer en diverse middelen om vogels te verjagen het vogelaanvaringsrisico beperkt, zoals op alle andere vliegvelden in Nederland. Het Faunabeheerplan 2019-2023 biedt wel een basis voor het kunnen verlenen van een ontheffing voor verjaging van vogels buiten de hekken van de luchthaven. Dit laatste is uit voorzorg, in het geval zich in de toekomst een onvoorziene situatie voordoet waarbij verjaging in de aan- en uitvliegpaden in de directe omgeving nodig blijkt.

Gezien bovenstaande is aanvullend onderzoek door de OVV niet nodig. De taak van de OVV is het doen van onderzoek naar voorvallen en daarop aanbevelingen te doen.

Q: D33 + D35 + D21 + D34 + D18 + D17 + D16 + D4 + D5 + D6

De gevolgen van laagvliegen voor de vogeltrek zijn onvoldoende onderzocht.

Er is vogeltrek gesignaleerd boven Vreugderijkerwaard. Volgens experts van de overheid bestaat deze trek niet en is er niks wat in aanraking kan komen met vliegtuigen. Indiener heeft hier echter bewijs van in de vorm van foto's. Er is onvoldoende onderzoek gedaan naar vogelaanvaringen, zoals het van noord naar zuid vluchten van ganzen en aalscholvers.

Het laagvliegen verstoort de vogeltrek. De geplande vlieghoogte komt overeen met de hoogte waarop bepaalde vogels vliegen. Deze vogels vliegen op hoogtes tot 3.000 meter en passeren de laagvliegroutes. De kans op vogelaanvaringen is daardoor groter op Lelystad Airport dan bij andere luchthavens. De opening van Lelystad Airport leidt tot gevaren voor de vogelpopulatie rondom Lelystad, bijvoorbeeld bij het vogelrijke watergebied Markerwaard (maar ook bij o.m. het Ketelmeer, Oostvaardersplassen, Natura 2000-gebieden, andere natuurgebieden waar laag gevlogen wordt, de ooievaars bij Koppelerwaard, Scherenwelle, nieuwe bypass Kampen, de Weerribben, ooievaars en roofvogels bij Vechtdal). Hier is onvoldoende rekening mee gehouden. Voormalig defensiebioloog Luit Buurma en de Vogelbescherming hebben dit al eerder aangegeven.

Het verzoek tot duidelijkheid wat de risico's en consequenties zijn voor bewoners en dieren onder de aanvliegroutes in het geval van botsingen met bijvoorbeeld de vele ganzen en andere trekvogels die op dezelfde hoogte vliegen als (laagvliegende) vliegtuigen. Dit is onvoldoende onderzocht.

De minister moet meer maatregelen treffen om het risico op vogelaanvaringen op korte termijn terug te dringen.

Het verzoek is dat er vliegrestricties moeten komen in de periodes dat er veel vogels overtrekken om vogelaanvaringen te voorkomen. Daarnaast moet het militaire vogeltrek waarschuwingssysteem ook civiel worden gebruikt. Welke maatregelen gaat u treffen?

A:

Het risico op vogelaanvaringen en verstoring is uitgebreid onderzocht waarbij zowel gekeken is naar verstoring als vogelaanvaringen.

Verstoring van vogels

De Alderstafel heeft professor Siepel (WUR en toenmalig directeur van het Centrum Ecosystemen van Alterra), samen met onderzoekers van Alterra en Waardenburg de opdracht gegeven om de verstoring van vogels door de uitbreiding van de luchthaven te onderzoeken. Dit onderzoek heeft geleid tot de normstelling dat er tot 3.000 voet kans is op verstoring. Vervolgens is aan de Alderstafel in 2012 afgesproken dat Natura 2000 gebieden op minimaal 3.000 voet moeten worden overvlogen en er niet boven de Oostvaardersplassen wordt gevlogen. Deze afspraak is gehanteerd bij het ontwerp van de nadering- en vertekroutes voor Lelystad Airport.

Voorts zijn in het MER de mogelijke effecten op de natuur in beeld gebracht, net zoals dat voor de andere milieuaspecten is gebeurd. Er is zowel naar Natura 2000-gebieden als naar de Ecologische Hoofdstructuur en stiltegebieden gekeken. De algemene conclusie is dat er geen vernietiging van natuur- of leefgebied

plaatsvindt als gevolg van ruimtebeslag, dat er geen verdroging of vernatting plaatsvindt en dat de uitbreiding geen barrière-werking veroorzaakt

Vogelaanvaringen

De gevolgen van Lelystad Airport voor de vliegveiligheid zijn uitgebreid en zorgvuldig onderzocht. Om een beeld te krijgen van de vogelaantallen en vogelbewegingen in de omgeving van Lelystad Airport en op de aansluitroutes, zijn er diverse onderzoeken uitgevoerd welke hieronder samengevat worden weergegeven.

Onderzoek Mer 2014

In het MER uit 2014 zijn vogelbewegingen van en naar Natura 2000-gebieden en de kans dat de betrokken vogels daarbij luchtlagen gebruiken waarin ook vliegverkeer van en naar Lelystad vliegt, onderzocht. Het onderzoek naar het risico spitste zich toe op de luchtlaag tussen 0 en 300 m omdat de kans op een vogelaanvaring daar het grootst is. Uit dit onderzoek is naar voren gekomen dat het risico op aanvaringen met vogels in de omgeving van Lelystad Airport beheersbaar is, mits de vogelbewegingen goed worden gemonitord.

Van september 2017 tot september 2018 is door de provincie Flevoland samen met de exploitant van Lelystad Airport een nulmeting uitgevoerd op en in de directe nabijheid van de luchthaven. Het resultaat van de nulmeting heeft geen bijzonderheden opgeleverd en bevestigt het beeld dat in het MER 2014 is bepaald, namelijk dat het risico op aanvaringen met foeragerende vogels in de omgeving van Lelystad Airport beheersbaar is, zo lang dit goed gemonitord wordt. Op basis van de dit onderzoek en de nulmeting wordt monitoring ingericht. Dit vormt tegelijkertijd de maatregel waarin de zienswijze naar wordt gevraagd.

Onderzoek op hoogte 0-1.800 meter en 1.800-3.200 meter

Daarnaast is in een tweetal aanvullende studies de effecten van vogelbewegingen op de vliegveiligheid in verschillende hoogtebanden (0-1.800 m en 1.800-3.200 m) onderzocht.

Voor het bepalen van de invloed van de breedfrontvogeltrek in relatie tot de ligging van de aansluitroutes (de band tussen 1.800 en 3.200 m) zijn meerjarige data van de Koninklijke Luchtmacht (KLu) gebruikt, die zijn verzameld met de KNMI-radar in De Bilt in de periode van 2012 tot en met 2017. Het radaronderzoek geeft op systematische wijze inzicht in vogels op verschillende hoogtes. De methodiek om gegevens over de dichtheid van vliegende vogels aan de bundel van een weerradar (zoals de KNMI-radar) te onttrekken, is gevalideerd met tellingen. De gebruikte radar is de dichtst bij Lelystad Airport gelegen radar. Deze radar is representatief voor de breedfrontvogeltrek boven Lelystad Airport en de tijdelijke aansluitroutes. Er is nauwe afstemming geweest tussen de KLu en het onderzoeksbureau. Hierbij is gebruik gemaakt van de ervaringen die de KLu heeft met vogeltrekradar en het uitgeven van vogeltrekwaarschuwingen. Bij het leveren van de data aan het onderzoeksbureau, is door de KLu instructie gegeven over de wijze van verwerking van de data en hoe deze geïnterpreteerd moeten worden. De KLu heeft de analyse van de data in de conceptrapportage van het onderzoeksbureau beoordeeld. Deze data geven een representatief beeld van de breedfrontvogeltrek (spreiding van trekvogels) over het voor de nadering- en vertrekroutes van Lelystad Airport relevante gebied. De conclusie is dat er op de aansluitroutes, in de hoogteband van 1.800 en 3.200 m, geen sprake is van een duidelijk verhoogd risico voor het luchtverkeer.

Een tweede aanvullend onderzoek, dat na de actualisatie van het MER is uitgevoerd, richtte zich op het risico van vogelaanvaringen in de hoogteband tussen 0 en 1.800 meter. Uit het rapport van mei 2018 komt naar voren dat er geen extra aandacht noodzakelijk is voor de vliegtuigbewegingen van trekkende vogels in de luchtlagen boven 600 meter.

Het militaire vogeltrekwaarschuwingssysteem is voor het civiele verkeer niet goed toepasbaar en heeft nauwelijks toegevoegde waarde. Het overgrote deel van de vogeltrek vindt plaats op lage hoogte. Civiele toestellen vliegen maar korte tijd in deze hoogteband; Voor de Koninklijke Luchtmacht is vanwege laagvlieg oefeningen door straaljagers wel een risico. Staaljagers vliegen dan langdurig horizontaal en zijn door hun hoge snelheid en type motor (waarvan ze er maar één hebben) heel gevoelig voor botsingen met vogels.

Q: C54 + C18 + K14

Indiener geeft aan dat het rapport 'Vormt vogeltrek een risico voor het luchtverkeer van en naar Lelystad Airport?' (van Bureau Waardenburg), slechts een beschrijvende literatuurstudie is, die ernstige fouten en tekortkomingen bevat. Voor dit vogelonderzoek, uitgevoerd ten behoeve van de actualisatie MER Lelystad Airport, werd gewerkt met data van de KNMI weerradar te De Bilt. Deze radar heeft een reikwijdte van slechts 5 tot 25 km. In het genoemde rapport wordt ten onrechte geclaimd dat daarmee vogelbewegingen kunnen worden waargenomen rond het hemelsbreed 50 km verderop gelegen vliegveld Lelystad. In het gepubliceerde MER d.d. 17 april 2018 werden onder punt 7.4.1. deze foutieve conclusies van Bureau Waardenburg integraal overgenomen. Wellicht was het voor de Commissie voor de m.e.r. onmogelijk om op korte termijn (van 12 april 2018 - toen het bericht bij de Commissie binnenkwam - tot het uitreiken van het MER rapport op 17 april jl. aan de minister) de aangedragen nieuwe feiten te controleren en door te voeren in het geactualiseerde MER of een inlegvel met een melding hiervan te produceren.

De kans op aanvaringen met vogels blijft zorgelijk, de onderzoeken die gebruikt zijn geven geen reëel beeld van de vogels in de omgeving van het vliegveld en Gelderland en Overijssel, sommige typen vogels zijn bijvoorbeeld niet meegenomen (watervogels, ganzen, gierzwaluwen) en er is onvoldoende gekeken naar het gedrag van vogels. Het gebied waar naar gekeken is, is te klein gekozen. Het is jammer dat u dit niet heeft willen herberekenen op basis van recentere en betere data (bestaande data van defensie en gebruik van betere radars).

Mocht er een vogelaanvaring komen die leidt tot een vliegtuigcrash, dan dient het ministerie van IenW alle schade die hieruit voortvloeit te betalen.

A:

De gevolgen van de komst van handelsverkeer op Lelystad Airport voor vogels en vliegveiligheid zijn uitgebreid en zorgvuldig onderzocht. Deze vogelonderzoeken geven voldoende onderbouwing voor een positief besluit, zowel in relatie tot de mogelijke verstoring van vogels door het vliegverkeer als het potentiële risico van vogelaanvaringen. De resultaten van het onderzoek zijn gebaseerd op een literatuurstudie, het gebruik van bestaande vogel- en radargegevens en door het onderzoeksbureau uitgevoerd veldonderzoek. Om een volledig beeld te krijgen van de vogelaantallen en -bewegingen in de omgeving van de luchthaven en op de aansluitroutes is in eerste instantie onderzoek uitgevoerd t.b.v. het MER 2014. Aanvullend daarop is in twee onderzoeken specifiek naar vogels op verschillende hoogtebanden gekeken. Ook is t.b.v. de meerjarige monitoring een nulmeting van vogelaantallen en -bewegingen in de directe omgeving van de luchthaven gehouden. Zie verder de reactie op de eerste zienswijze in deze paragraaf voor een toelichting op de onderzoeken.

Voor het onderzoek naar de breedfrontvogeltrek op de aansluitroutes van Lelystad Airport zijn de data van de KNMI-weerradar gebruikt omdat deze radar het dichtst bij Lelystad Airport ligt, de afstand is ca 30 km. Hoewel deze radar een veel groter bereik heeft, is voor het bepalen van een driedimensionaal beeld van de vogeltrek (met een hoogte component) het bereik beperkt (5 tot 25 km). Om een zo goed mogelijk plaatje te krijgen van de breedfrontvogeltrek waarin fluctuaties zijn verdisconteerd, is een dataset gebruikt die de periode 2012 tot en met 2017 bestrijkt. De dataset bevat registraties van het aantal vogels per 5 minuten-periode, per hoogteklasse van 200 m, tot een hoogte van 4.000 m. Hierdoor is de analyse gebaseerd op een grote hoeveelheid data. De methodiek om gegevens over de dichtheid van vliegende vogels aan de bundel van een weerradar (zoals de KNMI radar) te onttrekken, is gevalideerd met tellingen. Gezien de beproefde en gevalideerde methodiek om de dichtheid van vliegende vogels met weerradar te meten en de grote hoeveelheid geanalyseerde data, geeft dit radaronderzoek een accuraat beeld van het aanbod aan vliegende vogels in het onderzoeksgebied rond de radar.

Met de dataset van de KNMI-radar is een beeld bepaald van de breedfrontvogeltrek in het gebied tot 25 km rond de radar. Dit beeld is representatief voor de breedfrontvogeltrek op de aansluitroutes omdat de breedfrontvogeltrek over grote gebieden in Nederland min of meer gelijkmatig verloopt. Dat wil zeggen dat op de schaal van Nederland er in aard en omvang van de trek, slechts kleine verschillen van oost naar west te zien zijn (dwars op de trekrichting) en dat de verschillen in het verlengde van de trekrichting (NO-ZW) zelfs verwaarloosbaar zijn. Dit blijkt uit eerder verricht onderzoek².

² Zichtbare Vogeltrek over Nederland; Lensink R., H. van Gasteren, F. Hustings, L. Linnartz, F. Vogelzang, C. Witkamp, L.S. Buurma & G. van Duin (red.) 2002.

Er is nauwe afstemming geweest tussen de KLu en het onderzoeksbureau. Hierbij is gebruik gemaakt van de ervaringen die de KLu heeft met vogeltrekradar en het uitgeven van vogeltrekwaarschuwingen. Bij het leveren van de data aan het onderzoeksbureau, is door de KLu instructie gegeven over de wijze van verwerking van de data en hoe deze geïnterpreteerd moeten worden. De KLu heeft de analyse van de data in de conceptrapportage van het onderzoeksbureau beoordeeld.

Q: D15 + C51

Indieners geven aan te verwachten dat er in het geval van vogelaanvaringen druk uitgeoefend zal worden om beleid te voeren om aanwezige vogels te verjagen of te vernietigen. Het afschieten van vogels kan er vervolgens weer toe leiden dat vogels (ganzen) op grotere hoogte gaan vliegen, wat ook weer de kans op vogelaanvaringen vergroot. Oftewel dweilen met de kraan open. Daarnaast geeft het faunabeheerplan van de provincie Flevoland nu al aan dat er op grote schaal vogels verjaagd moeten worden, terwijl dit in het Wijzigingsbesluit niet vermeld staat. Het faunaplan is daarmee in strijd met het Wijzigingsbesluit.

A:

Uit de onderzoeken over het risico op vogelaanvaringen volgt dat geen aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn, zoals het verjagen of doden in de omgeving van de luchthaven. Uit de voor Lelystad Airport uitgevoerde onderzoeken naar vogelaanvaringen blijkt dat alleen in de directe omgeving van de luchthaven (tot 6 km afstand en 300 meter hoogte) monitoring van vogels en vliegtuigbewegingen nodig is. In het Faunabeheerplan 2019-2023 staat niet dat vogels verjaagd moeten worden. De provincie Flevoland, die het bevoegd gezag is voor het faunabeheer, heeft in het Faunabeheerplan Flevoland 2019-2023 de mogelijkheid opgenomen om een aanvraag te kunnen indienen voor een ontheffing. Dit is uit voorzorg, voor het geval zich onvoorziene situaties voordoen waarbij incidentele verjaging in de aan- en uitvliegpaden in de directe omgeving, toch nodig mocht zijn. Het bejagen ten behoeve van de luchtvaartveiligheid, buiten het terrein van de luchthaven, is niet aan de orde.

8.8 Milieueffecten | Geluid

Het MER maakt voor de luchtvaart de wettelijk voorgeschreven jaargemiddelde geluidsbelasting (Lden) inzichtelijk. Op basis van deze verwachte geluidsbelasting wordt ingeschat hoeveel mensen ernstig gehinderd of ernstig slaapverstoord zullen zijn. De jaargemiddelde geluidsbelasting door Lelystad Airport wordt in samenhang met de al bestaande belasting in het gebied bekeken, zoals van weg- en railverkeer en industrie. In het MER voor Lelystad Airport is geen rekening gehouden met vliegverkeer van en naar andere luchthavens. Dit verkeer (voornamelijk naar Schiphol en militair verkeer) vliegt in de regel zo hoog dat het effect op het opgetelde geluid wegvalt.

Uit het geactualiseerd MER 2018 blijkt dat het aantal ernstig geluidgehinderde inwoners bij de eindsituatie van 45.000 bewegingen lager wordt dan eerder was berekend in het MER 2014. Dit komt onder andere doordat vliegtuigen eerder (voor Biddinghuizen) mogen stijgen. De nieuwe berekeningen laten verder zien dat de grenswaarden in de handhavingpunten hoger worden vanwege de hogere geluidbelasting dichtbij de luchthaven. De laagst wettelijke 48 dB(A) Lden-contour ligt alleen binnen de provincie Flevoland.

8.8.1 Onderwerpen uit meermalig ingediende zienswijzen

Q: S4 + SW7

Laagvliegen zorgt voor geluidsoverlast voor honderdduizenden mensen en voor slaapverstoring doordat van 6 uur 's morgens tot middernacht vliegtuigen laag kunnen overkomen.

A:

In de actualisatie van het MER zijn ook de milieueffecten van de tijdelijke aansluitroutes voor 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar, aangevuld met een hoeveelheid klein luchtverkeer in beeld gebracht. Hierbij is gekeken naar alle relevante milieuaspecten die kunnen spelen ten aanzien van de aansluitroutes. De conclusie van de MER-actualisatie over de tijdelijke aansluitroutes is dat geen wettelijke normen worden overschreden en dat de effecten van de gehele route ruim passen binnen de effecten die in de MER-actualisatie in beeld zijn gebracht voor de eindsituatie met 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar, aangevuld met bewegingen voor klein luchtverkeer, zakelijk en MRO-verkeer en helikopterverkeer.

In paragraaf 6.2 van het hoofdrapport worden de aantallen ernstig gehinderden in de tijdelijke situatie met 10.000 vliegtuigbewegingen en in de definitieve situatie bij 45.000 vliegtuigbewegingen gepresenteerd. Uit tabel 18 is af te leiden dat er in de geactualiseerde MER voor de tijdelijke situatie met 10.000 bewegingen, gebruikmakend van routeset B+, 187 ernstig gehinderden zijn binnen de 40 dB(A) Lden-contour. Voor de situatie met 45.000 bewegingen is dit 2.930 ernstig gehinderden binnen de 40 dB(A) Lden-contour (B+ routeset). Binnen de laagste wettelijke contour van 48 dB(A) Lden zijn er 43 ernstig gehinderden in de tijdelijke situatie met 10.000 vliegtuigbewegingen en 146 ernstig gehinderden in de situatie met 45.000 vliegtuigbewegingen.

In paragraaf 6.3 van het hoofdrapport worden de aantallen ernstig slaapverstoorden in de tijdelijke situatie met 10.000 vliegtuigbewegingen en in de definitieve situatie bij 45.000 vliegtuigbewegingen gepresenteerd. Uit tabel 19 is af te leiden dat er in de geactualiseerde MER voor de tijdelijke situatie met 10.000 bewegingen, gebruikmakend van routeset B+, 64 ernstig slaapverstoorden zijn binnen de 30 dB(A) Lnight-contour. Voor de situatie met 45.000 bewegingen is dit 2.318 ernstig slaapverstoorden binnen de 30 dB(A) Lden-contour (B+ routeset). Binnen de contour van 40 dB(A) Lnight zijn er 43 ernstig gehinderden in de tijdelijke situatie met 10.000 vliegtuigbewegingen en 146 ernstig gehinderden in de situatie met 45.000 vliegtuigbewegingen.

8.8.2 Onderwerpen uit zienswijzen

Q: A33

Is het actieplan van toepassing op Lelystad Airport?

A:

Richtlijn 2002/49/EG inzake de evaluatie en beheersing van omgevingslawaai bevat de verplichting om geluidsbelastingkaarten te maken voor belangrijke luchthavens. Belangrijke luchthavens zijn luchthavens waar jaarlijks meer dan 50.000 vliegtuigbewegingen plaatsvinden, met uitsluiting van oefenvluchten met lichte vliegtuigen. De verplichting geluidbelastingkaarten te maken voor belangrijke luchthavens is geïmplementeerd in de Wet luchtvaart en geldt per 31 december 2018. Op grond van artikel 8a.45, eerste en tweede lid, van de Wet luchtvaart moet de minister geluidbelastingkaarten vaststellen voor respectievelijk luchthaven Schiphol en 'belangrijke luchthavens'. Aan de hand van een geluidbelastingkaart stelt de minister een actieplan vast met betrekking tot de luchthaven (artikel 8a.48 Wet luchtvaart). Luchthaven Lelystad is geen 'belangrijke luchthaven' als bedoeld in deze Richtlijn, omdat deze luchthaven niet voldoet aan het in artikel 8a.44, tweede lid, van de Wet luchtvaart neergelegde criterium '50.000 vliegtuigbewegingen met uitsluiting van oefenvluchten met lichte vliegtuigen als bedoeld in hoofdstuk 5.2 ECAC. CEAC Doc 29 Report on standard Method of Computing Noise around civil airports'. In 2018 bestonden 72.525 van de in totaal 103.365 vliegtuigbewegingen op Lelystad Airport uit oefenvluchten (bron: CBS Statline). Dit betekent dat Luchthaven Lelystad met 30.840 vliegtuigbewegingen niet zijnde oefenvluchten ruim onder het criterium van 50.000 vliegtuigbewegingen blijft. De verplichting uit de richtlijn voor de minister om geluidbelastingkaarten te maken en actieplannen op te stellen voor belangrijke luchthavens is dan ook niet van toepassing op Luchthaven Lelystad.

Q: C34 + C37 + D23

Geef eerlijke voorlichting wat voor geluid bewoners kunnen verwachten in het hele gebied waar de toestellen vliegen als ze onder de 6.000 voet zitten. Want de geluidsanimaties op 5 km van de bebouwing zijn totaal niet relevant voor de beleving onder een toestel op 2.000 tot 3.000 voet.

Verzoek om de tijdsduur van de geluidverstoringen per vliegtuig in de laag-, midden- en hoogvliegzone te bepalen, zodat de geluidsverstoring in tijdsduur definitief bepaald kunnen worden. Rekenenheden als Lden geven geen goede indruk van de ervaren last, omdat het gemiddelde geluidsbelasting weergeeft. Ongewenste geluidspieken worden gecompenseerd met stille periodes. Daarnaast is niet alleen het geluidsniveau van belang, maar ook het aantal momenten op de dag dat dit voorkomt.

A:

Er is op verschillende manieren inzichtelijk gemaakt wat de geluidbelasting en geluidniveaus zijn van vliegverkeer van en naar Lelystad Airport. In het geactualiseerde MER dat voor Lelystad Airport is opgesteld zijn de wettelijk verplichte totale geluidsbelasting in kaart gebracht. De aansluitroutes zijn daarin mee genomen. Om een indicatie te geven een individueel passerend vliegtuig zijn ook de maximale geluidniveaus op verschillende hoogtes, vluchtfases en locaties gepresenteerd. Hiermee biedt het MER inzicht in alle essentiële informatie over de geluidseffecten van het voorgenomen gebruik van Lelystad Airport. De

minister van IenW kan daarmee het milieubelang volwaardig meenemen in haar besluit over het in gebruik nemen van Lelystad Airport. De Commissie voor de m.e.r. heeft dit oordeel ook bevestigd. Daarnaast zijn er animaties gemaakt waarmee de geluidbeleving gesimuleerd kan worden op verschillende hoogtes en locaties en is in 2018 een belevingsvlucht georganiseerd om een mensen een zo realistisch mogelijke indruk van het te verwachten geluid te geven.

Q: C46

Alle bekende marges en afwijkingen in het MER moeten voor iedereen leesbaar en herkenbaar zijn zodat de geluidseffecten van een 'worst case scenario' inzichtelijk zijn. De grote onzekerheid in de modelberekeningen is een aanvullende reden om rekening te houden met een veiligheidsmarge voor de burger.

A:

Bij de geluidberekeningen voor de actualisatie van het MER voor Lelystad Airport worden ten aanzien van het luchtverkeer verschillende uitgangspunten gehanteerd. In de gevoeligheidsanalyse in paragraaf 5.6.1. wordt een worst-case van de geluidseffecten gepresenteerd, waarmee een bandbreedte van effecten inzichtelijk wordt. Handhaving van de vastgestelde grenswaarden in de handhavingspunten zorgt ervoor dat de berekende geluidbelasting van het vliegverkeer in de praktijk binnen de geluidcontouren blijft, die ten grondslag liggen aan het beperkingengebied en zorgen voor de verdeling van het geluid over de baan. Het stelt daarnaast een duidelijke grens aan de geluidbelasting waar mensen wonen.

De vastgestelde grenswaarden in handhavingspunten worden berekend aan de hand van een door de Regeling burgerluchthavens voorgeschreven rekenmodel. Deze grenswaarden in handhavingspunten mogen niet worden overschreden en worden gehandhaafd door de ILT. Juist vanwege de werking van deze systematiek zijn voor de actualisatie van het MER diverse gevoeligheidsanalyses uitgevoerd om een scherp beeld te krijgen van de gevoeligheid van verschillende aannames, zoals de inzet van meer stille of luidruchtige vliegtuigen. De resultaten hiervan zijn neergelegd in de actualisatie van het MER uit 2018.

Q: C40

In het besluit wordt enkel gekeken naar ernstig gehinderden. Er zijn echter veel meer mensen die hinder van het vliegverkeer zullen gaan hebben. Verzoek om aan te geven hoeveel woningen, mensen, en hectaren natuurgebied en recreatiegebieden er liggen onder de vliegroutes. Hierbij moet dB de basis zijn en niet Lden.

A:

In het MER voor Lelystad Airport zijn de resultaten van de milieueffectberekeningen opgenomen. Conform de daarvoor geldende regels voor geluid zijn de resultaten gepresenteerd van het aantal woningen en aantal mensen die ernstig gehinderd en slaapverstoord zullen raken binnen de wettelijke en niet-wettelijke geluidscontouren. Hierbij horen de geluidsmaten Lden en Lnight. Tevens zijn er oppervlakten gepresenteerd waarbinnen effecten zullen optreden. De Commissie voor de m.e.r. is van oordeel dat de actualisatie van het MER alle aspecten beschouwt die moesten worden geactualiseerd. De overige gegevens uit het MER, zoals bijvoorbeeld de gegevens over effecten op de natuur, zijn nog voldoende actueel. De Commissie concludeert dat de actualisatie van het MER alle essentiële informatie over de geactualiseerde milieueffecten van het voorgenomen gebruik van Lelystad Airport bevat, zodat de minister van IenW het milieubelang volwaardig kan meewegen in haar besluit over dat gebruik.

Q: C16 + C21

De cumulatieve effecten van onder andere weg, spoor, industrie en luchtvaart dienen onderzocht te worden voor zowel de milieu- als de gezondheidseffecten en deze moeten publiek inzichtelijk en openbaar gemaakt worden. Hierbij moeten ook de plannen voor lagere overheden worden meegenomen. Het studiegebied van het MER is te klein gekozen. Cumulatieve effecten moeten ook voor andere gebieden dan Flevoland worden berekend, onder andere voor de Natura 2000-gebieden onder de aansluitroutes. Het voldoet zo niet aan nationale en Europese regelgeving.

A:

Paragraaf 7.5 van de Actualisatie van het MER uit 2018 beschrijft de onderzochte cumulatie van geluid. Aanvullend ten opzichte van het MER uit 2014 is de cumulatie van geluid ook onderzocht voor een groter gebied. De effecten van de geluidscumulatie op gezondheid zijn in paragraaf 7.3 van de Actualisatie van het MER uit 2018 beschreven.

Q: A63

Doordat bij Lelystad Airport de routes al vast liggen en niet worden aangepast aan de wind, zal er veel geluidsoverlast zijn. De infrastructuur van de luchthaven is een belemmerende factor.

A:

Het baangebruik is mede afhankelijk van de windrichting: zo wordt er in principe altijd tegen de wind in gestart en geland. Op Lelystad Airport is sprake van slechts één baan die naar en van twee kanten kan worden bevlogen. In Nederland komt (zuid-) westelijke wind vaker voor. Daar is rekening mee gehouden bij het verwachte baangebruik en dus ook in de geluidberekeningen. Op basis daarvan is de geluidsruimte in de handhavingspunten bepaald. Op basis van die ruimte zal gehandhaafd worden.

8.9 Milieueffecten | Geluidsberekeningen

De jaargemiddelde geluidsbelasting wordt aangeduid met Lden, de wettelijk voorgeschreven jaargemiddelde geluidbelasting van alle categorieën vliegtuigen die in een etmaal over een bepaald gebied vliegen. Bij de berekening tellen de hardheid en duur van het geluid, plus het tijdstip waarop het geluid optreedt. Geluid 's avonds (van 19.00 tot 23.00 uur) en 's nachts (van 23.00 tot 7.00 uur) wordt zwaarder meegewogen dan geluid dat overdag wordt geproduceerd. De bepaling van deze waardes is een complexe berekening. Het hoogste geluidsniveau van een individuele passage wordt het piekniveau genoemd, ook wel de Lmax. In tegenstelling tot de wettelijk voorgeschreven Lden-maat is de Lmax een indicatieve – niet wettelijke – maat met een bandbreedte. Er bestaan geen wettelijke normen voor piekgeluid. De actualisatie van het MER geeft ook inzicht in deze indicatieve piekgeluidniveaus. Belangrijk hierbij is dat Lmax en Lden twee verschillende maten zijn die niet met elkaar te vergelijken zijn.

8.9.1 Onderwerpen uit meermalig ingediende zienswijzen

Q: SB11

In de geluidsberekeningen van het MER zijn de permanente bewoners van de recreatieparken Boschberg, Bremerberg, Landal en Molecaten niet meegenomen binnen de geluidscontouren met een geluidsbelasting van respectievelijk 40, 48, 56 en 70 dB(A) Lden. Het ontwerp-luchthavenbesluit definieert in artikel 1 een woning als volgt: gebouw dat geheel of gedeeltelijk voor bewoning is bestemd. Volgens deze definitie vallen ook de woningen op onder meer de recreatieparken aan de randmeerkust van Flevoland onder het begrip woning. De geluidseffecten van het ontwerp-luchthavenbesluit op deze woningen, zoals het effect van verstoorde nachtrust, zijn ten onrechte niet meegenomen in het MER. Dit omdat deze woningen, blijkens de BAG-viewer, niet opgenomen zijn in het BAG-bestand dat als basis heeft gediend voor het woningenbestand. Het aantal woningen binnen de geluidscontouren, het aantal inwoners binnen de contouren en het aantal ernstig gehinderde personen is dus hoger dan in het MER-rapport is beschreven. Dat betekent dat de afwegingen om tot het Wijzigingsbesluit te komen op basis van onvolledige informatie zijn gedaan.

A:

Voor de actualisatie van het MER is het 'Woningbestand Lelystad Airport 2017' opgesteld. Bijlage 6 van de actualisatie van het MER beschrijft de totstandkoming van dit woningbestand. Het woningbestand ontleent de adreslocaties aan de Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG), dat wordt beheerd door het Kadaster. De BAG bevat per gemeente de gemeentelijke basisgegevens van alle adressen en gebouwen in die gemeente. De gebouwen bevatten adreslocaties bestaande uit één unieke puntlocatie. Hieraan worden gegevens gekoppeld, waaronder het bijbehorende gebruiksdoel van de adreslocatie. Voor het bepalen van het aantal inwoners en woningen is het woningbestand gefilterd op adreslocaties met gebruiksdoel woonfunctie. Als de functie anders is omschreven in het BAG, zoals het geval is bij een recreatieve functie, is het adres niet meegenomen. Het bepalen van het aantal ernstig gehinderden en slaapverstoorden richt zich op inwoners en woningen.

Q: SB17

Dronten-West en Swifterbant krijgen veel geluidsoverlast als gevolg van het aanvliegen van Lelystad Airport.

A:

In het MER zijn de geluidseffecten van de routes van en naar Lelystad Airport in beeld gebracht. Bij het ontwerp van de vliegroutes zijn woonkernen zoveel mogelijk ontwaken. Dronten-West en Swifterbant liggen buiten de wettelijke geluidscontouren. Naast de wettelijke contouren is ook de lagere niet-wettelijke

40 dB(A) Lden contour berekend, waar Dronten-West en Swifterbant grotendeels binnen vallen. Op de meeste locaties is de 40 dB(A) Lden contour kleiner dan eerder verondersteld. Er zullen – ondanks het ontwijken van woonkernen – naar verwachting bijna 3.000 mensen ernstige geluidshinder ondervinden in het gebied van de niet-wettelijke geluidscontour van 40 dB(A) Lden. Een deel hiervan woont inderdaad in Dronten-West en Swifterbant.

Q: SP17

De ernstige gehinderden zijn woonachtig in Flevoland (en dus niet elders). Het aantal van hen bedraagt een factor 80 lager dan wanneer de op Lelystad Airport af te handelen vluchten op Schiphol gaan plaatsvinden.

A:

De actualisatie van het MER Lelystad Airport vormt een belangrijke bron van informatie over de verwachte milieueffecten als gevolg van de ontwikkeling van de luchthaven. Hierbij wordt alleen gekeken naar de effecten die de vliegtuigbewegingen hebben op de omgeving van Lelystad Airport. In paragraaf 5.4 van het hoofdrapport worden het aantal ernstig gehinderden binnen de 40, 48, 56 en 70 dB(A) Lden gepresenteerd. Uit de tabel is af te leiden dat er in de geactualiseerde MER voor de situatie met 45.000 bewegingen, gebruikmakend van routeset B+, 2.930 ernstig gehinderden zijn binnen de 40 dB(A) Lden contour. Hierbij zijn er zowel ernstig gehinderden in gemeenten binnen als buiten de provincie Flevoland. Binnen de laagste wettelijke contour van 48 dB(A) zijn er 146 ernstig gehinderden; deze adressen liggen alle binnen Flevoland.

8.9.2 Onderwerpen uit zienswijzen

Q: C30

De rekenmodellen die gehanteerd zijn in het MER zijn niet betrouwbaar.

A:

Het MER is tot stand gebracht op basis van wettelijke voorschriften. Voor regionale luchthavens is tot op heden één model beschikbaar en wettelijk voorgeschreven: NRM. Hiermee is dan ook gerekend. De berekeningen in het kader van de actualisatie van het MER zijn uitgevoerd door de bureaus To70 en Adecs Airinfra en gevalideerd door het NLR daarnaast is er een contra-expertise uitgevoerd door het bureau dBvision. Tot slot heeft de Commissie voor de m.e.r. het MER getoetst en positief geadviseerd over de actualisatie van het MER.

Q: $25 + C38 + C65 + C96 + C97 + C98 + C64 + C50 + C95$

Uw ministerie wist aantoonbaar al in juni 2017 dat een foute modellering van de atmosferische demping in de 'oude' rekenmethode leidt tot een te laag berekende geluidsbelasting. Toch heeft u besloten om dezelfde, foutieve methodiek weer toe te passen in het MER 2018, zonder melding te maken van dit gebrek. U heeft de Tweede Kamer niet goed ingelicht. De grote verschillen tussen de metingen en berekeningen kunnen wel degelijk worden toegeschreven, althans voor een deel, aan een systematische fout in de berekeningen aangeduid als 'atmosferische demping'. U heeft deze fout ruim een jaar voor uw schrijven zelf reeds geconstateerd in het kader van Schiphol-berekeningen. Ook de bewonersdelegatie MER-Contra Expertise is daarmee fout voorgelicht aangaande de toegepaste atmosferische condities, waardoor zij geen goed oordeel heeft kunnen vellen over de correctheid van de geluidsberekeningen. Indiener wijst er op dat de geluidscontouren niet correct zijn berekend en daardoor te klein. Tevens is aangetoond dat de bepaalde grenswaarden in alle handhavingspunten onjuist zijn. Indiener maakt bezwaar tegen het vaststellen van de geluidscontouren en grenswaarden in de voorgestelde handhavingspunten. Dit om meerdere redenen, zoals:

- Tijdens de belevingsvlucht is uit metingen gebleken dat er significant hogere geluidsniveaus gemeten zijn dan berekend. Dit is aangetoond in uitgebreide en onderbouwde aan u aangereikte rapporten. Betreurenswaardig is dat u de discussie daarover niet wenst te voeren.
- U heeft niet gewerkt met de meest actuele inzichten, zoals u heeft toegezegd; het gaat hierbij in het bijzonder om: het niet hanteren van Doc29, de foutieve behandeling van de laterale geluidsverzwakking en de gebruikte geluidstabellen, die niet geldig zijn bij 15° C. Steeds met hetzelfde (cumulatieve) effect: de berekende waarden zijn te laag.
- Het is niet acceptabel dat u niet heeft gewerkt met Doc29, zoals ook verplicht is vanuit de EU, terwijl Lelystad Airport daarvoor om meerdere redenen bijzonder geschikt is, ook als beoogde 'Twin Airport' met Schiphol.

- Daarbij is het bovendien noodzakelijk om de cumulatie van de geluidbelasting bij de besluitvorming te betrekken. Dat is niet gebeurd.
- Volgens de analyse van indiener waren vele van de door indiener in zijn zienswijzen met bijlage aangegeven fouten reeds bekend, waardoor de Tweede Kamer en de bevolking niet juist zijn geïnformeerd. Dat heeft het vertrouwen ernstig geschaad.

Samenvattend zijn de geluidberekeningen niet representatief voor de werkelijk te verwachten situatie. Dit brengt met zich mee dat het luchthavenbesluit niet kan worden vastgesteld en dat het Luchthavenbesluit Lelystad onrechtmatig is.

A:

De belevingsvlucht was een wens van bewoners onder de vliegroutes en is door het ministerie opgezet om de mensen een indruk te geven van het geluid van een overvliegend toestel in de eigen omgeving.

Uitgangspunt was om alle naderings- en vertrekroutes van Lelystad Airport één keer te vliegen. Dit voor de vliegroutes en minimale hoogtes die worden gevlogen in de tijdelijke situatie tot 10.000 vliegtuigbewegingen per jaar. In de toekomstige praktijk zal er veelal hoger gevlogen kunnen worden. De metingen waren bedoeld om mensen een getalsmatige referentie te geven bij hun beleving, niet om berekeningen in het MER te verifiëren of om de effecten van geluid op gezondheid te meten. Dit is vooraf duidelijk gecommuniceerd met betrokken vertegenwoordigers van omwonenden. Tijdens de belevingsvlucht zijn de piekwaarden gemeten. Dit zijn, in tegenstelling tot de berekende piekwaarden, momentopnames bij specifieke omstandigheden. Aangezien het slechts één vlucht betreft en het meetplan niet ingericht was op een vergelijking met berekende piekwaarden, kunnen daar geen conclusies aan worden verbonden.

De belevingsvlucht is mede aanleiding geweest voor het kabinet om het project meten en berekenen van vliegtuiggeluid te starten. Het doel van het project is het verbeteren van zowel berekeningen als metingen van vliegtuiggeluid en het onderling versterken van beide methodes om zodoende voor iedereen tot betrouwbare en herkenbare gegevens te komen op basis waarvan burgers goed geïnformeerd worden en weloverwogen beleidskeuzes kunnen worden gemaakt.

Het rekenvoorschrift Doc29 is momenteel alleen voor Schiphol beschikbaar. Voor regionale luchthavens is tot op heden één model beschikbaar en wettelijk voorgeschreven: NRM. De toepassing van Doc29 (rekenvoorschrift) is op dit moment niet beschikbaar voor toepassing voor regionale luchthavens van nationale betekenis zoals Lelystad. De Commissie voor de m.e.r. heeft dit in haar beoordeling van de actualisatie MER Lelystad Airport ook onderschreven. Zij geeft ook aan dat Doc29 vooral een verdere detaillering van berekeningen mogelijk maakt, wat wel relevant is voor een luchthaven in gebruik, maar minder voor een nieuwe luchthaven waarvan het gebruik alleen op hoofdlijnen bekend is. Zodra het Doc29 rekenmodel voor Schiphol wettelijk is geïmplementeerd, zal worden besloten of dit rekenvoorschrift ook wordt ingevoerd voor geluidberekeningen voor andere burgerluchthavens.

Om Doc29 geschikt te maken voor luchthavens van regionale betekenis moet een aantal stappen worden doorlopen. Zo ontbreken sommige geluidgegevens van vliegtuigtypes in de ANP database en moeten deze worden ingeschat op basis van een substitutiemethode. Verder ontbreken helikoptergegevens en zijn voor het kleine verkeer onvoldoende gegevens beschikbaar. Dit vergt dat geluid- en prestatiegegevens van het verkeer geschikt moeten worden gemaakt om te kunnen rekenen volgens dit rekenvoorschrift. Ook dient de software aangepast te worden om op grond van Doc29 te rekenen, omdat de huidige Lden tool daarvoor niet geschikt is. Omdat Doc29 dan ook voor luchthavens van regionale betekenis zal gaan gelden (waarvoor de provinciebesturen bevoegd gezag zijn), zal hiervoor een proces met alle betrokken partijen moeten worden doorlopen, te meer omdat op basis van geluidberekeningen bepalingen worden opgenomen in een luchthavenbesluit en partijen aan dat besluit rechtszekerheid ontnemen. Momenteel wordt bezien of, en zo ja, op welke wijze en wanneer Doc29 voor de regionale luchthavens geschikt gemaakt en geïmplementeerd kan worden.

In deze zienswijze wordt gesuggereerd dat door een verkeerde aanname over de standaardtemperatuur (25 in plaats van 15 °C) in berekeningen met Doc29 en NRM er een onderschatting van ca 1,5 dB is van de berekende waarden. Dat klopt niet. Voor het berekenen van jaargemiddelde geluidbelasting in NRM wordt uitgegaan van jaargemiddelde (ICAO) standaard-atmosfeer op zeeniveau, met een standaard temperatuur van 15 °C, dus niet van 25 °C. De toepassing van geluidgegevens van vliegtuigcategorieën voor atmosferische demping in het NRM model kan niet geassocieerd worden met een specifieke standaardatmosfeer (temperatuur en luchtvochtigheid), maar moet worden gezien als een demping die past bij een range van gemiddelde condities. De basis is vastgelegd in de SAE-AIR-1845 standaard. In deze standaard, en in de EU richtlijn 2015/966 wordt gesteld dat geluidgegevens conform uit SAE-AIR-1845 zijn vastgesteld van toepas-

sing zijn, indien de gemiddelde omstandigheden nabij de grond binnen een bepaald kader liggen. Dit is zowel bij 15°C als bij 25°C en 70 procent relatieve luchtvochtigheid het geval. Er wordt dan ook geen fout gemaakt door deze geluidsgegevens toe te passen.

In het NRM wordt de laterale geluidverzwakking bepaald door twee invloeden. Ten eerste is dit de laterale geluidsdemping door afscherming van de vliegtuigmotoren. Anderzijds betreft het demping door onder andere interactie met de bodem. Beide onderdelen van de laterale geluidsverzwakking worden anders gemodelleerd in Doc29.

Indiener van de zienswijze stelt of suggereert enkele parameters uit NRM eruit te lichten en anders te modelleren. Elk model is een samenhangend geheel van parameters en rekenregels. In Doc29 zijn nog meer modelonderdelen die afwijken van NRM en waarvan onduidelijk is of ze leiden tot hogere of lagere rekenresultaten. Wat dit per saldo precies betekent is niet te zeggen. De berekeningen met Doc29 in het kader van de concept MER Schiphol leiden in ieder geval niet tot een ruimere contour.

Indiener van de zienswijze betoogt verder dat in de actualisatie van het MER er niet gekeken is naar cumulatie van geluid. Dit is onjuist, paragraaf 7.5 gaat uitgebreid in op cumulatie van geluid.

Ten slotte wordt vermeld dat een verschil tussen gemeten en berekende geluidsniveaus in de huidige handhavingssystematiek geen effect zal hebben op de effectieve gebruiksruimte. Immers, de grenswaarden zijn gebaseerd op geluidberekeningen en in de jaarlijkse handhaving zal het werkelijke gebruik getoetst worden op basis van dezelfde methodieken en uitgangspunten als waarmee de grenswaarden zijn bepaald.

Q: C39

Welk geluidsniveau rekent u bij volle belasting van een vliegtuig? Kan dit openbaar worden gemaakt?

A:

In het MER dat voor Lelystad Airport is opgesteld zijn zowel de totale geluidsbelasting op jaarbasis als de maximale geluidsniveaus van een afzonderlijke passage in kaart gebracht. De geluidsniveaus die tijdens een passage optreden zijn van meerdere factoren afhankelijk. Dit hangt onder meer af van het soort vliegtuig, de belasting van het vliegtuig, de vlieghoogte en welk motorvermogen daarbij gehanteerd wordt en de afstand van het vliegpad. Deze laatste factoren kunnen verschillen per moment. In het MER zijn de geluidsniveaus van individuele vluchten met een Boeing 737-800 gepresenteerd, zowel voor de start als voor de landing. Zie hiervoor ook paragraaf 5.5 en 6.5 van het MER. De bijbehorende geluidsberekeningen zijn gedaan volgens de nu geldende wettelijke voorschriften. Alle gebruikte invoergegevens zijn gedocumenteerd en opgenomen in het MER.

Q: C42

Verzoek om na te gaan of het juist is dat geluidsberekeningen berekend voor de rand van de geluidscontouren zijn weergegeven in het MER. Het verzoek om de berekeningen overnieuw te doen en de berekende geluidsbelasting voor de volle breedte van de geluidscontouren te vermelden en daar de passende conclusies aan te verbinden.

A:

In het MER voor Lelystad Airport wordt de geluidsbelasting voor de volle breedte van het studiegebied berekend. Op basis van deze berekening zijn de geluidscontouren vastgesteld. Het MER biedt hiermee alle essentiële informatie ten aanzien van de geluideffecten van het voorgenomen gebruik van Lelystad Airport, zodat de minister van IenW het milieubelang volwaardig kan meewegen in haar besluit over dat gebruik. De Commissie voor de m.e.r. heeft dit oordeel tevens bevestigd.

Q: C13 + C99 + C94 + C32

Van het NRM is vastgesteld dat het structureel het werkelijke lawaai 5 tot 6 dB te laag berekent (Trendvalidatie van Doc.29 berekeningen van NLR, okt. 2018). U heeft toegezegd te rekenen volgens de meest-actuele inzichten. Alleen al om die reden zouden de berekeningen uit moeten gaan van Doc29 in plaats van het oude NRM-model. De gebruikte methode is niet de geldende methode (EU 2015/996). De berekeningen moeten opnieuw gedaan worden. Het niet toepassen van Doc29 is ook in strijd met de Richtlijn omgevingslawaai. Uw ministerie ontbreekt de wil en/of expertise om geluidsmodellen en berekeningen objectief te beoordelen. Hierdoor is het vertrouwen ernstig geschaad.

A:

Het geluidsmodel NRM dat voor het MER is gebruikt is gebaseerd op wettelijke voorschriften. Het is het meest actuele en best beschikbare model om de effecten voor een regionale luchthaven van nationale

betekenis als Lelystad Airport in beeld te brengen. De berekeningen in het kader van de actualisatie van het MER zijn uitgevoerd door de bureaus To70 en Adecs Airinfra en gevalideerd door het NLR. Daarnaast is er een contra-expertise uitgevoerd door het bureau dBvision. Vervolgens heeft de Commissie voor de m.e.r. dit getoetst en positief geadviseerd over de actualisatie van het MER. De toepassing van Doc29 is op dit moment niet beschikbaar voor een luchthaven zoals Lelystad Airport. Er kan dan ook niet mee gerekend worden. Zodra het Doc29 rekenmodel voor Schiphol wettelijk is geïmplementeerd, zal worden besloten of dit rekenvoorschrift ook wordt ingevoerd voor geluidberekeningen voor andere burgerluchthavens. Om Doc29 geschikt te maken voor luchthavens van regionale betekenis moet een aantal stappen worden doorlopen. Zo ontbreken sommige geluidgegevens van vliegtuigtypes in de ANP database en moeten deze worden ingeschat op basis van een substitutiemethode. Verder ontbreken helikoptergegevens en zijn voor het kleine verkeer onvoldoende/geen radargegevens beschikbaar. Dit vergt dat geluid- en prestatiegegevens van het verkeer geschikt moeten worden gemaakt om te kunnen rekenen volgens dit rekenvoorschrift. Ook dient de software aangepast te worden om op grond van Doc29 te rekenen, omdat de huidige Lden tool daarvoor niet geschikt is. Omdat Doc29 dan ook voor luchthavens van regionale betekenis zal gaan gelden (waarvoor de provinciebesturen bevoegd gezag zijn), zal hiervoor een proces met alle betrokken partijen moeten worden doorlopen, te meer omdat op basis van geluidberekeningen bepalingen worden opgenomen in een luchthavenbesluit en partijen aan dat besluit rechtszekerheid ontnemen. Momenteel wordt bezien of, en zo ja, op welke wijze en wanneer Doc29 voor de regionale luchthavens geschikt gemaakt en geïmplementeerd kan worden.

De Richtlijn omgevingslawaaï is alleen van toepassing op geluidbelastingkaarten. Deze moeten worden gemaakt voor belangrijke luchthavens. Belangrijke luchthavens zijn luchthavens waar jaarlijks meer dan 50.000 vliegtuigbewegingen plaatsvinden, met uitsluiting van oefenvluchten met lichte vliegtuigen. De verplichting geluidbelastingkaarten te maken voor belangrijke luchthavens is geïmplementeerd in de Wet luchtvaart. Op grond van artikel 8a.45, eerste en tweede lid, van de Wet luchtvaart moet de minister geluidbelastingkaarten vaststellen voor respectievelijk luchthaven Schiphol en 'belangrijke luchthavens'. Luchthaven Lelystad is geen 'belangrijke luchthaven', omdat deze luchthaven niet voldoet aan het in artikel 8a.44, tweede lid, van de Wet luchtvaart neergelegde criterium '50.000 vliegtuigbewegingen met uitsluiting van oefenvluchten met lichte vliegtuigen als bedoeld in hoofdstuk 5.2 ECAC.CEAC Doc29 Report on standard Method of Computing noise around civil airports'. In 2018 bestonden 72.525 van de in totaal 103.365 vliegtuigbewegingen op Lelystad Airport uit oefenvluchten (bron: CBS Statline). Dit betekent dat Luchthaven Lelystad met 30.840 vliegtuigbewegingen niet zijnde oefenvluchten ruim onder het criterium van 50.000 vliegtuigbewegingen blijft.

Q: C69

Het is gezegd dat de toegepaste rekenmodellen niet gekalibreerd zijn met data van vliegtuigen die op 2000 meter vliegen, omdat zulke data ontbreekt.

A:

In het MER uit 2014 zijn invoergegevens gebruikt waar achteraf fouten in bleken te zitten. De fouten hadden onder andere betrekking op de stuwkrachtwaarde die tijdens delen van de nadering, waar op 2.000 voet (600 meter) en 3.000 voet (900 meter) wordt gevlogen, te laag verondersteld zijn. Het ministerie heeft in het najaar 2017 het NLR verzocht om de gegevens te corrigeren en nieuwe gegevens beschikbaar te stellen voor de geluidberekeningen ten behoeve van de actualisatie van het MER. De door NLR opgeleverde gegevens zijn gevalideerd door de luchtvaartadviesbureaus To70 en Adecs Airinfra.

De Commissie voor de m.e.r. heeft vervolgens geconcludeerd dat het MER 2018 alle essentiële informatie over de geactualiseerde milieueffecten van het voorgenomen gebruik van Lelystad Airport bevat, zodat de minister van IenW het milieubelang volwaardig kan meewegen in haar besluit over dat gebruik. Naast het advies van de Commissie voor de m.e.r. heeft een onafhankelijke toetsing plaatsgevonden op het onderdeel Geluid door het bureau dBvision. Daarbij is ook specifiek gekeken naar de nieuwe gegevens die daarbij zijn gehanteerd. Op basis van de positieve beoordelingen, kan vastgesteld worden dat het MER volledig en correct is uitgevoerd.

Q: C45

Het RIVM constateerde dat de gebruikte rekenmethode niet geschikt is voor het bepalen van de maximale geluidsniveaus onder de laagvliegroutes. De gebruikte methode is niet valide en had nooit gebruikt mogen worden. Dit had moeten worden hersteld in de actualisatie van het MER.

A:

Om een indicatie te geven van de te verwachten geluidsniveaus onder de routes zijn het MER de berekende maximale geluidsniveaus van een passerend vliegtuig op verschillende hoogtes (L_{Amax}) weergegeven. Voor piekgeluid (L_{Amax}) bestaan geen wettelijke normen. Voor de wijziging van het luchthavenbesluit zijn echter de wettelijk vereiste geluidcontouren leidend. Dit betreft de L_{den} contour. Het geluidsmodel en de geluid- en prestatiegegevens die voor het MER van Lelystad Airport zijn gebruikt zijn gebaseerd op wettelijke voorschriften. De geluidberekeningen in het kader van de actualisatie van het MER zijn uitgevoerd door de bureaus To70 en Adecs Airinfra en gevalideerd door het NLR daarnaast is er een contra-expertise uitgevoerd door het bureau dBvision. Vervolgens heeft de Commissie voor de m.e.r. het MER getoetst en positief geadviseerd over de actualisatie van het MER. Berekeningen blijven altijd nodig; bijvoorbeeld om toekomstige ontwikkelingen in beeld te brengen of om effectief te kunnen handhaven.

Uit onderzoek blijkt dat metingen en berekeningen echter niet altijd overeen komen. Dit is aanleiding voor de minister om verder onderzoek te laten doen naar de toepassingen van metingen. Er is inmiddels het project meten en berekenen van vliegtuiggeluid gestart in samenwerking met het RIVM, het KNMI en het NLR. Het doel van het project is het verbeteren van zowel berekeningen als metingen van vliegtuiggeluid en het onderling versterken van beide methodes om zodoende voor iedereen tot betrouwbare en herkenbare gegevens te komen op basis waarvan burgers goed geïnformeerd worden en weloverwogen beleidskeuzes kunnen worden gemaakt.

C17 + C44 + C71 + H29 + H32 + H33

In het MER zijn de maximale geluidsniveaus berekend op basis van brongegevens die ook gebruikt zijn voor het berekenen van geluidsc contouren. Ook zijn simpelweg aannames gedaan over de powersetting bij horizontaal vliegen. In de berekeningen wordt uitgegaan van vlieghoogtes zonder hierin te verdisconteren dat de ware vlieghoogte afhankelijk is van de luchtdruk. Dat had wel moeten gebeuren en de geluidsberekeningen moeten hierop worden aangepast. Deze versimpelde benadering is ook niet geschikt voor een juiste berekening van de maximale geluidsniveaus. Er is bijvoorbeeld niet met geluidsmetingen gecontroleerd of de op deze aannames gebaseerde berekende maximale geluidsniveaus overeenkomen met de maximale geluidsniveaus die in werkelijkheid optreden. Er dient een nieuw MER te worden opgesteld waarbij rekening wordt gehouden met de gemeten geluidsoverlast.

Het verzoek om gegevens van metingen te gebruiken in plaats van waardes uit berekeningen. Daarnaast het verzoek om het toekomstig beleid niet alleen te baseren op theoretische rekenmodellen, maar om de uitkomsten van deze modellen ook veelvuldig te valideren met controlemetingen en waar nodig het MER aan te passen. Onder meer de conclusies van de regiegroep over de geluidsemissie voor levelvliegen laten zien dat hier noodzaak voor is. Een ander alternatief is om een 'proof of concept' uit te voeren met een representatieve vloot en de verkregen gegevens als basis te gebruiken, in plaats van modellen.

A:

Het geluidsmodel NRM dat voor het MER is gebruikt is gebaseerd op wettelijke voorschriften. Het is het meest actuele en best beschikbare model om de effecten voor een regionale luchthaven van nationale betekenis als Lelystad Airport in beeld te brengen. De geluidberekeningen in het kader van de actualisatie van het MER zijn uitgevoerd door de bureaus To70 en Adecs Airinfra en gevalideerd door het NLR daarnaast is er een contra-expertise uitgevoerd door het bureau dBvision. Vervolgens heeft de Commissie voor de m.e.r. dit getoetst en positief geadviseerd over de actualisatie van het MER.

Uit onderzoek blijkt dat metingen en berekeningen niet altijd overeen komen. Dit is aanleiding voor de minister om verder onderzoek te laten doen naar de toepassingen van metingen. Het project meten en berekenen van vliegtuiggeluid is gestart in samenwerking met het RIVM, het KNMI en het NLR. Het doel van het project is het verbeteren van zowel berekeningen als metingen van vliegtuiggeluid en het onderling versterken van beide methodes om zodoende voor iedereen tot betrouwbare en herkenbare gegevens te komen op basis waarvan burgers goed geïnformeerd worden en weloverwogen beleidskeuzes kunnen worden gemaakt.

Q: C76

Voor het aangeven van geluidsniveaus van geluidspieken of maximale geluidsniveaus, is het noodzakelijk een meetwaarde te gebruiken die aansluit bij de menselijke waarneming. De meetwaarde die bij de menselijke waarneming aansluit, wordt normaliter gemeten op basis van de meterstand 'Fast'. Bij 'Fast' wordt het geluid uitgemiddeld over 125 milliseconde. Bij industrielawaai is dit dan ook de gebruikelijke

meterstand voor het bepalen van piekgeluidniveaus. In de luchtvaartwereld is het gebruikelijk om geluidsniveaus te bepalen op basis van de geluidsmeterstand 'Slow' (zie ICAO document 9501 Volume 1, pag. 5-5). Bij 'Slow' wordt het geluid uitgemiddeld over een aanzienlijk langere periode van 1 seconde. Door uit te gaan van 'Slow' worden per definitie lagere piekniveaus berekend en gemeten dan bij 'Fast'.

A:

De maximale geluidsniveaus van een passerend vliegtuig zijn weergegeven om voor verschillende hoogtes een indicatie te geven van de te verwachte piekgeluidsniveaus onder de routes. Voor het Wijzigingsbesluit zijn echter de wettelijk vereisten voor geluidcontouren leidend. Dit betreft de Lden-contour. Het geluidsmodel en de geluid- en prestatiegegevens die voor het MER van Lelystad Airport zijn gebruikt zijn gebaseerd op wettelijke voorschriften.

De geluidberekeningen in het kader van de actualisatie van het MER zijn uitgevoerd door de bureaus To70 en Adecs Airinfra en gevalideerd door het NLR daarnaast is er een contra-expertise uitgevoerd door het bureau dBvision. Tot slot heeft de Commissie voor de m.e.r. getoetst en positief geadviseerd over de actualisatie van het MER.

Tegelijkertijd kan geconstateerd worden dat de metingen hoger uit kunnen vallen dan de berekeningen. Dat is voor het ministerie van IenW aanleiding om de toepassingen voor metingen verder te onderzoeken. Om hieraan invulling te geven start IenW het project meten en berekenen van vliegtuiggeluid in samenwerking met het RIVM, het KNMI en het NLR. Het doel van het project is het verbeteren van zowel berekeningen als metingen van vliegtuiggeluid en het onderling versterken van beide methodes om zodoende voor iedereen tot betrouwbare en herkenbare gegevens te komen op basis waarvan burgers goed geïnformeerd worden en weloverwogen beleidskeuzes kunnen worden gemaakt.

Q: C29

U dient te redeneren vanuit theoretische modellen en u kunt niet volstaan met 'in de praktijk zal...'. In elk juridisch geschil over de luchtvaart en de hinder daarvan wordt teruggegrepen naar de theoretische modellen.

A:

Voor het onderzoeken en vaststellen van de milieueffecten wordt er (waar mogelijk) gebruik gemaakt van theoretische modellen. Dit is ook zeker noodzakelijk omdat de grenswaarden in handhavingpunten per luchthaven moeten overeenkomen met de benodigde invoergegevens voor de berekeningen waarmee de ruimtelijke consequenties worden berekend. De berekeningen waar indiener op duidt zijn ook gedaan op basis van de minimale hoogtes die altijd gegarandeerd kunnen worden. In de praktijk zal veelal hoger kunnen worden gevlogen. Dit is echter niet meegenomen in de berekeningen.

8.10 Milieueffecten | Klimaat

Na de publicatie van het MER in 2014 heeft Nederland zich in 2015 gecommitteerd aan de afspraken van het Klimaatakkoord van Parijs. In het regeerakkoord van 2017 wil het kabinet verder gaan dan de toezegging die de EU gedaan heeft in het Klimaatakkoord van Parijs. Het kabinet streeft naar een reductie van CO₂-uitstoot met 49 procent in 2030. Specifiek voor de luchtvaart is voor een bredere aanpak gekozen, juist ook vanwege het feit dat de CO₂-uitstoot van de internationale luchtvaart veel groter is dan de uitstoot van CO₂ die onderdeel uitmaakt van de nationale emissies. Over de doelstellingen en maatregelen voor de nationale en internationale luchtvaart worden afspraken gemaakt aan de Duurzame Luchtvaarttafel onder het nationale Klimaatakkoord. Afspraken over op marktwerking gebaseerde systemen zoals het ETS en vanaf 2021 het mondiale CORSIA komen tot stand in Europa en ICAO.

8.10.1 Onderwerpen uit zienswijzen

Q: D12

De belasting voor het milieu wordt gebagatelliseerd. Uitbreiding van de luchtvaart zal leiden tot een aantoonbare verslechtering van het klimaat.

A:

In het MER voor Lelystad Airport zijn de resultaten van de milieueffectberekeningen opgenomen. Geconcludeerd kan worden dat de uitstoot die de voorgenomen activiteit met zich mee zal brengen binnen de wettelijke normen valt die hiervoor gelden. De Commissie voor de m.e.r. is van oordeel dat het MER 2018

alle aspecten beschouwt die moesten worden geactualiseerd. De overige gegevens uit het MER 2014, zoals bijvoorbeeld de gegevens over effecten op de natuur, zijn nog voldoende actueel. De Commissie concludeert dat het MER 2018 daarmee alle essentiële informatie over de geactualiseerde milieueffecten van het voorgenomen gebruik van Lelystad Airport bevat, zodat de minister van IenW het milieubelang volwaardig kan meewegen in haar besluit over dat gebruik.

In het regeerakkoord *‘Vertrouwen in de toekomst, Regeerakkoord 2017-2021’* wil het kabinet verder gaan dan de toezegging die de EU gedaan heeft. Het kabinet neemt zich voor nationale emissiemaatregelen te nemen die bijdragen aan een reductie van 49 procent in 2030. Een nog te sluiten nationaal klimaat- en energieakkoord zal voor verschillende sectoren, waaronder de nationale luchtvaart, aangeven aan welke doelstellingen voldaan moet worden. Specifiek voor internationale luchtvaart is gekozen voor een bredere aanpak, juist ook vanwege het feit dat de CO₂-uitstoot van de internationale luchtvaart veel groter is dan de uitstoot die onderdeel uitmaakt van de nationale emissies. Op mondiaal niveau worden voor de internationale luchtvaart afspraken gemaakt binnen ICAO, een onderdeel van de VN. De huidige afspraak is dat vanaf 2020, ongeacht de groei van de luchtvaart, de uitstoot van CO₂ niet verder mag toenemen en dat bij toename van CO₂-emissies deze toename moet worden gecompenseerd door het kopen van emissierechten. Deze emissierechten vertegenwoordigen een hoeveelheid reductie, die door andere bedrijven (in andere sectoren) is gerealiseerd. In 2050 moet de CO₂-uitstoot ten gevolge van de internationale luchtvaart met 50 procent zijn teruggedrongen ten opzichte van 2005. Een deel van deze reductie moet voortkomen uit het gebruik van duurzame bio-kerosine, maar ook andere maatregelen moeten hieraan bijdragen, zoals technologische vernieuwing en infrastructurele en operationele maatregelen

Q: D14

Laagvliegen is slechter voor het klimaat dan hoog vliegen door meer uitstoot.

A:

De hoogte waarop gevlogen wordt is één van de factoren die het brandstofverbruik bepaald. Als gevolg van beperkingen in het huidige luchtruim kon in het huidige routeontwerp niet overal ongehinderd worden doorgeklommen. De afstand waarop horizontaal op 6.000 voet moet worden gevolgen is enkele tientallen kilometers en daarmee beperkt ten opzichte van de totale route

De aangegeven vlieghoogtes van deze routes zijn minimale vlieghoogtes. In de praktijk zullen vliegtuigen vaak eerder naar grotere hoogte stijgen of later hun daling inzetten.

In de Startbeslissing voor de luchtruimherziening (april 2019) zijn inmiddels maatregelen gepresenteerd waarmee reeds in winter 2021/2022 op de aansluitroutes hoger kan worden gevlogen. De luchtruimherziening moet leiden tot een betere, hogere, inpassing van de Lelystadroutes. Volgens de planning van de luchtruimherziening zal eind 2020 een voorkeursbesluit genomen kunnen worden. Dat zal een eerste moment zijn waarop inzicht wordt gegeven in de betekenis van de luchtruimherziening voor de Lelystad-routes.

Q: H27

Hoe wordt de extra CO₂-uitstoot van Lelystad Airport meegewogen in het besluit? Welke compenserende maatregelen worden genomen?

A:

Alle milieueffecten zijn uitgebreid onderzocht en beschreven in het MER. De Commissie voor de m.e.r. heeft geconcludeerd dat het MER alle essentiële informatie over de geactualiseerde milieueffecten van het voorgenomen gebruik van Lelystad Airport bevat, zodat de minister van IenW het milieubelang volwaardig kan meewegen in haar besluit over dat gebruik.

In het regeerakkoord *‘Vertrouwen in de toekomst, Regeerakkoord 2017-2021’* wil het kabinet verder gaan dan de toezegging die de EU gedaan heeft. Het kabinet neemt zich voor nationale emissiemaatregelen te nemen die bijdragen aan een reductie van 49 procent in 2030. Een nog te sluiten nationaal klimaat- en energieakkoord zal voor verschillende sectoren, waaronder de nationale luchtvaart, aangeven aan welke doelstellingen voldaan moet worden. Specifiek voor internationale luchtvaart is gekozen voor een bredere aanpak, juist ook vanwege het feit dat de CO₂-uitstoot van de internationale luchtvaart veel groter is dan de uitstoot die onderdeel uitmaakt van de nationale emissies. Op mondiaal niveau worden voor de internationale luchtvaart afspraken gemaakt binnen ICAO, een onderdeel van de VN. De huidige afspraak is dat vanaf 2020, ongeacht de groei van de luchtvaart, de uitstoot van CO₂ niet verder mag toenemen en dat bij toename van CO₂-emissies deze toename moet worden gecompenseerd door het kopen van emissie-

rechten. Deze emissierechten vertegenwoordigen een hoeveelheid reductie, die door andere bedrijven (in andere sectoren) is gerealiseerd. In 2050 moet de CO₂-uitstoot ten gevolge van de internationale luchtvaart met 50 procent zijn teruggedrongen ten opzichte van 2005. Een deel van deze reductie moet voortkomen uit het gebruik van duurzame bio-kerosine, maar ook andere maatregelen moeten hieraan bijdragen, zoals technologische vernieuwing en infrastructurele en operationele maatregelen

Q: C74

In het MER valt te lezen dat er aanzienlijke reductie in CO₂-uitstoot wordt verwacht (50 tot 80 procent) door het gebruik van biobrandstoffen. Van deze mening mist de indiener de onderbouwing. Sterker, deze keuze zou niet alleen leiden tot verhoging van de uitstoot, maar bovendien negatieve consequenties hebben op andere terreinen.

A:

In paragraaf 7.2.4 van de actualisatie van het MER wordt het besparingspotentieel van CO₂ als gevolg van het gebruik van biobrandstof gepresenteerd. Wetenschappelijk onderzoek laat zien dat het besparingspotentieel 50- tot 80 procent bedraagt als gevolg van de verminderde uitstoot van CO₂ tijdens de productie hiervan. In de berekeningen van de effecten op de luchtkwaliteit wordt echter nog niet vooruitgelopen op deze mogelijke besparing en wordt een conservatieve benadering gekozen. Met deze conservatieve benadering vallen de effecten van vliegverkeer op Lelystad Airport binnen de normen op het gebied van luchtkwaliteit.

Q: H54 + J30

De luchtvaart mag alles wat anderen in deze samenleving niet mogen en dat is onrechtvaardig. Normen die normaal voor Rijkswaterstaatsprojecten gelden worden niet meegenomen in het MER en de besluitvorming ten aanzien van Lelystad Airport. De investeringen in de luchtvaart zijn in feite staatssteun. Ook met betrekking tot klimaat/landbouw/veehouderij heeft luchtvaart een voorkeurspositie. Burgers en bedrijven zetten alles op alles om klimaatdoelen te halen terwijl er met betrekking tot de luchtvaart niks veranderd. Neem uw verantwoording en leg de verantwoordelijkheid van het behalen van de klimaatdoelen niet alleen bij de burgers neer.

Het MER voor Lelystad Airport is daarnaast erg optimistisch dat het terugdringen van de CO₂-emissie voor de luchtvaart gaat lukken (zie pag. 113 e.v.). Prognoses geven echter aan dat efficiencyverbetering de emissies van het luchtverkeer niet zullen verlagen. De toename van passagiers en vracht haalt deze in. Ook de veronderstelling dat biobrandstof de CO₂-emissies wezenlijk zullen verlagen (zie pag. 113, MER) wordt door deskundigen niet bevestigd.

A:

In het MER zijn de resultaten van de milieueffectberekeningen opgenomen. De Commissie voor de m.e.r. is van oordeel dat het MER 2018 alle aspecten beschouwt die moesten worden geactualiseerd. De overige gegevens uit het MER 2014, zoals bijvoorbeeld de gegevens over effecten op de natuur, zijn nog voldoende actueel. De Commissie concludeert dat het MER 2018 alle essentiële informatie over de geactualiseerde milieueffecten van het voorgenomen gebruik van Lelystad Airport bevat, zodat de minister van IenW het milieubelang volwaardig kan meewegen in haar besluit over dat gebruik. In paragraaf 7.2.4 van de actualisatie van het MER wordt het besparingspotentieel van CO₂ als gevolg van het gebruik van biobrandstof gepresenteerd. Wetenschappelijk onderzoek laat zien dat het besparingspotentieel 50- tot 80 procent bedraagt als gevolg van de verminderde uitstoot van CO₂ tijdens de productie hiervan. In de berekeningen van de effecten op de luchtkwaliteit wordt echter nog niet vooruitgelopen op deze mogelijke besparing en wordt een conservatieve benadering gekozen. Met deze conservatieve benadering vallen de effecten van vliegverkeer op Lelystad Airport binnen de normen op het gebied van luchtkwaliteit.

Q: C11

De effecten van de opening van Lelystad Airport op klimaatverandering zijn onvoldoende meegenomen in het MER, bijvoorbeeld ook de impact van uitstoot van autoverkeer van en naar de luchthaven.

A:

In het luchtkwaliteitsonderzoek voor het MER voor Lelystad Airport is het effect van extra wegverkeer als gevolg van de ontwikkeling van de luchthaven meegenomen in de berekeningen. De verkeersintensiteiten zijn voor de situaties met vliegverkeer hoger dan de situatie zonder vliegverkeer. Dit is in het deelonderzoek luchtkwaliteit van het MER 2014 beschreven.

8.11 Milieueffecten | Ultrafijnstof

Ultrafijnstof zijn kleinere deeltjes dan fijnstof. Het is nog niet goed duidelijk wat precies de gevolgen zijn van ultrafijnstof uit de luchtvaart voor de volksgezondheid. Op dit moment bestaan er geen normen op het gebied van ultrafijnstof. Wel is duidelijk dat gezondheidseffecten niet kunnen worden uitgesloten (RIVM, 2016). Het ministerie van IenW vindt het belangrijk dat er inzicht komt in de mate waarin ultrafijnstof bijdraagt aan gezondheidseffecten. Om meer zicht te krijgen in de mate waarin ultrafijnstof uit de luchtvaart bijdraagt aan de gezondheidseffecten, onderzoekt het RIVM in de periode 2017 tot en met 2021 in een uitgebreid onderzoeksprogramma onder meer verschillende gezondheidsaspecten. De luchthaven Schiphol en de omgeving daarvan worden als studiegebied gebruikt. Het eindrapport van dit vier jaar lopende programma wordt medio 2021 verwacht. De resultaten van het onderzoek kunnen ook worden gebruikt om uitspraken te doen over andere luchthavens in Nederland. Meer informatie is te vinden op:

www.rivm.nl/ultrafijnstofschiphol.

Eind 2015 heeft het RIVM geconcludeerd dat direct buiten het luchthaventerrein van Schiphol de gemiddelde bijdrage aan de concentraties ultrafijnstof van luchtvaartactiviteiten vergelijkbaar is met die van wegverkeer in straten in binnenstedelijke gebieden. Op zo'n vijftien kilometer van de terreingrens van Schiphol bedraagt de bijdrage van de luchtvaart nog circa 20 procent van de bijdrage direct naast het luchthaventerrein. Op basis van metingen door het RIVM bij Schiphol in 2015 mag daarom verondersteld worden dat hogere concentraties van ultrafijnstof als gevolg van de voorgenomen activiteit alleen in de nabijheid van Lelystad Airport zullen voorkomen en niet buiten de provincie Flevoland. Om dit in de praktijk te toetsen, zal ultrafijnstof worden opgenomen in het monitorings- en evaluatieprogramma van Lelystad Airport.

8.11.1 Onderwerpen uit zienswijzen

Q: 179

De staat neemt maatregelen om luchtvervuiling terug te dringen. Deze zijn neergelegd in het Nationaal Samenwerkingsplan Luchtkwaliteit (NSL). Het is niet doelmatig om enerzijds de luchtkwaliteit terug te dringen en anderzijds de luchtkwaliteit te verslechteren. U bent zich verplicht te houden aan richtlijn 2000/50/EG en de periode van overschrijding zo kort mogelijk te houden.

A:

In de Wet milieubeheer zijn, ter uitvoering van richtlijn 2008/50/EG, grenswaarden opgenomen voor zeven stoffen en richtwaarden voor vijf stoffen voor de concentraties in de buitenlucht. In Nederland zijn de concentraties voor stikstof (hierna: NO₂) en fijnstof (hierna: PM₁₀ en PM_{2,5}) het meest kritisch. Deze twee stoffen zijn in Nederland maatgevend voor de bepaling of er sprake is van overschrijding van luchtkwaliteitsnormen. Bij voldoen aan de normen voor deze stoffen, kan overschrijding van normen voor overige, in de Wet milieubeheer genoemde stoffen redelijkerwijs worden uitgesloten. Voor de luchthaven Lelystad zijn de concentraties voor NO₂ en fijnstof PM₁₀ in beeld gebracht. Daarnaast is ook de fijnere fractie van fijnstof (PM_{2,5}) in beeld gebracht en is kwalitatief ingegaan op geurhinder en de uitstoot van broeikasgassen. De conclusie van de actualisatie van het MER is dat er geen wettelijke normen worden overschreden

Q: A48+ D1 + D3 + C91 + J56

Waarom kan er niet gewacht worden met het openstellen van Lelystad Airport tot de uitkomsten van het RIVM rapport beschikbaar zijn over de effecten van ultrafijnstof op omwonenden en mensen die onder laagvliegroutes wonen?

Het is kwalijk dat over de uitstoot van ultrafijnstof wordt gezwegen, terwijl er een groot onderzoek van het RIVM bezig is. Het resultaat wordt 2021 verwacht. Het verzoek om te wachten met het luchthavenbesluit tot de resultaten binnen zijn en er normen zijn.

Vliegtuigen stoten grote hoeveelheden (ultra)fijnstof uit en dit is zorgelijk voor de gezondheid van mensen. Er is meer bekend over de schadelijke effecten van fijnstof dan het ministerie doet vermoeden (deze geeft nu aan dat er weinig over bekend is). Zo is er het ESCAPE onderzoek uit 2013 en zijn er gegevens van het RIVM, de GGD en het TNO-onderzoek rond Schiphol. De indiener is van mening dat ook ultrafijnstof (PM_{2,5}) in het MER2018 dient te moeten worden betrokken. De indiener verzoekt de minister om:

- Ook de gezondheidseffecten van PM_{2,5} in het MER 2018 te betrekken.
- Aan te geven of zij het advies van de Commissie voor de m.e.r. opvolgt.

A:

Onderzoek naar de effecten op de luchtkwaliteit heeft aangetoond dat de uitstoot van fijnstof als gevolg van vliegverkeer op Lelystad Airport beperkt blijft. In het MER voor Lelystad Airport is vastgesteld dat de uitstoot van fijnstof onder de helft van de norm zal liggen.

In de actualisatie in het MER is in paragraaf 7.2.3. kwalitatief aandacht besteed aan het thema ultrafijnstof. Daarbij is aangegeven dat nog weinig bekend is over de gevolgen van blootstelling aan ultrafijnstof voor de gezondheid. Er bestaat geen norm voor ultrafijnstof. Ultrafijnstof is vooral aan de orde in de directe omgeving van de luchthaven. Direct buiten het luchthaventerrein is de gemiddelde bijdrage aan de concentraties ultrafijn stof van luchtvaartactiviteiten vergelijkbaar met die van wegverkeer in straten in binnenstedelijk gebieden. Op zo'n vijftien kilometer van de luchthaven bedraagt de bijdrage van de luchtvaart nog circa 20 procent van de ultrafijnstof van de bijdrage naast het luchthaventerrein (nader verkennend onderzoek ultrafijnstof rond Schiphol RIVM Rapport 2015-0110 A. Bezemer et al.). Het ministerie van IenW vindt het belangrijk dat er inzicht komt in de mate waarin ultrafijnstof bijdraagt aan gezondheidseffecten. Daarom is aan het RIVM opdracht gegeven om een onderzoeksprogramma uit te voeren, waarin naar verschillende gezondheidsaspecten wordt gekeken. Dit programma heeft een looptijd van 4 tot 5 jaar, de eindrapportage wordt medio 2021 verwacht. Ook tussentijds worden resultaten gepresenteerd en gepubliceerd. Schiphol is als locatie voor het onderzoek gekozen, vanwege de eerdere onderzoeken die daar zijn uitgevoerd en het grote aantal vliegtuigbewegingen op die luchthaven. Het onderzoeksprogramma is zodanig opgezet, dat ook uitspraken kunnen worden gedaan over de gezondheidseffecten rondom andere luchthavens, daarvoor is geen aanvullend onderzoek rond die andere luchthavens noodzakelijk.

Het ministerie van IenW coördineert op dit moment ook de ontwikkeling van een integraal monitoring- en evaluatieprogramma. Hierbij wordt een monitorings- en evaluatieprogramma ontwikkeld voor het gebied onder de tijdelijke aansluitroutes van en naar Lelystad Airport dat aansluit op en gecombineerd wordt met de monitoringsinitiatieven die reeds in de provincie Flevoland zijn ontwikkeld voor het gebied rondom de luchthaven. Het monitoren van de uitstoot van ultrafijnstof is een van de onderdelen dat in het programma wordt vormgegeven. Hiermee wordt voldaan aan het advies van de Commissie voor de m.e.r.

Q: C92

Dit bezwaar heeft betrekking op sectie 2.3.3, blz. 7, van het hoofdrapport waarin een aanname wordt gedaan over achtergrondconcentraties 'van stoffen' (quote uit hoofdrapport MER blz. 8) van het luchtvaartverkeer. De aanname is dat deze achtergrondconcentraties op termijn zullen dalen. Met deze aanname wordt de uitstoot van toenemend luchtvaartverkeer gecompenseerd en dalen de negatieve effecten. Sterker nog, de negatieve effecten in 2025 zijn zelfs groter dan in 2035. Indiërs betwisten de geldigheid van deze redenering want de opstellers van het MER kunnen niet in de toekomst kijken en zij maken onbewezen extrapolaties. Er kan dus niet bepaald worden of de aangenomen reductie van achtergrondconcentraties 'van stoffen' correct is.

A:

Sinds de jaren '90 van de vorige eeuw is er een dalende trend zichtbaar in de concentraties fijnstof. Het RIVM schrijft hierover het volgende: 'De metingen in de periode 1992-2010 laten een afname zien van 35 procent op de regionale stations en van 25-30 procent op de stedelijke stations. De gemeten trend komt overeen met de trend in de emissies in Nederland en Noordwest-Europa. Zie ook

<https://www.rivm.nl/fijn-stof/luchtkwaliteit>.

8.12 Milieueffecten | Stikstofdepositie

Economische activiteiten kunnen leiden tot een verhoging van de hoeveelheid stikstof in natuurgebieden. In de Wet natuurbescherming staat daarom dat nieuwe economische activiteiten of uitbreidingen van bestaande activiteiten moeten worden getoetst op hun effect op Natura 2000 gebieden. Dit is belangrijk, onder meer omdat sommige beschermde plantensoorten alleen groeien in voedselarme omstandigheden.

Op 29 mei 2019 heeft de Raad van State uitspraak gedaan inzake enkele beroepszaken tegen Natura 2000-vergunningen die zijn gebaseerd op het Programma Aanpak Stikstof (PAS). Tot deze uitspraak gold op

grond van het PAS een vrijstelling van de vergunningplicht voor activiteiten onder de grens- of drempelwaarde of op een bepaalde afstand. Voor een deel van die activiteiten is een melding gedaan.

De bijdrage van vliegverkeer aan de stikstofdepositie is beperkt. Uit de berekeningen ten behoeve van de actualisatie van het MER van Lelystad Airport blijkt dat in alle Natura 2000-gebieden de extra stikstofdepositie ten gevolge van de ingebruikname van de luchthaven maximaal 0,61 mol/ha/jaar of minder is. In maart 2016 is voor de stikstofdepositie die wordt veroorzaakt door de groei van Lelystad Airport tot 45.000 vliegtuigbewegingen groot verkeer een melding ingediend als bedoeld in artikel 8 van de toenmalige Regeling programmatische aanpak stikstof aangezien de maximale stikstofdepositie onder de grenswaarde voor prioritaire projecten van 1 mol/ha/jaar lag. Met de actualisatie van het MER was een nieuwe situatie ontstaan door een gewijzigde stikstofdepositie, waarvoor een aangepaste melding noodzakelijk was. Ten behoeve van de melding is Lelystad Airport daarom opnieuw als prioritair project aangemeld door besluit van de minister van LNV, na accordering van alle provincies en in de Staatscourant gepubliceerd (Regeling van minister LNV 19 april 2019, nr. WJZ/19102683 tot wijziging regels toedeling en reservering ontwikkelingsruimte, Staatscourant 2019 23195). Begin mei heeft Lelystad Airport de melding ingediend.

Conform het advies van de Commissie voor de m.e.r. is een leeswijzer geschreven bij de berekeningen. De berekeningen zijn te downloaden via https://shared.airinfra.eu/I&W/EHLE/AERIUS_Resultaat_Actualisatie_MER.pdf. Een toelichting op deze berekeningen en de genoemde leeswijzer zijn te downloaden via <https://luchtvaartindetoekomst.nl/luchthavens/lelystad+airport/documenten+lelystad+airport/default.aspx#folder=1305850>

Door de uitspraak van de Raad van State van 29 mei 2019 (ECLI:NL:RVS:2019:1603) (vindplaats: rechtspraak.nl) is een nieuwe situatie ontstaan. De Raad van State heeft geoordeeld dat de grens- en drempelwaarden niet rechtmatig zijn, omdat de passende beoordeling van het PAS niet in overeenstemming met de Habitatrichtlijn is. Dit betekent dat de uitbreiding van Lelystad Airport niet onder de vrijstelling van de vergunningplicht valt en dat derhalve voor deze uitbreiding alsnog een toestemmingsbesluit moet worden verleend. Dit betekent dat een passende beoordeling moet worden gemaakt van de gevolgen van de stikstofdepositie op Natura 2000 gebieden waar een stikstofgevoelige habitat voorkomt. Bovenstaande is tevens de reactie op onderstaande ingediende zienswijze m.b.t. de stikstofdepositie van de voorgenomen activiteit.

8.12.1 Onderwerpen uit zienswijzen

Q: 28

Het Ontwerpluchthavenbesluit is in strijd met de bepalingen uit de Wet natuurbescherming. Dit brengt met zich mee dat het luchthavenbesluit niet kan worden vastgesteld en dat het Luchthavenbesluit Lelystad onrechtmatig is.

Q: E2 + D10

Verzoek om een Passende Beoordeling uit te voeren naar de effecten van de opening van Lelystad Airport en ervoor te zorgen dat geen significante negatieve effecten zullen optreden voor de natuurwaarden van de Oostvaardersplassen.

Natuurgebieden zullen onevenredig worden belast met stikstof, zeker omdat er laag wordt gevlogen. Dit kan gevolgen hebben voor natuurgebieden. Zo worden planten steeds zeldzamer en dieren sterven uit. Dit alles is in strijd met provinciaal beleid.

Q: J83

Op 7 november 2018 heeft het Hof van Justitie van de Europese Unie arrest gewezen (ECLI:EU:2018:882). In overweging 98 van dit arrest resumeert het Hof haar actuele jurisprudentie dat het overeenkomstig artikel 6, lid 3, eerste volzin van de Habitatrichtlijn verrichte beoordeling geen leemten mag vertonen en volledige, nauwkeurige en definitieve constatering en conclusies moet bevatten die elke redelijke wetenschappelijke twijfel over de gevolgen van plannen of projecten voor de betrokken beschermde gebied wegnemen. Rechtsoverweging 99 van het arrest vervolgt dat de in artikel 6 lid 3, tweede volzin van de Habitatrichtlijn bedoelde tweede fase van de beoordelingsprocedure, die volgt op de passende beoordeling

van de gevolgen van een plan of project voor het betrokken gebied, voor de toestemming voor een project als voorwaarde stelt dat het de natuurlijke kenmerken van de betrokken gebied niet aantast. Aldus geldt een op het voorzorgsbeginsel gestoeld, streng toetsingscriterium (rechtsoverweging 100), waarbij geldt dat, teneinde er op toe te zien dat voldaan wordt aan alle genoemde eisen, de nationale rechter dient over te gaan tot een grondige en volledige toetsing van de wetenschappelijke deugdelijkheid van de passende beoordeling (rechtsoverweging 101).

Q: A52 + D13

De huidige maximum stikstofwaarden die zijn vastgesteld door de PAS-wet zijn achterhaald. Deze is in strijd met de uitspraak van het Europese Hof betreffende het Programma Aanpak Stikstof in Nederland. Er is in Nederland helemaal geen ruimte beschikbaar om prioriteit te geven aan deze nieuwe luchtvaartactiviteit in Nederland.

De opening van Lelystad Airport is daarom op korte termijn wettelijk onmogelijk. De kritische depositiewaarden worden momenteel sterk overschreden in Natura 2000-gebieden. Wacht met openstelling tot de uitspraak van de Raad van State/Europese hof over het PAS is geweest en is nageleefd.

Q: C61 + D43

Verzoek aan de minister om aan te geven hoe Nederland gaat voldoen aan het behalen van de doelstellingen van de Habitatrichtlijn voor de Veluwe en binnen welke termijn deze gerealiseerd zullen zijn. Daarnaast het verzoek om aan te geven op basis van welke emissiegegevens, routes en vlieghoogten de berekeningen van bureau Waardenburg van 2 juni 2014 en Arcadis van 30 juli 2014 zijn gebaseerd. Is het huidige gebruik van Lelystad Airport meegenomen in de emissiegegevens en de depositieberekening?

Q: C35

De berekeningen van de stikstofdepositie in het MER bevat fouten, er moeten nieuwe berekeningen komen. Zo staat in het MER op p134 alleen de maximale depositiebijdrage ten gevolge van het luchthavenbesluit op de verschillende Natura 2000-gebieden. Hoe is bepaald dat bij overschrijding van de kritische depositiewaarde (KDW) door de achtergronddepositie plus de planbijdrage van leefgebieden van aangewezen doelsoorten er desondanks geen risico op significante effecten zijn? In het geactualiseerde MER wordt opgemerkt dat de depositie in het Natura 2000-gebied Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht relatief hoog is, maar in de effectbeoordeling in het MER uit 2014 ontbreekt deze. Hoe is dit mogelijk?

Q: C93 + C67+ C81

Het verzoek om de berekeningswijze van de stikstofdepositie in het MER openbaar te maken, aangezien die aantoonbaar niet klopt. Er wordt nu voor alle gebieden getoetst aan algemene waarden voor bijvoorbeeld verstoring en stikstofdepositie. Een beoordeling per gebied ontbreekt echter, graag ontvangen de indieners deze alsnog per jaar na opening Lelystad Airport. Maak de AERIUS rapportage voor iedereen openbaar, conform het advies van de Commissie voor de m.e.r.

Q: D22

De effecten van de stikstofdepositie die worden veroorzaakt door Lelystad Airport zijn onvoldoende onderzocht en getoetst. Bij majeure projecten zoals Lelystad Airport dient dit ook te gebeuren bij lagere deposities. Er kan niet worden volstaan met een melding, het vergunningstraject moet worden doorlopen. In de PAS was ruimte gereserveerd voor prioritaire projecten, waaronder de uitbreiding van de Lelystad Airport. Echter de hoeveelheid depositie die Lelystad Airport mag veroorzaken op alle afzonderlijke Natura 2000 gebieden is volstrekt onduidelijk. Deze depositie moet worden gezien in samenhang met alle andere deposities van de (gerealiseerde) prioritaire projecten op de afzonderlijke Natura 2000 gebieden.

Q: D41 + D20 + J93 + L28

Volgens de uitgevoerde AERIUS-berekening leidt het gewijzigde luchthavenbesluit tot een toename van de stikstofdepositie in een reeks stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, waaronder de Veluwe (0,59 mol/ha/jaar) en Rijntakken (0,57 mol/ha/jaar). Het Natura 2000-gebied Veluwe is een van de talrijke gebieden waar de 'grenswaarde' is verlaagd naar 0,05 mol per hectare per jaar. Ook in die gebieden is volgens de AERIUS-berekening een depositie berekend die ruim boven die grenswaarde ligt. Het verzoek om een inhoudelijke

argumentatie te geven waarom u denkt het beleid rondom deze gebieden te kunnen passeren en wat u aan vergunningen heeft verkregen om over de natuurgebieden te vliegen. En zijn dit de juiste organisaties? Het verzoek om alsnog een natuurbeschermingswetvergunning aan te vragen. De extra stikstofdepositie van vliegtuigen als gevolg van de openstelling van Lelystad Airport tasten de bodemkwaliteit in negatieve zin aan. Boeren worden hierop afgerekend en aangesproken. Dit zal ten koste gaan van de voedselproductie en banen en de veehouderij zal worden benadeeld omdat dieren negatief reageren op geluidsoverlast.

Q: D36

De extra stikstofdeposities van vliegtuigen als gevolg van de erbij komende laagvliegroutes, beïnvloeden de bodemkwaliteit van de landbouwarealen in negatieve zin. De boeren worden uiteindelijk op verhoogde stikstof gehaltes in de bodem aangesproken en afgerekend. Op termijn kost dit voedselproductie en banen. Terwijl de vliegtuigmaatschappijen vrij uit gaan. Dat valt niet uit te leggen aan de sector.

8.13 Milieueffecten | Water en natuur

De correctie van de invoergegevens en aanpassingen van de aansluitroutes hebben betrekking op de luchtzijdige kant van de luchthaven. Er zijn geen aanpassingen of actuele inzichten die betrekking hebben op de landzijdige kant. De conclusies uit het MER 2014 blijven daarmee ongewijzigd, namelijk dat een Watertoets in het kader van het bestemmingsplan Luchthaven Lelystad aangeeft dat bij het nemen van voldoende maatregelen op het gebied van gecontroleerde wateropvang (afspoeling van de de-icing) en adequate voorzuivering bij het lozen van water op het oppervlaktewater er geen negatieve effecten zullen optreden voor grondwater, bodem en oppervlaktewater.

In deze paragraaf zijn de onderwerpen uit zienswijzen opgenomen die betrekking hebben op de effecten op water en natuur.

8.13.1 Onderwerpen uit meermalig ingediende zienswijzen

Q: S2 + SW9

Laagvliegen gaat ten koste van waardevolle natuur-, stilte- en Natura 2000-gebieden. Dit is in strijd met het beleid in onze provincies.

A:

Uit de resultaten van het MER 2018 volgt dat er geen sprake is van oppervlakteverlies van natuur- of leefgebied, dat er geen verdroging of vernatting plaatsvindt en dat de uitbreiding van Lelystad Airport geen barrière-werking veroorzaakt. Verder worden er geen significante effecten op vogels voorzien in de Oostvaardersplassen, mede omdat niet over dat gebied wordt gevlogen. De verstoring van beschermde soorten door klein luchtverkeer en helikopters neemt af, doordat de omvang van dit type vliegverkeer vermindert. Ook worden er geen verstoringen van beschermde soorten aan de randen van de provincie Flevoland en in de aangrenzende Natura 2000-gebieden verwacht, omdat het luchtverkeer deze gebieden op minimaal 3.000 voet overvliegt.

In de actualisatie van het MER zijn ook de milieueffecten van de tijdelijke aansluitroutes voor 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar aangevuld met een hoeveelheid klein luchtverkeer in beeld gebracht. Hierbij is gekeken naar alle relevante milieuaspecten die kunnen spelen ten aanzien van de aansluitroutes. De conclusie van de MER-actualisatie over de tijdelijke aansluitroutes is dat geen wettelijke normen worden overschreden en dat de effecten van de gehele route ruim passen binnen de effecten die in de MER-actualisatie in beeld zijn gebracht voor de eindsituatie met 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar, aangevuld met bewegingen voor klein luchtverkeer, zakelijk en MRO-verkeer en helikopterverkeer.

Q: SP19

‘(‘Laag’)Vliegen- en in dit geval vanaf en naar Lelystad Airport - gaat ten koste van waardevolle stilte- en natuurgebieden.’ Is om dit na te gaan niet het instrument MER uitgevonden, waarbij de wijze waarop het MER wordt opgesteld is vastgelegd en waarbij het MER wordt getoetst door een onafhankelijke commissie?

A:

Bij het ontwerp van de vliegroutes is rekening gehouden met Natura 2000-gebieden. De vlieghoogte boven deze Natura 2000-gebieden is minimaal 3.000 voet (circa 900 meter). Op deze hoogte wordt voorkomen dat er verstoring van beschermde vogels door groot luchtverkeer aan de randen van de Flevopolder en in de aangrenzende Natura 2000-gebieden kan plaatsvinden. Dit is gebaseerd op het onderzoek in opdracht van de Alderstafel en uitgevoerd door professor Siepel (WUR en toenmalig directeur van Alterra) in een samenwerking met de bureaus Alterra en Waardenburg. Dit onderzoek heeft geleid tot de normstelling dat er tot 3.000 voet kans is op verstoring. Vervolgens is aan de Alderstafel in 2012 afgesproken dat Natura 2000-gebieden op minimaal 3.000 voet moeten worden overvlogen en dat er door startend of landend verkeer van Lelystad niet over de Oostvaardersplassen wordt gevlogen. Deze afspraak was leidend bij het ontwerp van de nadering- en vertrekroutes voor Lelystad Airport. Er worden dan ook geen significante effecten op vogels voorzien in de Oostvaardersplassen, mede omdat niet over dat gebied wordt gevlogen. De verstoring van beschermde soorten door klein luchtverkeer en helikopters neemt af, doordat de omvang van dit type vliegverkeer vermindert. Ook worden er geen verstoringen van beschermde soorten aan de randen van de provincie Flevoland en in de aangrenzende Natura 2000-gebieden verwacht, omdat het luchtverkeer deze gebieden op minimaal 3.000 voet overvliegt.

In het MER voor Lelystad Airport zijn de mogelijke effecten op de natuur in beeld gebracht, op eenzelfde wijze als dat voor andere milieuaspecten is gebeurd. Er is zowel naar Natura 2000-gebieden gekeken als naar de Ecolo-gische Hoofdstructuur. De belangrijkste conclusies uit deze onderzoeken zijn dat er geen sprake is van oppervlakteverlies van natuur- of leefgebied, de komst van Lelystad Airport geen vernietiging van natuur- of leefgebied tot gevolg heeft, dat er geen verdroging of vernatting plaatsvindt en dat de uitbreiding geen barrièrewerking veroorzaakt. Zie voor meer informatie ook hoofdstuk 7 uit de actualisatie van het MER uit 2018. Het MER is getoetst door de Commissie voor de m.e.r.

8.13.2 Onderwerpen uit zienswijzen

Q: D38 + D39 + C19

Indiener mist een motivering of voorliggend Wijzigingsbesluit wel passend is in de regeling van de Staatssecretaris van Economische Zaken (van 25 juni 2014, nr. 13107468) tot Wijziging van de Regeling aanwijzing van dier- en plantensoorten Flora- en faunawet. Denk hierbij aan de aanwezigheid van de wolf als beschermde inheemse diersoort.

In het geactualiseerde MER wordt aangegeven dat de Flora- en faunawet is vervangen door de Wet Natuurbescherming als een verandering ten opzichte van 2014. Wat niet duidelijk beschreven staat is welke data gebruikt zijn voor deze toetsing, in het bijzonder voor de soortbescherming binnen de Wet natuurbescherming.

Daarnaast is de vergunning Wet natuurbescherming voor Lelystad Airport in strijd met de Europese regelgeving en de uitspraak van een Nederlandse rechter. Het luchthavenbesluit is daarom niet uitvoerbaar.

A:

Met ingang van 1 januari 2017 vervangt de Wet natuurbescherming de Natuurbeschermingswet 1998, de Flora- en Faunawet en de Boswet. De ecologische hoofdstructuur is opgegaan in het Natuur Netwerk Nederland (NNN). Voor de eisen ten aanzien van de bepaling en beoordeling van de milieueffecten van Lelystad Airport hebben deze veranderingen geen gevolgen. De vervanging van genoemde wetten door de Wet natuurbescherming heeft dan ook geen gevolgen voor de uitkomsten die in het MER voor Lelystad Airport in 2014 als conclusie zijn opgenomen over de effecten op flora en fauna. Er heeft dan ook geen wijziging in data plaatsgevonden die zijn gebruikt voor deze toetsing.

Q: C72

In het MER ontbreekt een beoordeling waaruit blijkt of voorliggende plannen stroken met Cites/Europese natuurwetgeving.

A:

Uit de resultaten van het MER 2018 volgt dat er geen sprake is van oppervlakteverlies van natuur- of leefgebied, dat er geen verdroging of vernatting plaatsvindt en dat de uitbreiding van Lelystad Airport geen barrièrewerking veroorzaakt. Verder worden er geen significante effecten op vogels voorzien in de Oostvaardersplassen, mede omdat niet over dat gebied wordt gevlogen. De verstoring van beschermde soorten door klein luchtverkeer en helikopters neemt af, doordat de omvang van dit type vliegverkeer vermindert. Ook worden er geen verstoringen van beschermde soorten aan de randen van de provincie

Flevoland en in de aangrenzende Natura 2000-gebieden verwacht, omdat het luchtverkeer deze gebieden op minimaal 3.000 voet of hoger overvliegt.

De conclusie van de actualisatie van het MER is dat er geen wettelijke normen worden overschreden.

De effecten van de tijdelijke situatie met 10.000 vluchten passen daarnaast ruim binnen de effecten die in de actualisatie van het MER in beeld zijn gebracht voor de eindsituatie met 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar, aangevuld met bewegingen voor klein luchtverkeer, zakelijk en MRO-verkeer en helikopterverkeer. Hiermee wordt tevens voldaan aan Europese regelgeving.

Q: D42

Het luchthavenbesluit 2015 stelt dat verboden en beperkingen binnen de 6-km veiligheidszone niet van toepassing zijn voor zover de bestemming of het grondgebruik rechtmatig was op de dag vóór de inwerkingtreding van het luchthavenbesluit (artikel 12 lid 3). Het Flevolandschap heeft diverse terreinen binnen deze 6-km zone, die ten tijde allemaal een natuurbestemming hadden. Deze terreinen vormen onderdeel van het door de provincie vastgestelde Nationale Natuur Netwerk in Flevoland en het bijbehorende beleid. Verzoek om aan te geven hoe bovenstaand uitgangspunten het voortbestaan van natuurgebieden in het bijzonder geborgd blijft in het gehele ontwikkelproces van Lelystad Airport.

A:

Het voortbestaan van bestaand gebruik van natuurgebieden wordt geborgd door artikel 12 derde lid van het Wijzigingsbesluit waarover in de nota van toelichting is aangegeven dat: 'Een reeds bestaand gebruik of een bestemming binnen de genoemde categorieën is, overeenkomstig artikel 12, derde lid, toegestaan indien het gebruik of die bestemming rechtmatig was vóór het moment van inwerkingtreding van dit luchthavenbesluit.'

Q: B16 + D8

Drinkwater wordt vervuild door laagvliegen over de Flevopolder/Waterspaarbekken van Andijk/IJsselmeer, ook door het lozen van kerosine en giftige blusmiddelen. Hoeveel kerosine wordt er door vliegtuigen geloosd boven natuurgebieden? Is hier een waterdichte controle op of kan hiermee gesjoemeld worden? Kunnen deze effecten worden meegenomen in het MER?

A:

Voor het bepalen van de emissies, concentraties en stikstofdepositie worden de emissiebronnen tot en met een hoogte van 3.000 voet in de berekeningen opgenomen. Dit komt overeen met de LTO -cycle, zoals die is gedefinieerd door de ICAO in Annex 16 volume II (Aircraft Engine Emissions). De oorsprong van deze hoogte is mede ingegeven doordat emissies boven deze hoogte slechts een zeer gering percentage van de tijd binnen de menglaag vallen. De menglaag is de onderste laag tussen het aardoppervlak en de menglaaghoogte. De menglaaghoogte vormt een scheiding tussen de menglaag en de vrije atmosfeer, waartussen weinig uitwisseling plaatsvindt. De vlieghoogte is bij Andijk veel meer dan 3.000 voet (ca 9.000 voet of hoger).

Het lozen van brandstof is verboden. Van dit verbod mag alleen worden afgeweken als dit in het belang van de veiligheid noodzakelijk is en alleen na expliciete toestemming van de Luchtverkeersleiding. In dat geval gebeurt dit bij voorkeur boven zee. Specifiek voor Lelystad Airport geldt dat de luchthaven wordt ontwikkeld voor vluchten naar Europese bestemmingen en naar bestemmingen rond de Middellandse Zee. Dit verkeer wordt met name uitgevoerd door vliegtuigtypes zoals Boeing 737 en Airbus A320. Zowel de Boeing 737 als de Airbus A320 beschikken niet over de mogelijkheid tot het lozen van brandstof.

Q: A44 + A104

In het addendum Wijziging trainingscircuit helikopters lijkt het alsof er studie is verricht naar de verstoring van de natuureffecten. Op pagina 7 wordt uitgegaan dat er geen effect is op de natuur. Onduidelijk blijft waarop de conclusie gebaseerd is. Vanuit de Wet Natuurbescherming zou verwacht mogen worden dat er een analyse plaatsgevonden zou hebben op de toename van geluidsoverlast op het noordelijke deel van het vliegveld in relatie tot het voorkomen van een verblijfplaats van de bever in het aanliggende noordelijk deel van het vliegveld en tot het voorkomen van een ecologische verbindingsroute tussen foerageergebieden van de otter in het noordelijke deel van het vliegveld (meerkoetentocht). Beide soorten worden strikt beschermd in de Wet natuurbescherming en worden nu geconfronteerd met een zwaardere geluidsbelasting door een helikoptercircuit te realiseren aan de noordzijde (figuur 5, pagina 10). Een gedegen analyse of

de bever en otter (of andere aanwezige beschermde soorten) al dan niet hinder ondervinden van het wijzigen van de trainingscircuits ontbreekt.

Het verplaatsen van het trainingscircuit van de helikopters in de noordelijke richting heeft vele negatieve effecten en is een bedreiging voor de otter en bever die zich bevinden op de locatie waar het helikopter-circuit gaat komen. De simpele conclusie dat het verplaatsen van het circuit in noordelijke richting geen effect heeft op de natuurwaarde (en beschermde soorten), is dan ook nergens op gebaseerd. Een onderzoek naar de effecten op de beschermde soorten in de directe nabijheid van het vliegveld ten behoeve van de wijziging van het trainingscircuit voor helikopters lijkt niet ingesteld.

A:

In het MER uit 2014 is aandacht besteed aan de effecten van grondgebonden zoogdieren (zie MER Deel 4G Deelonderzoek Beschermde planten & dieren). In dat rapport staat op pagina 17/18 het volgende; 'de afgelopen jaren zijn de eerste waarnemingen van otters in de Flevopolders verzameld. Voor zover nu bekend vormen de Oostvaardersplassen en het Harderbos en Vorstersbos inmiddels vaste verblijfplaatsen. Op en direct rond het vliegveld ontbreekt geschikt habitat en komt de soort niet voor. Wel vindt via de grote vaarten door de polders passage plaats (Reinhold et al. 2012, Heemskerk et al 2013). Op en rond het vliegveld komen vooral meer algemene en weinig kritische zoogdiersoorten voor (mol, haas, ree, etc.) Het habitat van vliegveld en omgeving (agrarisch gebruikte gronden) is ongeschikt voor meer kritische en zwaarder beschermde zoogdiersoorten (cf. Koopman & Miedema 2007). De effecten van het verplaatsen van het helikopter-circuit in noordelijke richting zijn beschreven in het addendum op de actualisatie van het MER, zie https://platformparticipatie.nl/binaries/Addendum%20Geactualiseerd%20MER_tcm117-368112.pdf. Hieruit blijkt dat er geen of beperkte effecten zijn door het verplaatsen van het helikopter-circuit.

Q: C27

Sinds het MER 2014 is duidelijk dat er wel degelijk beschermde soorten in de directe nabijheid van het vliegveld zijn, bijvoorbeeld de bever aan de meerkoetentocht ter hoogte van de Talingweg. Onduidelijk blijft dus of er daadwerkelijk een analyse plaatsgevonden heeft naar de effecten van de beschermde soorten in de directe omgeving van het vliegveld, welke dataset dan gebruikt is en waarom er geen analyse is van de effecten op de bever en otter. Ook in het Beekdal is geen onderzoek gedaan naar de gevolgen voor kwetsbare soorten.

A:

In het MER uit 2014 is aandacht besteed aan de effecten van grondgebonden zoogdieren. Zie hiervoor het MER Deel 4G, deelonderzoek Beschermde planten en dieren. In dat rapport staat op pagina 17 en 18 onderstaande: 'De afgelopen jaren zijn de eerste waarnemingen van otters in de Flevopolders verzameld. Voor zover nu bekend vormen de Oostvaardersplassen en het Harderbos en Vorstersbos inmiddels vaste verblijfplaatsen. Op en direct rond het vliegveld ontbreekt geschikt habitat en komt de soort niet voor. Wel vindt via de grote vaarten door de polders passage plaats (Reinhold et al. 2012, Heemskerk et al 2013). Op en rond het vliegveld komen vooral meer algemene en weinig kritische zoogdiersoorten voor (mol, haas, ree, etc.) Het habitat van vliegveld en omgeving (agrarisch gebruikte gronden) is ongeschikt voor meer kritische, en zwaarder beschermde, zoogdiersoorten (cf. Koopman & Miedema 2007).'

Q: D26

Kunt u bekend maken welke (mitigerende) maatregelen u gaat treffen om te voorkomen dat de grenswaarde van 40 dB(A) die geldt voor de stiltegebieden op de Veluwe niet wordt overschreden en wat er gedaan gaat worden om te voorkomen dat de geluidsniveaus in de stiltebeleidsgebieden niet toenemen ten opzichte van de huidige situatie.

A:

Op de Veluwe ligt een groot stiltegebied met een grenswaarde van 40 dB(A). Door de afstand van de vliegroutes tot het gebied zal deze grenswaarde niet worden overschreden. Verder zijn in de Startbeslissing voor de luchtruimherziening (april 2019) de maatregelen gepresenteerd waarmee reeds in winter 2021/2022 belemmeringen worden weggenomen om ongehinderd te kunnen doorstijgen, c.q. waarmee op de aansluitroutes hoger kan worden gevlogen. Concreet betekent dit bijvoorbeeld op de voor het Lelystadverkeer belangrijkste routes naar het zuiden (sector 3) dat het horizontale routedeel op 6.000 voet (circa 1.800m) aan het begin van deze aansluitroute in nagenoeg alle gevallen kan vervallen, waardoor verder op deze route hoger zal worden gevlogen dan eerder was voorzien. Zie ter toelichting de Kamerbrief

Startbeslissing Luchtruimherziening <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/04/18/startbeslissing-programma-luchtruimherziening>.

Q: C36

Het MER spreekt zichzelf soms tegen. Zo blijkt uit de tekst dat de grenswaarde van 40db in de stiltegebieden op de Veluwe niet wordt overschreden, terwijl dit wel uit de bijlages van het MER blijkt. Daarnaast wordt eerst gesproken over 1.600 zakelijk verkeer in de tijdelijke situatie, terwijl daarna wordt gesproken over 4.000 in bijlage 8.

A:

Het aantal vliegtuigbewegingen zakelijk verkeer in de tijdelijke situatie van 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar is 1.600. Dit aantal is ook in bijlage 8 'Invoersets geluid' opgenomen en daar is mee gerekend. In het hoofdrapport van de MER-actualisatie staat abusievelijk het aantal van 4.000 vermeld voor zakelijk verkeer in de tijdelijke situatie. Deze tekst is terug te vinden in het erratum voor zakelijk verkeer dat is opgenomen in het addendum 'Wijziging trainingscircuit helikopters' bij het geactualiseerde MER uit 2018. Op de Veluwe ligt een groot stiltegebied met een grenswaarde van 40dB(A). Door de afstand van de vliegroutes tot het gebied zal deze grenswaarde niet worden overschreden.

Q: K11 + L5 + C33

Verkwansel de stilte niet in de prachtige gebieden buiten de Randstad. Er zijn immers nog maar weinig stiltegebieden in Nederland. In het MER had rekening gehouden moeten worden met de cumulatieve effecten van andere ruimteontwikkelingen in de natuur. Dit zal de negatieve gevolgen voor vogels kunnen versterken. Dit betekent dat er compenserende maatregelen moeten komen om onder meer de instandhouding van vogels te waarborgen. Dit is ten onrechte niet gebeurd (zoals in Artikel 2.7 van de Wet natuurbescherming wordt genoemd). Verwacht kan worden dat de beheerkosten van natuurgebieden zullen toenemen na opening van Lelystad Airport. Dit moet wel worden meegenomen, er moet extra geld voor beschikbaar komen.

A:

Bij het opstellen van het MER zijn de effecten voor de natuur onderzocht en opgenomen in het rapport. Natuur is daarmee één van de aspecten die is meegewogen in de integrale afweging zoals bij Lelystad Airport aan de orde is. Bij het ontwerp van de vliegroutes is rekening gehouden met Natura 2000-gebieden. De vlieghoogte boven deze Natura 2000-gebieden is minimaal 3.000 voet (circa 900 meter). Op deze hoogte wordt voorkomen dat er verstoring van beschermde vogels door groot luchtverkeer aan de randen van de Flevopolder en in de aangrenzende Natura 2000-gebieden kan plaatsvinden. Dit is gebaseerd op het onderzoek in opdracht van de Alderstafel en uitgevoerd door professor Siepel (WUR en toenmalig directeur van Alterra) in een samenwerking met de bureaus Alterra en Waardenburg. Dit onderzoek heeft geleid tot de normstelling dat er tot 3.000 voet kans is op verstoring. Vervolgens is aan de Alderstafel in 2012 afgesproken dat Natura 2000-gebieden op minimaal 3.000 voet moeten worden overvlogen en dat er door startend of landend verkeer van Lelystad niet over de Oostvaardersplassen wordt gevlogen. Deze afspraak was leidend bij het ontwerp van de nadering- en vertekroutes voor Lelystad Airport.

In het MER voor Lelystad Airport zijn de mogelijke effecten op de natuur in beeld gebracht, op eenzelfde wijze als dat voor andere milieuaspecten is gebeurd. Er is zowel naar Natura 2000-gebieden gekeken als naar de Ecologische Hoofdstructuur. De belangrijkste conclusies uit deze onderzoeken zijn dat de komst van Lelystad Airport geen vernietiging van natuur- of leefgebied tot gevolg heeft, dat er geen verdroging of vernatting plaatsvindt en dat de uitbreiding geen barrièrewerking veroorzaakt. Zie voor meer informatie ook hoofdstuk 7 uit de actualisatie van het MER uit 2018.

8.14 Gezondheid

De toename van de vliegtuigbewegingen op Lelystad Airport kan de gezondheid van omwonenden beïnvloeden, bijvoorbeeld door geluid, luchtkwaliteit en toename van de externe veiligheidsrisico's. De Gezondheidseffectscreening (GES) maakt deze effecten inzichtelijk. Met behulp van de GES kunnen de effecten op geluid, lucht en externe veiligheid worden vertaald naar een GES-score van 0 tot en met 8. Gebieden met een lage GES-score hebben hoge milieugezondheidskwaliteit. Gebieden met een hoge GES-score hebben een lage milieugezondheidskwaliteit.

Uit de GES-scores wordt geconcludeerd dat de voorgenomen activiteit enige invloed heeft op de milieu-gezondheidskwaliteit rond Lelystad Airport. Het grootste deel van de woningen rondom Lelystad Airport staat in de gebieden met een GES-score van 2 of lager (gebieden met een lage GES-score hebben een hoge milieugezondheidskwaliteit).

8.14.1 Onderwerpen uit zienswijzen

Q: 30

Het voorgenomen besluit is niet gebaseerd op de nieuwste inzichten en normen/richtlijnen ten aanzien van de gezondheidseffecten van vliegverkeer. Een grote tekortkoming is bijvoorbeeld dat de gezondheidseffecten van slaapverstoring door piekgeluiden onder de laagvliegroutes niet in beeld zijn gebracht. Alleen al daardoor is een behoorlijke afweging van de betrokken feiten en belangen onmogelijk. Verzoek om het onderhavige besluit niet vast te stellen, maar te wachten op de herindeling van het luchtruim en op de mogelijkheid om laagvliegen te voorkomen.

A:

Indiener van de zienswijze concludeert dat het voorgenomen besluit niet is gebaseerd op de nieuwste inzichten en normen/richtlijnen ten aanzien van de gezondheidseffecten van vliegverkeer. Dit is onjuist. Ten aanzien van de bestaande wettelijke normen geldt dat de beoordeling in het MER op basis van alle wettelijke normen is gedaan. Naast het herstel van fouten (reparatie), zijn de meeste actuele bestanden (actualisatie) gebruikt bij het MER 2018, waaronder het meest actuele woningbestand. Er wordt geen enkele wettelijke norm overschreden met Lelystad Airport. Soms worden aanbevelingen geformuleerd over aanvullende streefwaarden, zoals onlangs door de WHO. Het gaat hier niet om wettelijke normen, maar om een aanbeveling. Zoals aangegeven per brief aan de Tweede Kamer loopt op dit moment onafhankelijk onderzoek, dat een bijdrage zal leveren aan het maken van weloverwogen keuzes over de consequenties die aan de nieuwe inzichten en aanbevelingen van de WHO worden verbonden.

In het MER is volgens de Gezondheidseffectscreening (GES) inzichtelijk gemaakt wat de mogelijke effecten van de voorgenomen activiteit zijn op de gezondheid. Met behulp van deze GES-methodiek kunnen de effecten op geluid, lucht en externe veiligheid worden vertaald in lokale gezondheidseffecten van stedelijke ontwikkelingsprojecten. De verschillende effecten zijn omgezet naar een bepaalde GES-score (0 t/m 8), waarbij 8 het meest negatieve effect op de gezondheid is. In de actualisatie van het MER zijn herberekeningen uitgevoerd van geluid, cumulatie van geluid en externe veiligheid en zijn de GES-scores opnieuw bepaald. Uit de GES-scores wordt geconcludeerd dat de voorgenomen activiteit enige invloed heeft op milieugezondheidskwaliteit rond Lelystad Airport. Het grootste deel van de woningen rondom Lelystad Airport staat in de gebieden waar een GES-score van 2 of lager geldt.

De methodiek van een GES is een bestaand middel om het aspect gezondheid in beeld te brengen bij ruimtelijke projecten, naast bijvoorbeeld de methodiek van een Milieugezondheidsrisico-indicator of de DALY-methode (Disability Adjusted Life Years). Voor het instrument van een GES is in het MER 2014 gekozen om de blootstelling aan verschillende milieuaspecten gezondheidkundig te kunnen beoordelen en onderling te vergelijken. In de actualisatie is hier opnieuw van uit gegaan om een vergelijking met de effecten uit het MER 2014 te kunnen maken. In 2016 is een (algemeen) belevingsonderzoek uitgevoerd door de GGD Flevoland. De resultaten van dit onderzoek zijn besproken in de CROL. Dit onderzoek zal elke vier jaar worden herhaald. Op dit moment wordt gewerkt aan de inrichting van een monitorings- en evaluatieprogramma, ook voor de regio's onder de aansluitroutes. Van dat programma zal belevingsonderzoek ook deel gaan uitmaken.

In de GES-analyses zijn de effecten van zowel de totale als de nachtelijke geluidsbelasting volledig meegenomen. Het is hierbij gebruikelijk dat er gewerkt wordt met geluidmaten als Lden en Lnight, omdat deze een jaargemiddelde belasting geven, en niet met piekwaarden. Daarbij is het aantal slaapverstoorden in het geactualiseerde MER in beeld gebracht conform de voorschriften. Indiener van de zienswijze adresseert in dit verband ook het effect van laagvliegen op de gezondheid. In de Startbeslissing voor de integrale luchtruimherziening, die op 18 april 2019 naar de Tweede Kamer is gestuurd, zijn de oplossingen gepresenteerd om hoger te vliegen op de tijdelijke aansluitroutes. Richting alle vijf de luchtruimsectoren zijn verbeteringen mogelijk die ervoor zorgen dat zoveel mogelijk ongehinderd geklommen wordt.

De verbeteringen zullen uiterlijk in de winter van 2021/2022 zijn doorgevoerd.

Het ministerie van IenW vindt het ook belangrijk dat er inzicht komt in de mate waarin ultrafijnstof bijdraagt aan gezondheidseffecten. Daarom is aan het RIVM opdragen een onderzoekprogramma uit te voeren, waarin naar verschillende gezondheidsaspecten wordt gekeken. Dit programma heeft een looptijd

van vier tot vijf jaar. De eindrapportage wordt medio 2021 verwacht. Ook tussentijds worden resultaten gepresenteerd en gepubliceerd. Op basis van de uitkomsten zullen ook uitspraken gedaan kunnen worden over gezondheidseffecten bij regionale luchthavens van nationale betekenis, zoals Lelystad Airport. Daarnaast zal er in het monitoring en evaluatieprogramma van Lelystad Airport aandacht worden besteed aan ultrafijnstof. Ook gezondheids- en hinderbelevingsonderzoek krijgt daarin een plek.

Q: K8 + L1 + L3

Indiener verwacht impact op de gezondheid door geluidsoverlast (hypoacusis, stress gerelateerd, depressie, bloeddruk, slapeloosheid, verminderd leervermogen bij kinderen, hart en vaatziekten, disfuncties op werk) en impact op de gezondheid door verslechterde luchtkwaliteit.

Mensen die ziek worden als gevolg van de luchthaven moeten zowel financieel als mentaal worden geholpen.

A:

In het MER is volgens GES inzichtelijk gemaakt wat de mogelijke effecten van de voorgenomen activiteit zijn op de gezondheid. Met behulp van deze GES methodiek kunnen de effecten op geluid, lucht en externe veiligheid worden vertaald in lokale gezondheidseffecten van stedelijke ontwikkelingsprojecten.

De verschillende effecten zijn omgezet naar een bepaalde GES-score (0 t/m 8), waarbij 8 het meest negatieve effect op de gezondheid is. In het actualisatie MER zijn herberekeningen uitgevoerd van geluid, cumulatieve van geluid en externe veiligheid en zijn de GES-scores opnieuw bepaald. Uit de GES scores wordt geconcludeerd dat de voorgenomen activiteit enige invloed heeft op milieugezondheidskwaliteit rond Lelystad Airport. Het grootste deel van de woningen rondom Lelystad Airport staat in de gebieden waar een GES-score van 2 of lager geldt. In 2016 is een (algemeen) belevingsonderzoek uitgevoerd door de GGD Flevoland. De resultaten van dit onderzoek zijn besproken in de CROL. Dit onderzoek zal elke vier jaar worden herhaald. Op dit moment wordt gewerkt aan de inrichting van een monitorings- en evaluatieprogramma, ook voor de regio's onder de aansluitroutes. Van dat programma zal belevingsonderzoek ook deel gaan uitmaken.

Q: H45

In relatie tot de WHO-richtlijnen: moet er geen rekening worden gehouden met de nieuwe gezondheidsschadegrens met betrekking tot (ultra)fijnstof én geluid van 2018?

A:

Uit de milieueffectrapportage blijkt dat geen enkele wettelijke norm overschreden met Lelystad Airport. Soms worden aanbevelingen geformuleerd over aanvullende streefwaarden, zoals onlangs door het WHO. Het gaat hier niet om wettelijke normen, maar om een aanbeveling. Zoals aangegeven in de brief aan de Tweede Kamer loopt er op dit moment onafhankelijk onderzoek, ten behoeve van het maken van weloverwogen keuzes over de consequenties die aan de aanbevelingen van de WHO verbonden worden.

In het geactualiseerde MER is in paragraaf 7.2.3. kwalitatief aandacht besteed aan het thema ultrafijnstof. Daarbij is aangegeven dat nog weinig bekend is over de gevolgen van blootstelling aan ultrafijnstof voor de gezondheid. Er bestaat geen norm voor ultrafijnstof. Ultrafijnstof is vooral aan de orde in de directe omgeving van de luchthaven. Direct buiten het luchthaventerrein is de gemiddelde bijdrage aan de concentraties ultrafijnstof van luchtvaartactiviteiten vergelijkbaar met die van wegverkeer in straten in binnenstedelijk gebieden. Op zo'n vijftien kilometer van de luchthaven bedraagt de bijdrage van de luchtvaart nog circa 20 procent van de ultrafijnstof van de bijdrage naast het luchthaventerrein ('Nader verkennend onderzoek ultrafijnstof rond Schiphol', RIVM-rapport 2015-0110, A. Bezemer et al.).

Het ministerie van IenW vindt het belangrijk dat er inzicht komt in de mate waarin ultrafijnstof bijdraagt aan gezondheidseffecten. Daarom is aan het RIVM opdracht gegeven om een onderzoeksprogramma uit te voeren, waarin ook naar het effect op de gezondheid wordt gekeken. Dit programma heeft een looptijd van 4 tot 5 jaar, de eindrapportage wordt medio 2021 verwacht. Ook tussentijds worden resultaten gepresenteerd en gepubliceerd. Schiphol is als locatie voor het onderzoek gekozen, vanwege de eerdere onderzoeken die daar zijn uitgevoerd en het grote aantal vliegtuigbewegingen op die luchthaven. Het onderzoeksprogramma is zodanig opgezet, dat ook uitspraken kunnen worden gedaan over de gezondheidseffecten rondom andere luchthavens, daarvoor is geen aanvullend onderzoek rond die andere luchthavens noodzakelijk.

Het ministerie van IenW coördineert op dit moment ook de ontwikkeling van een integraal monitoring- en evaluatieprogramma. Hierbij wordt een monitorings- en evaluatieprogramma ontwikkeld voor het gebied

onder de tijdelijke aansluitroutes van en naar Lelystad Airport dat aansluit op en gecombineerd wordt met de monitoringsinitiatieven die reeds in de provincie Flevoland zijn ontwikkeld voor het gebied rondom de luchthaven. Het monitoren van de uitstoot van ultrafijnstof is een van de onderdelen dat in het programma wordt vormgegeven. Hiermee wordt voldaan aan het advies van de Commissie voor de m.e.r.

Q: C9 + C77 + C60

Onderzoeken van o.a. bioloog Sara Botschuijver zorgen voor twijfel over de effecten op de volksgezondheid. Er moet gebruik gemaakt worden van de best beschikbare wetenschappelijke methode om de gezondheids-effecten te bepalen. Verzoek aan de minister om in het MER 2018 te werken op basis van de MGR methode om de gezondheidseffecten te bepalen.

Een andere mogelijkheid is dat de gezondheidseffectscreening plaats vindt aan de hand van DALY, welke ook door de WHO gehanteerd wordt. Deze maat geeft een indicatie van het totale gezondheidsverlies door ziekten onder de bevolking.

A:

In het MER voor Lelystad Airport is aan de hand van de GES inzichtelijk gemaakt wat de mogelijke effecten van de voorgenomen activiteit zijn op de gezondheid. Met behulp van deze GES methodiek kunnen de effecten op geluid, lucht en externe veiligheid worden vertaald in lokale gezondheidseffecten van stedelijke ontwikkelingsprojecten. De verschillende effecten zijn omgezet naar een bepaalde GES-score (0 t/m 8), waarbij 8 het meest negatieve effect op de gezondheid is.

De methodiek van een GES is een bestaand middel om het aspect gezondheid in beeld te brengen bij ruimtelijke projecten, naast bijvoorbeeld de methodiek van een MGR indicator of de DALY methode. Voor het instrument van een GES is in het MER 2014 gekozen om de blootstelling aan verschillende milieuaspecten gezondheidkundig te kunnen beoordelen en onderling te vergelijken. In de actualisatie is hier opnieuw vanuit gegaan om een vergelijking met de effecten uit het MER 2014 te kunnen maken. In 2016 is een (algemeen) belevingsonderzoek uitgevoerd door de GGD Flevoland. De resultaten van dit onderzoek zijn besproken in de Commissie Regionaal Overleg Lelystad. Dit onderzoek zal elke 4 jaar herhaald worden. In de actualisatie van het MER zijn herberekeningen uitgevoerd ten aanzien van geluid, de cumulatie van geluid, de externe veiligheid en ook zijn de GES-scores opnieuw bepaald. Uit de GES-scores kan worden geconcludeerd dat de voorgenomen activiteit enige invloed heeft op de milieugezondheidskwaliteit rondom Lelystad Airport. Het grootste deel van de woningen rondom Lelystad Airport staat echter in gebieden waar een GES-score van 2 of lager geldt.

In 2016 is een (algemeen) belevingsonderzoek uitgevoerd door de GGD Flevoland. De resultaten van dit onderzoek zijn besproken in de CROLL. Dit onderzoek zal elke vier jaar worden herhaald. Op dit moment wordt gewerkt aan de inrichting van een monitorings- en evaluatieprogramma, ook voor de regio's onder de aansluitroutes. Van dat programma zal belevingsonderzoek ook deel gaan uitmaken.

Q: C23

De dosiseffectrelatie had onderzocht moeten worden en dat is niet gebeurd. Er bestaat geen ervaring met de dosis-effectrelatie voor geluid anders dan de ervaring in het gebied rondom Schiphol. Indiener is van mening dat de dosis-effectrelaties van Schiphol niet representatief zijn voor Lelystad Airport. Deze normen zijn niet acceptabel als over natuur- en stiltegebieden wordt gevlogen. Nader onderzoek is nodig.

A:

De dosis-effectrelaties beschrijven welk percentage van de bevolking aan zal geven last te hebben van respectievelijk ernstige hinder of ernstige slaapverstoring door vliegtuiglawaai bij blootstelling aan een zekere geluidbelasting (resp. Lden en Lnight). De toegepaste dosis-effectrelaties, inclusief de toegepaste formules, zijn beschreven in een rapport van het Planbureau voor de leefomgeving [PBL, Het milieu rond Schiphol, 1990 – 2010. In het MER 2014 en de actualisatie is gebruik gemaakt van de relatie die is vastgesteld op basis van onderzoeken in het kader van de Gezondheidskundige Evaluatie Schiphol (GES) uit 2002. Uit dit onderzoek is een relatie afgeleid, gebaseerd op gegevens van onderzoeksdeelnemers die blootstonden aan geluidniveaus tussen de 39 en 65 dB(A).

Op pagina 56 van het geactualiseerde MER wordt beschreven in hoeverre geluid de oorzaak is van hinder-beleving. Daarin wordt tevens gesteld dat de omgeving van Lelystad anders is dan destijds rond Schiphol waardoor het aantal berekende ernstig gehinderden niet exact overeen hoeft te komen met het werkelijk aantal. Het werkelijk aantal gehinderden kan pas vastgesteld worden als de Luchthaven een tijd is openge-

steld volgens de voorgenomen activiteit. Het aantal gehinderden zal daarom onderdeel uitmaken van de evaluatie.

8.15 Leefkwaliteit

In het MER worden verschillende soorten milieueffecten inzichtelijk gemaakt die de voorgenomen activiteit Lelystad Airport met zich mee zal brengen. Het MER richt zich daarbij op effecten die meetbaar zijn en inzichtelijk te maken zijn met wetenschappelijke modellen of kwantitatief onderzoek en die af te zetten zijn tegen vastgestelde normen.

Er bestaan ten aanzien van de komst van Lelystad Airport ook zorgen over effecten die de luchthaven kan hebben op de ervaren woonkwaliteit in de (directe en ruimere) omgeving van de luchthaven en over het in geding komen van waarden als stilte, rust, het kunnen genieten van de natuur en frisse lucht. Deze zorgen raken aan de zaken die in het MER inzichtelijk zijn gemaakt (zoals geluid, natuur en luchtkwaliteit), maar zijn als waarde op zichzelf niet meetbaar.

8.15.1 Onderwerpen uit meermalig ingediende zienswijzen

Q: S3 + SW5

Laagvliegen tast het woon- en leefklimaat in ernstige mate aan.

A:

De actualisatie van het MER vormt een belangrijke bron van informatie over de verwachte milieueffecten en daarmee over het woon- en leefklimaat, als gevolg van de ontwikkeling van de luchthaven inclusief de vliegroutes. Het MER geeft kwantitatieve gegevens over de milieuaspecten geluid, externe veiligheid en luchtkwaliteit. De effecten op bodem en grondwater, oppervlaktewater en vliegveiligheid zijn kwalitatief in kaart gebracht. Per milieueffect is een gebied bestudeerd, dat zodanig is afgebakend dat er buiten het studiegebied in geen geval overschrijding van wettelijke normen plaatsvindt. Voor geluid bijvoorbeeld is het gebied zo gekozen dat er geen gebieden buiten het studiegebied vallen met een geluidsbelasting boven de 30 dB(A) L_night en de 40 dB(A) L_den. Voor emissies is een gebied van 10 bij 10 kilometer gekozen. Eerdere ervaringen (bijvoorbeeld het MER Eindhoven Airport uit 2013) leren dat buiten dit gebied het effect op de luchtkwaliteit voor omwonenden nihil is.

In de actualisatie van het MER zijn ook de milieueffecten van de tijdelijke aansluitroutes voor 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar aangevuld met een hoeveelheid klein luchtverkeer in beeld gebracht. Hierbij is gekeken naar alle relevante milieuaspecten die kunnen spelen ten aanzien van de aansluitroutes. De conclusie van de MER-actualisatie over de tijdelijke aansluitroutes is dat geen wettelijke normen worden overschreden en dat de effecten van de gehele route ruim passen binnen de effecten die in de MER-actualisatie in beeld zijn gebracht voor de eindsituatie met 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar, aangevuld met bewegingen voor klein luchtverkeer, zakelijk en MRO-verkeer en helikopterverkeer.

8.15.2 Onderwerpen uit zienswijzen

Q: L21

Inwoners in het gebied moeten verhuizen omdat het gebied onbewoonbaar wordt.

A:

De geluidscontouren uit het luchthavenbesluit legt beperkingen op aan het gebruik van deze gebieden. Op en binnen de 70 dB(A) L_den contour geldt dat woningen aan hun bestemming worden onttrokken. Huidige bewoners hebben wel het recht om hier te blijven wonen. Binnen deze contour rond Lelystad Airport zijn echter geen woningen gelegen waardoor er geen sprake is van het onttrekken van een woonbestemming en gedwongen verhuizing.

Q: D37

Geluidhinder zal voor diverse groeikernen in Flevoland uitbreiding met woningbouw belemmeren. Dit zal vooral Dronten, Zeewolde, Almere en een uitbreiding van Lelystad in oostelijke richting hinderen of zelfs blokkeren. Dat past niet bij de doelstelling om Flevolandse woongemeenten als overloop voor woningtekorten in de Randstad en op de Veluwe te gebruiken.

A:

Binnen de 48 dB(A) Lden geluidcontour is het aan de provincie om in overleg met de gemeente(n) te bepalen hoeveel en waar woningbouw is toegestaan rekening houdend met de aanwezigheid van de luchthaven. De oppervlakte van 56 en 70dB(A) Lden-geluidcontouren, waar beperkingen gelden voor woning (bouw) is beperkt.

Q: C6

Het MER geeft een vertekend en te positief beeld van de leefsituatie deze daadwerkelijk ervaren zal worden. Meer overlast zal ervaren worden dan het MER heeft berekend.

A:

De ontwikkeling van Lelystad Airport is de afgelopen jaren uitgebreid onderzocht. Zo hebben er verschillende onderzoeken plaatsgevonden in het kader van het MER, studietrajecten zijn doorlopen voor het ontwerpen van de vliegroutes en de risico's zijn onderzocht op vogelaanvaringen. Voor zowel het MER 2014 als de geactualiseerde MER uit 2018 zijn de milieueffecten, veiligheidsaspecten en gezondheidseffecten van de ontwikkeling van Lelystad Airport in beeld gebracht en beoordeeld. Deze onderzoeken zijn kritisch getoetst door onder meer een onafhankelijke Commissie voor de m.e.r. en een extern onderzoeksbureau. Het ervaren van overlast is een subjectief begrip; mensen kunnen dezelfde effecten op verschillende manieren ervaren.

Q: L6 + L22 + L2

De rust in dorpen zoals Dronten, Hoenderloo, Wezep en Zwolle zal worden verstoord. De uitbreiding van Lelystad Airport is in strijd met de kernwaarden rust, ruimte en natuur in veel gebieden onder de routes, inclusief de aangewezen stiltegebieden (Steenwijkerland, Veluwe, Binnenveld, het Drents Friese Wold, Dwingelderveld). Zaken als rust, een goede nachtrust, een rustig weekend, slapen met het raam open zijn economisch belangrijk en van groots belang in deze huidige maatschappij voor het welzijn van haar burgers. Deze zaken worden door Lelystad Airport verstoord.

A:

De conclusie van de MER-actualisatie is dat er geen wettelijke normen worden overschreden en dat de effecten van de tijdelijke situatie (10.000 vluchten) ruim passen binnen de effecten die in de MER-actualisatie in beeld zijn gebracht voor de eindsituatie met 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar aangevuld met bewegingen voor klein luchtverkeer, zakelijk en MRO-verkeer en helikopterverkeer. De Commissie voor de m.e.r. heeft geconcludeerd dat alle milieueffecten goed in beeld zijn gebracht, zodat deze volwaardig in de besluitvorming kunnen worden meegenomen. De door de indiener genoemde aspecten en belangen zijn derhalve meegewogen in de integrale belangenafweging die ten grondslag ligt aan het Wijzigingsbesluit.

Q: L27

Geluidshinder tijdens de vroege ochtend en avond- en nachtperiode wegen extra zwaar, zowel voor mensen als fauna.

A:

De luchthaven zal van 6.00 uur in de ochtend tot 23.00 uur in de avond open zijn. De extensieregeling regelt dat alleen in uitzonderlijke gevallen de baan tot 24.00 uur mag worden gebruikt. De regels daarvoor zijn aangescherpt. In de nacht wordt er dus niet gevlogen. Juist omdat op genoemde tijdstippen de geluidsbelasting zwaarder kan zijn, vindt voor het bepalen van de jaargemiddelde geluidbelasting in Lden ook een weging plaats naar de periode van de dag: overdag (07.00 uur tot 19.00 uur lokale tijd), de avond (tussen 19.00 uur en 23.00 uur) en de nacht (tussen 23.00 uur en 07.00 uur). De avond en nacht tellen zwaarder mee in deze berekeningen.

Q: D30 + D31 + D29 + D28 + L20

Het geluid van vliegtuigen komt extra hard aan in stille gebieden dan in stedelijke gebieden omdat daar al meer geluid is. Er is mijn gemeente ook al veel geluidsoverlast (zo is het gebied van de Koninklijke Landmacht, zijn er motorcrossterreinen aanwezig, snelwegen, spoorlijnen, grote papierfabrieken en/of het Vliegveld Teuge is in de buurt en door de energietransitie zal er ook veel geluidsoverlast worden ondervonden van warmtepompen). Dit zal leiden tot te veel blootstelling aan geluid.

In het gemeentelijk beleid is een geluidswaarde van max 45 dB(A) opgenomen. Het vliegtuiggeluid zal hier overheen gaan. Voor alle bedrijvigheid dient een vergunning te worden aangevraagd/verleend. Dat de luchtvaart hiervan is uitgesloten/vrijgesteld is niet terecht. Kunt u bijvoorbeeld met defensie afstemmen hoe de cumulatie van geluid kan worden voorkomen?

A:

Lelystad Airport mag niet functioneren zonder luchthavenbesluit waarin de geluidruimte van het luchthavenluchtverkeer is vastgesteld. Er is dus geen sprake van vrijstelling.

De cumulatie van geluidbelasting van verschillende geluidbronnen geeft inzicht in de geluidbelasting door alle bronnen tezamen. In het MER voor Lelystad Airport in 2014 is voor een bepaald studiegebied de cumulatie van geluid van wegverkeer, railverkeer, industrie en luchtverkeer bepaald. Voor de actualisatie van het MER is de cumulatie opnieuw bepaald met een geactualiseerde geluidbelasting voor het weg-, rail- en luchtverkeer. Bij het cumuleren wordt rekening gehouden met de hinderlijkheid van het geluid. Het geluid van railverkeer wordt bijvoorbeeld als minder hinderlijk ervaren dan wegverkeersgeluid. De eenheid van het wegverkeer, railverkeer- en luchtvaartgeluid is Lden, die van industriegeluid is Letmaal. In de cumulatiemethode is hiermee rekening gehouden. De geluidbelasting van industrie, militair vliegverkeer, militaire oefenterrein, overvliegende vliegtuigen van en naar andere luchthavens, windturbines, attractieparken, e.d. is daarbij niet meegenomen. Er zijn geen locaties waar hoge cumulatieve waarden ontstaan. Tevens is voor een groter studiegebied de cumulatie van geluid inzichtelijk gemaakt. Hieruit volgt dat de bijdrage van het vliegverkeer binnen de grenzen van de Flevopolder blijft. Er zijn geen dichtbevolkte gebieden die een hoge cumulatieve geluidsbelasting ontvangen. Paragraaf 7.5 van de geactualiseerde MER gaat uitgebreid in op cumulatie van geluid.

Q: L10

Laagvliegen zorgt voor onaangename geluidsoverlast en luchtverontreiniging voor bewoners. De impact zal daarvan hoger zijn omdat de omgeving stiller is. Bovendien zijn mensen er vaak gaan wonen voor hun rust (kiezen hier bewust voor en nemen de nadelen zoals weinig werk en vertier/cultuur op de koop toe). Hierdoor wordt het woongenot ernstig verstoord.

A:

De actualisatie van het MER vormt een belangrijke bron van informatie over de verwachte milieueffecten en daarmee over het woon- en leefklimaat, als gevolg van de ontwikkeling van de luchthaven inclusief de vliegroutes. Het MER geeft kwantitatieve gegevens over de milieuaspecten geluid, externe veiligheid en luchtkwaliteit. De effecten op bodem en grondwater, oppervlaktewater en vliegveiligheid zijn kwalitatief in kaart gebracht. Per milieueffect is een gebied bestudeerd, dat zodanig is afgebakend dat er buiten het studiegebied in geen geval overschrijding van wettelijke normen plaatsvindt. Voor geluid bijvoorbeeld is het gebied zo gekozen dat er geen gebieden buiten het studiegebied vallen met een geluidsbelasting boven de 30 dB(A) Lnight en de 40 dB(A) Lden. Voor emissies is een gebied van 10 bij 10 kilometer gekozen. Eerdere ervaringen (bijvoorbeeld het MER Eindhoven Airport uit 2013) leren dat buiten dit gebied het effect op de luchtkwaliteit voor omwonenden nihil is.

In de actualisatie van het MER zijn ook de milieueffecten van de tijdelijke aansluitroutes voor 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar aangevuld met een hoeveelheid klein luchtverkeer in beeld gebracht. Hierbij is gekeken naar alle relevante milieuaspecten die kunnen spelen ten aanzien van de aansluitroutes. De conclusie van de MER-actualisatie over de tijdelijke aansluitroutes is dat geen wettelijke normen worden overschreden en dat de effecten van de gehele route ruim passen binnen de effecten die in de MER-actualisatie in beeld zijn gebracht voor de eindsituatie met 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar, aangevuld met bewegingen voor klein luchtverkeer, zakelijk en MRO-verkeer en helikopterverkeer.

De door u genoemde aspecten en belangen zijn meegewogen in de integrale afweging zoals bij Lelystad Airport aan de orde is.

Q: D32

Luchtvaart zorgt ook voor stankoverlast.

A:

De belangrijkste oorzaak van mogelijke geurhinder rondom luchthavens is de kerosinegeur vanwege aan de ene kant landende en opstijgende vliegtuigen en anderzijds grondactiviteiten zoals taxiën en transport en overslag van kerosine. De mate van hinder is afhankelijk van de uitstoot van vluchtige organische stoffen

(VOS), maar ook bijvoorbeeld van de wind op het moment van de emissie. De relatie tussen eventuele 'geurcontouren' op basis van de vluchtige organische stoffen en de ondervonden hinder is niet eenduidig vastgelegd, deze kan alleen lokaal met enquêtes worden bepaald. Om deze reden is het niet mogelijk de effecten van geurhinder voor Lelystad Airport te kwantificeren en moet worden volstaan met het aangeven van de oorzaken van de geurhinder. Voor de voorgenomen activiteit volgt dat circa 75-85 procent van de VOS-emissie plaatsvindt in de idle fase, ofwel de fase dat het vliegtuig de motoren stationair heeft draaien of dat de APU in gebruik is. Deze situaties vinden alleen plaats aan de gate of tijdens het taxiën van het vliegtuig. De verwachting is daarom dat de grootste geurhinder direct nabij de luchthaven zou kunnen optreden. Geluid wordt door eenieder anders beleefd. Daarbij speelt de omgeving ook een rol. Een stedelijke omgeving kenmerkt zich door meer achtergrondgeluid. Tegelijkertijd leven daar meer mensen die potentieel hinder kunnen ondervinden dan in rustige gebieden. Bij het ontwerp was het streven om woongebieden en stiltegebieden zoveel mogelijk te vermijden. Na de inspraakprocedure die najaar 2017 over de aansluitroutes plaatsvond, is het routeontwerp op veel plaatsen aangepast om aan deze ambitie zoveel mogelijk tegemoet te komen.

Q: D27

Indiener verwacht dat het lawaai wel mee zal vallen in vergelijking met ander geluid.

A:

De cumulatie van geluidbelasting van verschillende geluidbronnen geeft inzicht in de geluidbelasting door alle bronnen tezamen. In het MER voor Lelystad Airport in 2014 is voor een bepaald studiegebied de cumulatie van geluid van wegverkeer, railverkeer, industrie en luchtverkeer bepaald. Voor de actualisatie van het MER is de cumulatie opnieuw bepaald met een geactualiseerde geluidbelasting voor het weg-, rail- en luchtverkeer. Bij het cumuleren wordt rekening gehouden met de hinderlijkheid van het geluid. Het geluid van railverkeer wordt bijvoorbeeld als minder hinderlijk ervaren dan wegverkeersgeluid. De eenheid van het wegverkeer, railverkeer- en luchtvaartgeluid is L_{den} , die van industrie- en militair vliegverkeer, militaire oefenterrein, overvliegende vliegtuigen van en naar andere luchthavens, windturbines, attractieparken, e.d. is daarbij niet meegenomen. Er zijn geen locaties waar hoge cumulatieve waarden ontstaan. Tevens is voor een groter studiegebied de cumulatie van geluid inzichtelijk gemaakt. Hieruit volgt dat de bijdrage van het vliegverkeer binnen de grenzen van de Flevopolder blijft. Er zijn geen dichtbevolkte gebieden die een hoge cumulatieve geluidsbelasting ontvangen. Paragraaf 7.5 van de geactualiseerde MER gaat uitgebreid in op cumulatie van geluid.

9. Monitoring en evaluatie

Voor Lelystad Airport wordt een integraal monitorings- en evaluatieprogramma ontwikkeld. Het monitorings- en evaluatieprogramma wordt in ieder geval gebruikt voor informatievoorziening aan de omgeving, voor klachtenbehandeling en om te beoordelen hoe de aannames in het MER over bijvoorbeeld de verdeling van het vliegverkeer over de routes en de hoogtes, zich verhouden tot de praktijk. Er wordt onderscheid gemaakt tussen monitoring en evaluatie.

Monitoring

Op het gebied van monitoring zijn al de nodige stappen in voorbereiding. Eén van de afspraken uit het Aldersakkoord uit 2014 is dat de exploitant van de luchthaven een monitoringsprogramma voor de geluidseffecten uitwerkt en daaropvolgend maatregelen moet ontwikkelen om de geluidseffecten waar mogelijk te beperken. Hiervoor zijn of worden op korte termijn geluidsmeetpunten geïnstalleerd op locaties in Flevoland. Ook zijn er nulmetingen verricht op gebied van hinderbeleving, voedselveiligheid op landbouwpercelen rondom de luchthaven en ten aanzien van vogels. De provincie Flevoland heeft ook het voortouw genomen om een klachtenloket op te zetten.

Naar aanleiding van de maatschappelijke discussie over de aansluitroutes heeft het ministerie van IenW besloten het monitoringsprogramma uit te breiden tot onder de aansluitroutes. Dit programma sluit aan op en wordt gecombineerd met de monitoringsinitiatieven die al in de provincie Flevoland zijn ontwikkeld voor het gebied rond de luchthaven. Onderwerpen die in ieder geval onderdeel zijn van het monitoringprogramma zijn geluid onder de routes en gezondheids- en hinderbeleving. Het monitoringprogramma wordt momenteel vormgegeven, waarbij inbreng van de omgeving een belangrijke rol speelt.

Daarnaast is het van belang dat vanaf de opening van Lelystad Airport voor handelsverkeer wordt gemonitord hoeveel en op welke hoogtes er in de praktijk wordt gevlogen op de aansluitroutes en dat hierover jaarlijks wordt gerapporteerd. Hiervoor worden de gegevens van LVNL en CLSK gebruikt. Gekeken wordt ook, of in de praktijk hoger gevlogen wordt dan de ontworpen routes. Ook de verdeling van het verkeer naar bestemming en herkomst wordt hierbij betrokken.

Evaluatie

Aan de Alderstafel is een evaluatie afgesproken bij 25.000 vliegtuigbewegingen. Naar aanleiding van de inspraakprocedure in het najaar 2017 over de aansluitroutes is besloten tot een extra evaluatie bij 7.000 vliegtuigbewegingen. Hierbij worden de resultaten van de hierboven beschreven monitoring betrokken. De uitkomsten zijn mede input voor de herziening van het luchtruim.

Proces

Het ministerie hecht veel waarde aan inbreng van de omgeving om tot een goede invulling van het monitoringsprogramma te komen; daarom wordt voor de ontwikkeling van het programma een participatieproces georganiseerd. Van tweede helft april tot begin juni 2019 vinden daarvoor in verschillende provincies bijeenkomsten plaats. Daar kunnen belangenorganisaties, overheden en burgers inbreng leveren. Het RIVM ontwikkelt mede op basis van het participatieproces het monitoring- en evaluatieprogramma in opdracht van het ministerie van IenW. Na de zomer van 2019 beslist de minister over het definitieve programma dat daarna start, bijvoorbeeld met nulmetingen en de installatie van meetpunten, zodat alles klaar is voor de opening van Lelystad Airport.

9.1 Momenten van evalueren en werkwijze

9.1.1 Onderwerpen uit zienswijzen

Q: F1 + F3

Waarom is gekozen voor een evaluatie bij alleen 7.000 en 25.000 vliegtuigbewegingen? Voorstel om een tussenmeting te doen bij bijvoorbeeld 10.000, 14.000 en/of 15.000 vliegtuigbewegingen.

Verder staat in paragraaf 7.1 van de toelichting op het luchthavenbesluit staat dat er een evaluatie plaatsvindt bij realisatie van 7.000 vliegtuigbewegingen. Naar de opvatting van het CDO (Stichting Club Direct Omwonenden Lelystad Airport) is eerder gesproken over een evaluatie bij 4.000 vliegtuigbewegingen.

A:

In het Aldersakkoord, waarin is afgesproken dat Lelystad Airport opengaat voor handelsverkeer, is opgenomen dat er bij 25.000 vliegtuigbewegingen een evaluatie plaatsvindt. Conform de wens van de bewonersdelegatie vindt ook op een eerder moment een evaluatie plaats, namelijk bij 7.000 vliegtuigbewegingen. Er is het ministerie van IenW geen afspraak bekend dat er een evaluatie bij 4.000 vliegtuigbewegingen zou plaatsvinden.

In de gehele periode vanaf de opening van de luchthaven voor handelsverkeer tot het bereiken van 25.000 vliegtuigbewegingen vindt monitoring van de effecten van de luchthaven plaats, conform het integrale monitoringsprogramma. Voor opening vinden nulmetingen plaats voor de relevante onderwerpen.

Q: F4

Evaluatie bij 7.000 vluchten staat alleen vermeld in de toelichting en niet in het besluit zelf. Verzoek om de evaluatie in het besluit op te nemen en tevens op te nemen dat de uitbreiding wordt teruggedraaid als uit de evaluatie blijkt dat de hinder groter is dan verwacht.

A:

De door de minister in de brief aan de Tweede Kamer van 21 februari 2018 toegezegde evaluatie bij 7.000 vliegtuigbewegingen betreft een evaluatie waarbij wordt getoetst of de onderliggende aannames uit de actualisatie van het MER (bijvoorbeeld ten aanzien van de gevolgde routes en vlieghoogtes) overeenkomen met de praktijk. Lessen hieruit zijn input voor potentiële maatregelen in het kader van de luchtruimherziening, bijvoorbeeld ten aanzien van de uitwerking van routes. Opname van deze evaluatieverplichting in het luchthavenbesluit is om deze reden niet aan de orde.

Met betrekking tot de in het luchthavenbesluit opgenomen milieu- en externe veiligheidsaspecten van het luchthavenluchtverkeer bevat de Wet luchtvaart op basis van artikel 8.73 reeds een verplichting om elk jaar een verslag maken over deze aspecten. Dit is de jaarlijkse handhavingsrapportage die door de ILT wordt opgesteld. Deze rapportage beoordeelt of de in het luchthavenbesluit gestelde grenswaarden niet zijn overschreden. Indien de grenswaarden gedurende een gebruiksjaar dreigen te worden overschreden geeft deze rapportage ook een beschrijving van de maatregelen die dan zijn getroffen om de belasting vanwege het luchthavenluchtverkeer terug te dringen binnen de grenswaarden. Ook wordt dan ingegaan op de doelmatigheid en doeltreffendheid van die maatregelen.

Q: E14

Worden ook de effecten van Lelystad Airport (ook in een groter gebied rondom de luchthaven) op woon- en leefomgeving, toerisme en recreatie gemonitord?

A:

Als onderdeel van het monitoring- en evaluatieprogramma wordt ook onderzoek gedaan naar de effecten op toerisme en recreatie. Ook maakt het onderwerp hinder- en gezondheidsbeleving onderdeel uit van het monitorings- en evaluatieprogramma.

Q: E16 + E19 + F2 + F6 + E12 + F8

Er vinden evaluatiemomenten plaats bij 7.000 en 25.000 vliegtuigbewegingen. Over die evaluatiemomenten en de resultaten daarvan zijn diverse vragen en voorstellen ingediend:

- Kunnen de consequenties van de evaluaties worden vastgelegd in het luchthavenbesluit?
- Welke consequenties verbindt u aan de uitkomsten van de evaluaties bij 7.000 en 25.000 vliegtuigbewegingen? Welke betekenis hebben de uitkomsten van de evaluaties voor bijvoorbeeld het aantal vliegtuigbewegingen, de geluidsruimte of de vliegroutes?

- Op welke wijze vindt bijsturing plaats, indien uit monitoring blijkt dat gemaakte afspraken en/of normen niet worden nageleefd? Aansluitend aan deze vraag stelt men ook de vraag hoe de uitkomsten van het monitorprogramma vervolgens wordt gecommuniceerd met omwonenden.
- De monitoringverplichtingen waarover gesproken wordt, worden ervaren als mosterd na de maaltijd. Het is niet aannemelijk dat er nog iets 'bijgestuurd' zou kunnen worden, nadat de plannen zijn geëffectueerd en dat op dat moment nog een oplossing gevonden zou kunnen worden voor negatieve effecten.
- Kan, met betrekking tot geluidsoverlast en luchtkwaliteit, een vooraf vastgesteld plan voor monitoring, evaluatie, handhaving (het verbinden van consequenties aan de uitkomsten van de evaluatie) en betrokkenheid van instanties en burgers wonend onder de gehele vliegroute(s) worden ingesteld en uitgevoerd?
- In het luchthavenbesluit heeft u enkele evaluatiemomenten opgenomen. Onduidelijk is echter op welke aspecten zal worden geëvalueerd. Daarom het verzoek om voorafgaand aan een aangepast luchthavenbesluit alle evaluatiecriteria in de verschillende fasen vast te leggen, zodat duidelijk is aan welke doelstellingen moet worden voldaan.

A:

Lelystad Airport functioneert nog niet als luchthaven voor handelsverkeer. Om de gevolgen in beeld te brengen moet daarom worden gewerkt met aannames en berekeningen. De monitoring is bedoeld om te volgen hoe de ontwikkelingen in de praktijk verlopen.

In de nota van toelichting bij het Wijzigingsbesluit is opgenomen wat de uitgangspunten, doel en scope van de evaluaties zijn. In de ontwikkeling van het monitoring- en evaluatieprogramma, waaraan nu wordt gewerkt, wordt de scope van de evaluaties nader uitgewerkt. Voor de ontwikkeling van dit programma is een participatieproces ingericht waarin de wens en behoefte van de omgeving ten aanzien van monitoring en evaluatie wordt opgehaald. Van de tweede helft van april tot begin juni 2019 vinden daarvoor bijeenkomsten plaats, als input voor de ontwikkeling van het programma onder leiding van het RIVM. Via de SATL is in iedere provincie een bewonersvereniging uitgenodigd om mee te denken.

Bij de evaluatiemomenten van 7.000 en 25.000 vliegtuigbewegingen toetst het ministerie van IenW of de verwachte aannames over de ontwikkeling en effecten uit het MER overeenkomen met de praktijk. Op basis van de uitkomst van deze evaluaties wordt bezien of en zo ja welke mitigerende maatregelen kunnen worden genomen. Het is niet aan de orde om al vooraf consequenties te benoemen voor de nu nog onbekende uitkomsten van deze evaluaties.

De resultaten van de monitoringsgegevens en evaluaties worden openbaar gemaakt. Bij de ontwikkeling van het programma wordt per thema bepaald op welke wijze dit het meest inzichtelijk kan worden gecommuniceerd aan belanghebbenden.

De handhaving van de grenswaarden en de regels in het luchthavenbesluit is conform de Wet luchtvaart belegd bij de minister van IenW (art. 8:70 lid 2 Wl juncto art. 8:45). Op grond van artikel 8.70, tweede lid, in samenhang met artikel 8.45 van de Wet luchtvaart is de inspecteur-generaal ILT bij een overschrijding van de vastgelegde grenswaarden verplicht een maatregel op te leggen, die nodig zijn om aan het binnen de grenswaarden terugdringen van de belasting vanwege het luchthaven-luchtverkeer.

Q: F5

Waar en hoe in het evaluatieproces heeft de burger een plaats? Voor het oude land zien we concrete stappen, voor het oude land enkel een aangekondigd Plan van Aanpak.

A:

Bij de beantwoording van deze zienswijze is ervan uitgegaan dat bedoeld wordt dat op het nieuwe land concrete stappen worden gezien, maar dat voor het oude land (slechts) een Plan van Aanpak is aangekondigd.

Het ministerie van IenW coördineert op dit moment de ontwikkeling van een integraal monitoring- en evaluatieprogramma. Het monitorings- en evaluatieprogramma wordt ontwikkeld voor het gebied onder de tijdelijke aansluitroutes van en naar Lelystad Airport, dat aansluit op en gecombineerd wordt met de monitoringsinitiatieven die al in de provincie Flevoland zijn ontwikkeld voor het gebied rond de luchthaven. Voor de ontwikkeling van dit programma wordt, zoals aangegeven in de Kamerbrief van 21 februari 2018, een participatieproces ingericht waarin de wens en behoefte van de omgeving (ook op het oude land) t.a.v. monitoring en evaluatie wordt opgehaald. Van de tweede helft van april tot begin juni 2019 vinden daarvoor bijeenkomsten plaats, als input voor de ontwikkeling van het programma onder leiding van het

RIVM. Zie voor actuele informatie over dit proces <https://luchtvaartindetoeekomst.nl/luchthavens/lelystad+airport/monitoren+evalueren+lelystad+airport/default.aspx>

Q: G7

Verzoek om vanaf nu alle mogelijkheden toe te passen om vluchten vanaf en naar vliegveld Lelystad achteraf via het web in kaart te zien, opdat iedereen meteen kan zien of een piloot de aangegeven en gewenste aanvlieglijn dan wel uitvlieglijn heeft gevolgd. Tevens het verzoek om terugkerende of vaak gemelde klachten over bepaalde vluchten en overige overlast te onderzoeken en daarover terug te koppelen via een website.

A:

Het ministerie van IenW coördineert op dit moment de ontwikkeling van een integraal monitoring- en evaluatieprogramma. Hierbij wordt een monitorings- en evaluatieprogramma ontwikkeld voor het gebied onder de tijdelijke aansluitroutes van en naar Lelystad Airport dat aansluit op en gecombineerd wordt met de monitoringsinitiatieven die reeds in de provincie Flevoland zijn ontwikkeld voor het gebied rondom de luchthaven.

De monitoring van de gevlogen hoogtes en routes is onderdeel van het programma. Hiervoor zal met een nog te bepalen frequentie (maar minimaal jaarlijks) openbaar worden gerapporteerd over de gevlogen hoogtes en routes en de mate waarin wordt afgeweken van de vigerende routes. Ook wordt er door de provincie Flevoland een centraal klachtenmeldpunt Lelystad Airport opgezet, waarbij tevens voorzien is in een analysefunctie van die klachten zodat er eventueel actie kan worden ondernomen indien er veel voorkomende klachten zijn.

Q: J59 + J106 + L8 + L9 + L26

Hoe worden belangenorganisaties uit de sector betrokken bij de monitoring van de negatieve effecten op recreatie en toerisme en welke beheersmaatregelen gaat u treffen voor mogelijke risico's op negatieve effecten op recreatie en toerisme?

Waar blijft nog ruimte over in Nederland om in rust te recreëren? Doordat de omgeving stiller is, zullen vliegtuiggeluiden meer verstorend zijn dan in een bebouwde omgeving. Het laagvliegen zorgt voor onaanvaardbare geluidsoverlast voor recreanten, onder meer bij de Wieden, Wierden, Stegeren.

A:

Het ministerie van IenW coördineert op dit moment de ontwikkeling van een integraal monitoring- en evaluatieprogramma. Hierbij wordt tevens een monitorings- en evaluatieprogramma ontwikkeld voor het gebied onder de tijdelijke aansluitroutes van en naar Lelystad Airport dat aansluit op en gecombineerd wordt met de monitoringsinitiatieven die reeds in de provincie Flevoland zijn ontwikkeld voor het gebied rondom de luchthaven. Voor de ontwikkeling van dit programma wordt, zoals in de kamerbrief van 21 februari 2018 is aangegeven, een participatieproces ingericht waarin de wens en behoefte van de omgeving t.a.v. monitoring en evaluatie wordt opgehaald. Van de tweede helft van april tot begin juni 2019 vinden daarvoor bijeenkomsten plaats, als input voor de ontwikkeling van het programma onder leiding van het RIVM.

Als onderdeel van het monitoring- en evaluatieprogramma zal ook een onderzoek worden gedaan naar de effecten op toerisme en recreatie, inclusief o-meting. De RECRON is uitgenodigd om in de begeleidingsgroep van dit onderzoek plaats te nemen.

Q E3:

Verzoek om (jaarlijkse) geluidsmetingen uit te laten voeren door een onafhankelijk instituut.

A:

Het ministerie van IenW coördineert op dit moment de ontwikkeling van een integraal monitoring- en evaluatieprogramma. Mede op basis van een participatieproces ontwikkelt het onafhankelijke instituut RIVM een voorstel voor het programma. Het monitoren van geluid is een van de onderdelen van dit programma. Bij de ontwikkeling van het monitorings- en evaluatieprogramma wordt ook bepaald welke partij de metingen zal verrichten.

9.2 Aanpak van de geluidsmetingen

9.2.1 Onderwerpen uit zienswijzen

Q: E10

Bent u bereid te monitoren en te handhaven binnen de 40 dB Lden en overeenkomstige Lnight-zones in het gehele invloedsgebied van de aansluitroutes?

A:

Er dient onderscheid gemaakt te worden tussen monitoring en handhaving. Handhaving is een wettelijk instrument dat betrekking heeft op wettelijke normen die niet overschreden mogen worden. Voor geluid betreft dit de grenswaarden in handhavingspunten. Handhaving van de grenswaarden in de handhavingspunten zorgt ervoor dat de feitelijke geluidbelasting binnen de geluidcontouren blijft die ten grondslag liggen aan het beperkingengebied voor geluid en zorgt voor de verdeling van het geluid over de baan en stelt verder een grens aan de geluidbelasting daar waar mensen wonen. De handhavingspunten zijn bepaald op 100 meter aan weerszijden van de verharding die dienst doet als start- en landingsbaan van de luchthaven. In de brief van de minister van IenW aan de Tweede Kamer van 21 februari 2018 is toegezegd om, naast de bestaande handhavingspunten aan de koppen van de baan, aanvullende handhavingspunten op te nemen in het luchthavenbesluit. Daarbij gaat het om handhavingspunten bij gebieden met aaneengesloten woonbebouwing verder van de luchthaven. Dit heeft geresulteerd in twee aanvullende handhavingspunten op de wettelijke contour van 48 dB(A) Lden ter hoogte van Dronten en Biddinghuizen. Onder de 48 dB(A) gelden geen ruimtelijke beperkingen en is geen sprake van wettelijke handhaving. De wettelijke basis is nodig om handhavend te kunnen optreden. Het stelsel van handhavingspunten zorgt ervoor dat in het gebied buiten de handhavingspunten geen belasting groter dan 48 dB(A) Lden is.

Het monitorings- en evaluatieprogramma wordt opgezet om voor onderdelen uit het luchthavenbesluit waarvoor geen wettelijke contouren of vereisten gelden, wel inzicht te krijgen in de daadwerkelijke effecten. Dit monitoringsprogramma heeft dan ook wel betrekking op het gebied buiten de 48 dB(A) Lden-contour. Dit programma is primair bedoeld om te voorzien in een informatiebehoefte en om te beoordelen hoe de aannames over de ontwikkeling van de luchthaven, routes en vlieghoogtes in het MER zich verhouden tot de praktijk. Daarnaast ondersteunt het de registratie en afhandeling van klachten.

Q: E9

Kan worden vastgelegd dat het vliegverkeer gestaakt moet worden, als blijkt dat uit de meting van de eerste 2.000 vliegtuigbewegingen de geluidsoverlast boven de vastgestelde grenzen blijkt te komen?

A:

De handhaving van de grenswaarden en de regels in het luchthavenbesluit is conform de Wet luchtvaart belegd bij de minister van IenW. Op grond van het Instellingsbesluit ILT (Stct. 2011, nr. 23871) is de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) belast met de handhaving van de wet- en regelgeving binnen het werktterrein van het ministerie van IenW. Op grond van artikel 8.70, tweede lid, in samenhang met artikel 8.45 van de Wet luchtvaart is de inspecteur-generaal bij een overschrijding van de vastgelegde grenswaarden verplicht een maatregel op te leggen, die naar zijn oordeel bijdraagt aan het binnen de grenswaarden terugdringen van de belasting vanwege het luchthavenluchtverkeer. De ILT maakt gebruik van handhavingsberekeningen (op basis van berekeningsvoorschriften), waarmee wordt nagegaan of het gebruik dat van de luchthaven wordt gemaakt binnen de vastgestelde grenswaarden in handhavingspunten blijft. Metingen worden hiervoor niet gebruikt. Wel wordt een monitorings- en evaluatieprogramma ingericht. Dit is niet geschikt voor handhaving, maar is bedoeld voor informatievoorziening aan de omgeving, voor klachtenbehandeling en om te volgen hoe de ontwikkelingen in de praktijk verlopen en zich verhouden tot de gemaakte aannames.

Q: E18

Bent u bereid te monitoren door middel van metingen van piekgeluid, in plaats van op basis van rekenmodellen met jaargemiddelden?

A:

Voor het monitoringsprogramma wordt geen gebruik gemaakt van rekenmodellen met jaargemiddelden. Het monitoren van geluid (op basis van metingen van individuele vliegtuigen) is een van de onderdelen van dit programma.

De handhaving door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) geschiedt wel op basis van berekeningen. De ILT maakt gebruik van handhavingsberekeningen (op basis van berekeningsvoorschriften), waarmee wordt nagegaan of het gebruik dat van de luchthaven binnen de vastgestelde grenswaarden in handhavingspunten blijft. Metingen worden hiervoor niet gebruikt. Op grond van artikel 8.70, tweede lid, in samenhang met artikel 8.45 van de Wet luchtvaart is de inspecteur-generaal bij een overschrijding van de vastgelegde grenswaarden verplicht een maatregel op te leggen, die naar zijn oordeel bijdraagt aan het binnen de grenswaarden terugdringen van de belasting vanwege het luchthaven-luchtverkeer.

Q: E17 + E22

Mocht vliegveld Lelystad worden opgesteld, komt er dan een monitoringssysteem net zoals bij Schiphol met inzicht in het gebruik en het momentane geluidniveau (NOMOS)?

Verzoek aan de minister om de geluidsbelasting per kwartaal op de Veluwe en in de zes andere getroffen provincies te onderzoeken en dat te openbaren.

A:

Het ministerie van IenW coördineert op dit moment de ontwikkeling van een integraal monitoring- en evaluatieprogramma. Hierbij wordt een monitorings- en evaluatieprogramma ontwikkeld voor het gebied onder de tijdelijke aansluitroutes van en naar Lelystad Airport, dat aansluit op en gecombineerd wordt met de monitoringsinitiatieven die al in de provincie Flevoland zijn ontwikkeld voor het gebied rond de luchthaven. Het monitoren van geluid (op basis van metingen) is een van de onderdelen van het monitoringsprogramma. Mede op basis van een participatieproces met de omgeving ontwikkelt het onafhankelijke instituut RIVM een voorstel voor het programma. De communicatievorm en -frequentie maakt hier onderdeel van uit.

9.3 Nulmeting

9.3.1 Onderwerpen uit meermalig ingediende zienswijzen

Q: S16

Verzoek om het ministerie opdracht te geven een o-meting van het geluid onder laagvliegroutes te doen en het geluid van de eerste 2000 vliegtuigbewegingen te meten en openbaar te maken, indien besloten wordt het vliegveld toch te openen.

A:

Het ministerie van IenW coördineert op dit moment de ontwikkeling van een integraal monitoring- en evaluatieprogramma. Hierbij wordt een monitorings- en evaluatieprogramma ontwikkeld voor het gebied onder de aansluitroutes van en naar Lelystad Airport dat aansluit op en gecombineerd wordt met de monitoringsinitiatieven die reeds in de provincie Flevoland zijn ontwikkeld voor het gebied rondom de luchthaven. Het monitoren van geluid onder deze aansluitroutes is een van de onderdelen van het monitoringsprogramma. In dit kader zullen ook metingen voor geluid onder de aansluitroutes worden verricht. Informatie uit het monitorings- en evaluatieprogramma wordt openbaar gemaakt.

Q: SB3

In het herziene luchthavenbesluit is voorzien in handhavingspunten bij Biddinghuizen en Dronten West. De gemeente Dronten heeft al een paar jaar doorlopende continue geluidsmetingen op drie punten in Biddinghuizen en drie punten in Dronten-west. Verzoek om deze jarenlange metingen mee te nemen als nulmeting.

A:

Er is een verschil tussen monitoringspunten en handhavingspunten. Handhavingspunten zijn punten waar de ILT de berekende geluidsruimte zal handhaven. De ILT toetst of de luchthaven op jaarbasis binnen de vergunde jaarlijkse geluidsruimte blijft. Het meenemen van eerdere metingen als nulmeting is hierbij niet aan de orde.

Zoals aangegeven in de brief aan de Tweede Kamer van 21 februari 2018 zijn op het gebied van monitoring al de nodige stappen in voorbereiding. Voor de provincie Flevoland is dit al grotendeels uitgewerkt. De reeds uitgewerkte monitoring is gericht op de directe omgeving van de luchthaven en het 48 dB(A) Lden-gebied dat geheel binnen Flevoland is gelegen. De geluidspunten van de gemeenten Biddinghuizen en Dronten zijn bekend bij het ministerie van IenW en de provincie Flevoland die het monitoringprogramma rond de

luchthaven coördineert. Doel is om te komen tot een integraal monitoringprogramma waarin ook gebruik gemaakt kan worden van reeds bestaande meetpunten en de data die deze meetpunten hebben opgeleverd voor informatievoorziening.

9.3.2 Onderwerpen uit zienswijzen

Q: E20

Verzoek aan het ministerie om juist geen speciale opdracht te geven om een nulmeting van het geluid onder laagvliegroutes te doen en het geluid van de eerste 2.000 vliegtuigbewegingen te meten en openbaar te maken, maar om de gebruikelijke procedures voor geluidbeheer bij vliegvelden te volgen, wanneer het vliegveld eindelijk geopend wordt.

A:

Het ministerie van IenW coördineert op dit moment de ontwikkeling van een integraal monitoring- en evaluatieprogramma. Het monitoren van geluid onder de aansluitroutes is een van de onderdelen van het monitoringsprogramma, waarbij ook nulmetingen voor geluid onder de aansluitroutes worden verricht. Informatie uit het monitorings- en evaluatieprogramma wordt openbaar gemaakt. Deze monitoring vindt in ieder geval plaats totdat de tijdelijke aansluitroutes worden verhoogd, dus ook tijdens de eerste 2.000 vliegtuigbewegingen. Daarnaast toetst de ILT of Lelystad Airport op jaarbasis binnen de vergunde jaarlijks geluidsruimte blijft.

Q: F7

Verzoek voor een nulmeting, waarbij er formeel geen verslechtering van geluid, verstoring, milieu e.d. zou mogen zijn ten opzichte van het vroegste moment dat er Milieuwetgeving is ingesteld en ten opzichte van het moment met de minste hinder door luchtvaart die er sindsdien is geweest in de afgelopen ruim 35 jaar.

A:

Op basis van het door het Kabinet overgenomen Aldersadvies uit 2009 over de ontwikkeling van Lelystad Airport, is de procedure in gang gezet voor de ontwikkeling van de luchthaven naar 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar in de eindsituatie. In overeenstemming met de Wet milieubeheer is in het MER en de actualisatie van het MER in beeld gebracht welke milieueffecten optreden als gevolg van het openen van Lelystad Airport voor handelsverkeer. Het luchthavenbesluit maakt deze ontwikkeling mogelijk en stelt hieraan nadere regels en waarborgen. Het luchthavenbesluit stelt onder meer grenswaarden voor geluid. De handhaving van de grenswaarden en de regels in het luchthavenbesluit is conform de Wet luchtvaart belegd bij de minister van IenW. Momenteel wordt een integraal monitoring- en evaluatieprogramma ontwikkeld. In dit kader zullen ook nulmetingen voor geluid worden verricht.

9.4 Het plaatsen van geluidmeetpunten op specifieke locaties

9.4.1 Onderwerpen uit meermalig ingediende zienswijzen

Q: SW8

Verzoek aan het ministerie om ook in de gemeente Oldebroek onder de routes voldoende geluidmeetpunten aan te brengen en deze als officiële handhavingspunten juridisch vast te leggen. Voorkomen moet worden, dat er geen handhaving kan plaatsvinden op geluidsoverschrijdingen.

A:

Er dient onderscheid gemaakt te worden tussen monitoring en handhaving. Handhaving is een wettelijk instrument dat betrekking heeft op wettelijke normen die niet overschreden mogen worden. Voor geluid betreft dit de grenswaarden in handhavingspunten. Handhaving van de grenswaarden in de handhavingspunten zorgt ervoor dat de feitelijke geluidbelasting binnen de geluidcontouren blijft die ten grondslag liggen aan het beperkingengebied voor geluid en zorgt voor de verdeling van het geluid over de baan en stelt verder een grens aan de geluidbelasting daar waar mensen wonen. De handhavingspunten zijn bepaald op 100 meter aan weerszijden van de verharding die dienst doet als start- en landingsbaan van de luchthaven en ter hoogte van Dronten en Biddinghuizen op de wettelijke contour van 48 dB(A) Lden. Handhaving vindt plaats door de Inspectie Leefomgeving en Transport op basis van de berekende grenswaarden in de handhavingspunten.

Het ministerie van IenW coördineert op dit moment de ontwikkeling van een integraal monitoring- en evaluatieprogramma. Dat programma bedoeld voor informatievoorziening aan de omgeving, voor

klachtenbehandeling en om te volgen hoe de ontwikkelingen in de praktijk verlopen en zich verhouden tot de gemaakte aannames. Het monitoren van geluid is een van de onderdelen van het monitoringsprogramma. Dat gebeurt op basis van geluidsmetingen. Het monitorings- en evaluatieprogramma wordt ontwikkeld voor het gebied onder de aansluitroutes van en naar Lelystad Airport dat aansluit op en gecombineerd wordt met de monitoringsinitiatieven die reeds in de provincie Flevoland zijn ontwikkeld voor het gebied rondom de luchthaven. De wensen en behoeften voor een dergelijk programma worden in een participatieproces in beeld gebracht. Het RIVM ontwikkelt, mede op basis hiervan, een voorstel voor een monitoring- en evaluatieprogramma, waarin ook de locaties voor geluidmeetpunten ten behoeve van monitoring worden bepaald.

9.4.2 Onderwerpen uit zienswijzen

Q: E1

Verzoek om (meer) meetpunten op specifieke locaties te plaatsen, waaronder in Sint Jansklooster, de Weerribben, Oldebroek, Oene, Heerde, de Noordoostpolder en nabij de Duitse grens.

A:

Het ministerie van IenW coördineert op dit moment de ontwikkeling van een integraal monitoring- en evaluatieprogramma. Dit programma wordt ontwikkeld voor het gebied onder de tijdelijke aansluitroutes van en naar Lelystad Airport, waarbij wordt aangesloten op de monitoringsinitiatieven die al in de provincie Flevoland zijn ontwikkeld voor het gebied rond de luchthaven. Het monitoren van geluid onder de aansluitroutes is een van de onderdelen van het monitoringsprogramma. De wensen en behoeften voor het programma worden in een participatieproces opgehaald. Het RIVM verwerkt dit in een monitoring- en evaluatieprogramma, waarin ook de locaties voor geluidmeetpunten ten behoeve van monitoring worden bepaald. Uitgangspunt is om te komen tot een relevant en effectief programma, dat aansluit bij de operatie van de luchthaven en de gevlogen (aansluit)routes.

9.5 Vergelijking met andere luchthavens

9.5.1 Onderwerpen uit meermalig ingediende zienswijzen

Q: SP15

Vergelijk de werkelijk ervaren geluidhinder bij bestaande luchthavens met de te verwachten geluidshinder bij opening van Lelystad Airport. Het aantal klachten dat bij Eindhoven als gevolg van op een hoogte van 6.000 voet (1.800 meter) overkomende vliegtuigen wordt gemeld, kan een goede indicatie geven van wat aangaande Lelystadroutes mag worden verwacht

A:

De operatie op Eindhoven Airport is voor verschillende elementen vergelijkbaar met de voorgenomen activiteit op Lelystad Airport. In de voorgenomen activiteit worden er 45.000 vluchten afgehandeld op Lelystad Airport, wat qua aantal bewegingen dicht bij de situatie op Eindhoven Airport ligt. Naast het aantal bewegingen zijn ook de vliegtuigtypes van soortgelijke grootte en kenmerkt ook Eindhoven Airport zich door het uitvoeren van vluchten naar Europese bestemmingen en naar bestemmingen rond de Middellandse Zee. Er zijn echter ook fundamentele verschillen tussen de twee situaties, waardoor klachten niet vergelijkbaar hoeven te zijn. Zo handelt Eindhoven Airport ook militaire luchtvaart af. Een inventarisatie van het aantal klachten op een bepaalde hoogte rondom Eindhoven Airport zegt daarom niet direct iets over te verwachten klachten naar aanleiding van de nog te starten operatie op Lelystad Airport.

9.5.2 Onderwerpen uit zienswijzen

Q: E6

Het monitoren van effecten van luchthavens en vliegverkeer op geluid, voedselveiligheid en landbouw, beleving, gezondheid ultrafijnstofconcentraties en effecten op flora en fauna had al veel eerder kunnen gebeuren door te kijken naar vergelijkbare luchthavens in Europa. Het is niet juist dit pas achteraf te doen, u dient alle effecten in beeld hebben voordat u een besluit neemt.

A:

Het monitoren van effecten is uit de aard van de zaak pas mogelijk op het moment dat de luchthaven is geopend voor handelsverkeer. Ten behoeve van de besluitvorming zijn de te verwachten effecten op bijvoorbeeld geluid, voedselveiligheid en landbouw in kaart gebracht in het (geactualiseerde) MER. Zo is

bijvoorbeeld het effect van vliegverkeer op landbouw in samenwerking met de luchthaven van Bremen onderzocht, omdat deze luchthaven vergelijkbaar is met Lelystad Airport. Hieruit blijkt dat geen schadelijke effecten worden verwacht. Vervolgens is een nulmeting gedaan in het kader van het monitoringsprogramma. In het monitoringsprogramma zal worden onderzocht of de conclusies uit het genoemde onderzoek in de praktijk worden bevestigd, als op Lelystad Airport eenmaal gevlogen wordt gevlogen met handelsverkeer. Ook geluid, beleving en ultra fijnstof maken deel uit van het monitoring- en evaluatieprogramma dat het ministerie van IenW laat ontwikkelen. Dit programma is bedoeld voor informatievoorziening aan de omgeving, voor klachtenbehandeling en om te volgen hoe de ontwikkelingen in de praktijk verlopen en zich verhouden tot de gemaakte aannames. Voorts zij opgemerkt dat dat bevindingen die op deze onderwerpen zijn gedaan bij onderzoeken voor of evaluaties van andere luchthavens in Europa, niet één op één vertaald kunnen worden naar de situatie rond Lelystad.

9.6 Monitoring gezondheid

9.6.1 Onderwerpen uit zienswijzen

Q: E4

Er moet een vernieuwd en op feiten gebaseerd gezondheidsmonitornetwerk komen. De GGD zou dit nauwlettend in de gaten moeten houden.

A:

Het ministerie van IenW coördineert op dit moment de ontwikkeling van een integraal monitoring- en evaluatieprogramma. Gezondheids- en hinderbeleving zijn onderdelen van dit programma. Het RIVM zal de monitoring van deze onderdelen verder vormgeven en betreft de verschillende relevante GGD-instellingen hierbij.

Q: E11

Verzoek om de bijdrage van het vliegverkeer van Lelystad Airport op het gebied van (ultra)fijnstof te monitoren

A:

Het ministerie van IenW coördineert op dit moment de ontwikkeling van een integraal monitoring- en evaluatieprogramma. Ultrafijnstof is een van de onderdelen die in het programma wordt vormgegeven. Het RIVM, dat hiernaar ook uitgebreid onderzoek doet op Schiphol, zal hiervoor een voorstel ontwikkelen.

9.7 Monitoring natuur

9.7.1 Onderwerpen uit zienswijzen

Q: E21

Verzoek om een adequaat monitoringsprogramma op te zetten voor de vogelstand.

A:

Uit het onderzoek naar vogels dat in het kader van het MER 2014 en de actualisatie van het MER uit 2018 is gedaan, is naar voren gekomen dat alleen in de directe omgeving (6 km) van de luchthaven monitoring aan de orde is. Ten behoeve van het monitoringsprogramma (dat tot doel heeft de ontwikkeling van vogelbewegingen en vogelaantallen gedurende meerdere jaren te volgen) is van september 2017 tot september 2018 door de provincie Flevoland samen met de exploitant van Lelystad Airport een nulmeting uitgevoerd. Het resultaat van de nulmeting bevestigt het beeld dat in het MER is bepaald. Op basis van dit onderzoek en de nulmeting wordt nu de monitoring van vogels uitgewerkt. Het voortouw ligt bij provincie Flevoland en de luchthaven. Daarbij zal tevens worden onderzocht of het gebruik van een moderne 3D-radar toegevoegde waarde heeft.

9.8 Monitoring voedselveiligheid

9.8.1 Onderwerpen uit zienswijzen

Q: E15

Verzoek om, gezien de grote bijdrage van Flevoland aan de productie van biologische gewassen, bij de monitoring van voedselgewassen uit te gaan van eisen zoals die gelden voor biologisch voedsel, indien deze strenger mochten blijken dan die voor niet biologisch geteeld voedsel.

A:

In het Convenant Monitoring en Nadeelcompensatie Voedselveiligheid voor de omgeving van Lelystad Airport, dat is ondertekend door betrokken partijen, is afgesproken dat er totdat 25.000 vliegtuigbewegingen zijn bereikt, elke vijf jaar een veldonderzoek wordt uitgevoerd. Ook op het moment dat deze 25.000 vliegtuigbewegingen worden bereikt, wordt een veldonderzoek uitgevoerd. Er is reeds een nulmeting uitgevoerd.

Q: D19

Indiener maakt zich zorgen om de impact op de voedselveiligheid o.a. door de uitstoot van fijnstof. Ook kunnen dieren schrikken van de vliegtuigen. Wat is het effect op de (biologische) landbouw en visserij? Willen mensen nog wel biologische producten kopen als er vliegtuigen overheen komen?

A:

In het Convenant Monitoring en Nadeelcompensatie Voedselveiligheid in de omgeving van Lelystad Airport (Stct. 2015, nr. 9636) is afgesproken dat elke vijf jaar een veldonderzoek wordt uitgevoerd, met een evaluatie bij 25.000 bewegingen handelsverkeer per jaar. Een nulmeting is reeds verricht. Het eerstvolgende veldonderzoek is voorzien in 2020.

De resultaten van het veldonderzoek ten aanzien van de voedselveiligheid bevestigen de conclusie in het MER uit 2014 dat de effecten op de voedselkwaliteit rondom Lelystad naar verwachting gering zijn.

De referentiemeting bij de Luchthaven Bremen geeft geen aanleiding de berekende waarden voor zware metalen naar boven bij te stellen en de gemeten waarden voor PAK-gehalten in gewassen bevestigen de veronderstelling dat de emissie aan PAK's (Polycyclische Aromatische Koolwaterstoffen) van de luchtvaart zeer beperkt is ten opzichte van het achtergrondgehalte ofwel de rest van de bronnen in de omgeving van de luchthaven. Dit geldt zowel voor de situatie met 10.000 vliegtuigbewegingen (tijdelijke situatie met aansluitroutes) als voor de eindsituatie met 45.000 vliegtuigbewegingen.

10. Handhaving

Bij de handhaving van de geluidsnormen is een belangrijke rol weggelegd voor handhavingspunten. Een handhavingspunt is een specifieke locatie waarvoor de jaarlijks maximaal toegestane geluidbelasting (Lden) is berekend en vastgelegd in het luchthavenbesluit. De grenswaarden in handhavingspunten worden per luchthaven berekend aan de hand van een door de Regeling burgerluchthavens voorgeschreven rekenmodel. De geluidbelasting van het vliegverkeer mag in dit punt in een gegeven gebruiksjaar niet hoger zijn dan deze vastgestelde grenswaarde. De Inspectie Leefomgeving en Transport handhaaft hierop.

Het Besluit burgerluchthavens bepaalt dat het luchthavenbesluit in ieder geval de volgende handhavingspunten bevat:

- Een handhavingspunt met een grenswaarde voor de geluidbelasting aan beide zijden in het verlengde van de middellijn van de start- en landingsbaan op 100 meter van de uiteinden van de baan waarbinnen het gebruik plaatsvindt.
- In overeenstemming hiermee zijn op Lelystad Airport de handhavingspunten bepaald op 100 meter aan weerszijden van de verharding die dienst doet als start- en landingsbaan.
- Een handhavingspunt met een grenswaarde voor de geluidbelasting op elke locatie waar woonbebouwing met een aaneengesloten karakter gelegen is op of in de nabijheid van een geluidcontour van 56dB(A) Lden.
- Wat dit tweede punt betreft, is het van belang op te merken dat er op of in de omgeving van de 56dB(A) Lden-contour van Lelystad Airport geen aaneengesloten woonbebouwing ligt. Dit type handhavingspunt is dan ook niet opgenomen in het Luchthavenbesluit Lelystad.
- Na inspraak uit 2017 heeft de minister van IenW toegezegd (brief aan de Tweede Kamer van 21 februari 2018) in het Wijzigingsbesluit voor Lelystad Airport aanvullende handhavingspunten op te nemen, bij gebieden met aaneengesloten woonbebouwing verder weg van de luchthaven, ter bescherming van de omgeving. Dit heeft geresulteerd in twee aanvullende handhavingspunten op de wettelijke contour van 48 dB(A) Lden ter hoogte van Dronten en Biddinghuizen.

De grenswaarden in handhavingspunten mogen niet worden overschreden. Zo weten de exploitant, de gebruikers, de luchtverkeersdienstverlener en de omgeving welke maximale hoeveelheid geluid er op jaarbasis geproduceerd mag worden. De ILT handhaaft op deze grenswaarden. Juist vanwege de werking van deze systematiek zijn in de actualisatie van het MER (MER 2018) diverse gevoeligheidsanalyses uitgevoerd om een beeld te krijgen van de gevoeligheid van verschillende aannames, zoals de inzet van meer stille of juist meer luidruchtige vliegtuigen. De resultaten hiervan zijn opgenomen in het MER 2018. Behalve op de handhavingspunten en grenswaarden, ziet de ILT ook toe op andere bepalingen van het luchthavenbesluit, zoals de openingstijden en de extensieregeling.

Naast handhaving door ILT, vindt handhaving plaats door gemeenten op de gemeentelijke bestemmingsplannen. Op deze wijze worden ook de ruimtelijke regels van het luchthavenbesluit gehandhaafd, in ieder geval voor zover dat besluit in de bestemmingsplannen is verwerkt. Het gemeentebestuur zal bijvoorbeeld in beginsel geen omgevingsvergunning afgeven voor bouwen, wanneer dat in strijd is met het bestemmingsplan. Indien gebouwd wordt zonder omgevingsvergunning, of indien grond gebruikt wordt in strijd met het bestemmingsplan, is het gemeentebestuur bevoegd om de situatie recht te zetten door het toepassen van bestuursdwang. Het gemeentebestuur heeft deze mogelijkheid ook als de bestemmingsplannen nog niet in overeenstemming zijn gebracht met het luchthavenbesluit. Dat besluit geldt in zo'n geval namelijk als voorbereidingsbesluit als bedoeld in artikel 3.7 van de Wet ruimtelijke ordening, waar voorbereidingsbescherming aan is verbonden. Ook in dat geval kan het gemeentebestuur bouwen zonder omgevingsvergunning of handelen in strijd met voorschriften van artikel 3.7 van de Wet ruimtelijke ordening bestrijden door bestuursdwang toe te passen. De handhaving door het gemeentebestuur omvat zowel het toezicht op de naleving (nagaan of bijvoorbeeld in strijd met een bestemmingsplanvoorschrift

wordt gehandeld) als het toepassen van bestuursrechtelijke sancties zoals last onder dwangsom of last onder bestuursdwang.

10.1 Handhavingspunten

De grenswaarden voor de geluidbelasting in de twee handhavingspunten nabij de baankoppen van de start- en landingsbaan worden gewijzigd als gevolg van de actualisatie van het MER. Het herstel van de invoergegevens en het toepassen van actuele feiten en inzichten resulteert in hogere grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingspunten, dan de grenswaarden die in het huidige luchthavenbesluit op basis van het MER 2014 zijn opgenomen.

10.1.1 Onderwerpen uit zienswijzen

Q: G6

Wat zijn handhavingspunten? Wat zijn de aanvullende handhavingspunten? Wat is het plan voor handhaving, wordt er gedoogd en geregistreerd of wordt er vervolgd? Wat zijn de uitzonderingen en wie bepaalt dit? Kan een handhavingsplan (met sancties) worden opgenomen in luchthavenbesluit?

A:

Een handhavingpunt is een specifieke locatie waarvoor de maximale toegestane geluidbelasting (Lden) is berekend en vastgelegd in het luchthavenbesluit.

Het Besluit burgerluchthavens bepaalt welke handhavingspunten in ieder geval in het luchthavenbesluit moeten worden opgenomen. Het betreft één handhavingpunt met een grenswaarde voor de geluidbelasting aan beide zijden in het verlengde van de middellijn van de start- en landingsbaan op 100 meter van de uiteinden van de baan waarbinnen het gebruik plaatsvindt, en één handhavingpunt met een grenswaarde voor de geluidbelasting op elke locatie waar woonbebouwing met een aaneengesloten karakter gelegen is op of in de nabijheid van een geluidcontour van 56dB(A) Lden. Omdat er op of in de omgeving van de 56dB(A) Lden-contour van Lelystad Airport geen aaneengesloten woonbebouwing ligt, is dit type handhavingpunt dan ook niet opgenomen in het Luchthavenbesluit Lelystad. Het Besluit burgerluchthavens biedt ruimte om aanvullende handhavingspunten vast te leggen op of in de nabijheid van een andere geluidcontour. Naar aanleiding van inspraak najaar 2017 is besloten twee aanvullende handhavingspunten op te nemen in het luchthavenbesluit, ter hoogte van Dronten en Biddinghuizen.

De grenswaarden in handhavingspunten mogen niet worden overschreden. Er bestaat geen gedoogbeleid. De betrokken partijen, zoals de exploitant, de gebruikers, de luchtverkeersdienstverlener en de omgeving zijn zich bewust van de gestelde normen en weten wat de maximale hoeveelheid geluid is die op jaarbasis geproduceerd mag worden. De handhaving van deze grenswaarden wordt uitgevoerd door de ILT.

Op grond van artikel 8.70, tweede lid, in samenhang met artikel 8.45 van de Wet luchtvaart is de inspecteur-generaal bij een overschrijding van de vastgelegde grenswaarden verplicht een maatregel op te leggen die bijdraagt aan het binnen de grenswaarden terugdringen van de belasting vanwege het luchthaven-luchtverkeer. Overtreding van een maatregel kan bestraft worden met een bestuurlijke boete op grond van artikel 11.16 van de Wet luchtvaart.

Ten behoeve van de handhaving rapporteert de exploitant, NV Luchthaven Lelystad, elk kwartaal aan de ILT. Daarin moet onder andere worden ingegaan op het verloop van de geluidbelasting binnen een handhavingpunt en op de tijdstippen, waarop door luchtvaartuigen van de luchthaven gebruik is gemaakt.

Q: G4 + G5

Wat wordt gedaan om geluidsbelasting binnen de normen te houden? Zorg is er dat er meer belastende toestellen worden gebruikt; wordt dan minder gevlogen of wordt er gecompenseerd?

A:

De grenswaarden in handhavingspunten mogen niet worden overschreden. Zo weten de exploitant, de gebruikers, de luchtverkeersdienstverlener en de omgeving welke maximale hoeveelheid geluid er op jaarbasis geproduceerd mag worden. De ILT handhaaft op deze grenswaarden. Juist vanwege de werking van deze systematiek zijn in de actualisatie van het MER diverse gevoeligheidsanalyses uitgevoerd om een beeld te krijgen van de gevoeligheid van verschillende aannames, zoals de inzet van meer stille of luidruchtige vliegtuigen. De resultaten hiervan zijn neergelegd in de MER-actualisatie. Als er met meer luidruchtige vliegtuigen wordt gevlogen, betekent dit dat er minder vliegtuigen kunnen vliegen. Naast de maximale

geluidsbelasting in handhavingspunten is in het luchthavenbesluit ook het aantal van 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar als maximum vastgelegd.

Q: E8

Verzoek om meerdere handhavingspunten op de Veluwe in te stellen ter plaatse of in de nabijheid van de stiltegebieden.

A:

Er dient onderscheid gemaakt te worden tussen monitoring en handhaving. Handhaving is een wettelijk instrument dat betrekking heeft op wettelijke normen die niet overschreden mogen worden. Een handhavingspunt is een specifieke locatie waarvoor de maximale toegestane geluidbelasting (Lden) is berekend en vastgelegd in het luchthavenbesluit. Het Besluit burgerluchthavens bepaalt welke handhavingspunten in ieder geval in het luchthavenbesluit moeten worden opgenomen. Het betreft één handhavingspunt met een grenswaarde voor de geluidbelasting aan beide zijden in het verlengde van de middellijn van de start- en landingsbaan op 100 meter van de uiteinden van de baan waarbinnen het gebruik plaatsvindt, en één handhavingspunt met een grenswaarde voor de geluidbelasting op elke locatie waar woonbebouwing met een aaneengesloten karakter gelegen is op of in de nabijheid van een geluidcontour van 56dB(A) Lden. Aangezien er op of in de omgeving van de 56dB(A) Lden-contour van Lelystad Airport geen aaneengesloten woonbebouwing ligt, is besloten twee handhavingspunten toe te voegen op de laagste wettelijke geluidcontour van 48dB(A) Lden, ter hoogte van Dronten en Biddinghuizen. Deze 48 dB(A) Lden-contour ligt binnen de provincie Flevoland. Buiten deze provincie, zoals op de Veluwe, ligt de belasting daaronder. Het stelsel van handhavingspunten zorgt ervoor dat in het gebied buiten de handhavingspunten geen belasting groter dan de 48 dB(A) Lden heerst. Het ministerie van IenW coördineert op dit moment de ontwikkeling van een integraal monitoring- en evaluatie-programma. Dit programma is bedoeld voor informatievoorziening aan de omgeving, voor klachtenbehandeling en om te volgen hoe de ontwikkelingen in de praktijk verlopen en zich verhouden tot de gemaakte aannames. Het programma wordt ontwikkeld voor het gebied onder de tijdelijke aansluitroutes van en naar Lelystad Airport, waarbij wordt aangesloten op de monitoringsinitiatieven die al in de provincie Flevoland zijn ontwikkeld voor het gebied rond de luchthaven. Het monitoren van geluid onder de aansluitroutes is een van de onderdelen van het monitoringsprogramma.

Q: E5

De handhaving gebeurt op drie punten. Dat is niet in overeenstemming met Richtlijn 2002/49/EG.

A:

Het luchthavenbesluit stelt grenzen aan de hoeveelheid geluid die de luchthaven jaarlijks mag produceren. Dit gebeurt door middel van handhavingspunten. Een handhavingspunt is een specifieke locatie waarvoor de maximaal toegestane jaarlijkse geluidbelasting (Lden) is berekend. Dit is vastgelegd in het luchthavenbesluit. De grenswaarden in handhavingspunten worden per luchthaven berekend aan de hand van een door de Regeling burgerluchthavens voorgeschreven rekenmodel. De geluidbelasting van het vliegverkeer mag in dit punt in een gegeven gebruiksjaar niet hoger zijn dan deze vastgestelde grenswaarde. Het Besluit burgerluchthavens bepaalt welke handhavingspunten in ieder geval in het luchthavenbesluit moeten worden opgenomen. Het betreft één handhavingspunt met een grenswaarde voor de geluidbelasting aan beide zijden in het verlengde van de middellijn van de start- en landingsbaan op 100 meter van de uiteinden van de baan waarbinnen het gebruik plaatsvindt, en één handhavingspunt met een grenswaarde voor de geluidbelasting op elke locatie waar woonbebouwing met een aaneengesloten karakter gelegen is op of in de nabijheid van een geluidcontour van 56dB(A) Lden. Aangezien er op of in de omgeving van de 56dB(A) Lden-contour van Lelystad Airport geen aaneengesloten woonbebouwing ligt, is na inspraak in het najaar van 2017 besloten twee handhavingspunten toe te voegen op de laagste wettelijke geluidcontour van 48dB(A) Lden, ter hoogte van Dronten en Biddinghuizen. Er zijn daarmee vier handhavingspunten. De grenswaarden in handhavingspunten mogen niet worden overschreden. Zo weten de exploitant, de gebruikers, de luchtverkeersdienstverlener en de omgeving welke maximale hoeveelheid geluid er op jaarbasis geproduceerd mag worden. De ILT handhaaft op deze grenswaarden. Behalve op de grenswaarden in de handhavingspunten, houdt de ILT ook toezicht op andere bepalingen van het luchthavenbesluit, zoals de openingstijden en de extensieregeling. Richtlijn 2002/49/EG inzake de evaluatie en beheersing van omgevingslawaai bevat de verplichting om geluidsbelastingkaarten te maken voor belangrijke luchthavens. Belangrijke luchthavens zijn luchthavens

waar jaarlijks meer dan 50.000 vliegtuigbewegingen plaatsvinden, met uitsluiting van oefenvluchten met lichte vliegtuigen. Lelystad Airport is geen 'belangrijke luchthaven' als bedoeld in deze Richtlijn, omdat deze luchthaven niet voldoet aan het criterium '50.000 vliegtuigbewegingen met uitsluiting van oefenvluchten met lichte vliegtuigen'. In 2018 bestonden 72.525 van de in totaal 103.365 vliegtuigbewegingen op Lelystad Airport uit oefenvluchten (bron: CBS Statline). Dit betekent dat Lelystad Airport met 30.840 vliegtuigbewegingen niet zijnde oefenvluchten ruim onder het criterium van 50.000 vliegtuigbewegingen blijft. De verplichting uit de richtlijn voor de minister om geluidbelastingkaarten te maken voor belangrijke luchthavens is dan ook niet van toepassing op Lelystad Airport.

Q: E13

Hoe wordt het begrip grenswaarde gedefinieerd, anders dan aan de hand van het aantal vliegtuigbewegingen?

A:

De grenswaarden in handhavingspunten worden per luchthaven berekend aan de hand van een door de Regeling burgerluchthavens voorgeschreven rekenmodel. Elk type vliegtuig maakt bij verschillende omstandigheden een andere hoeveelheid geluid. Om jaarlijkse maximale hoeveelheid geluid in die punten te berekenen is uitgegaan van invoergegevens voor onder andere het aantal vliegtuigbewegingen, het type vliegtuig, het tijdstip van vliegen en de te vliegen route.

Q: G13

Overschrijding van de normen of afwijking van vliegroutes leidt tot overlast voor de bewoners van Dronten, Swifterbant en Biddinghuizen. Voorstel om bij elke overschrijding van de norm of afwijking van de vliegroute een boete op te leggen van minimaal tienduizend euro per vliegtuigbeweging welke, afhankelijk van de precieze locatie van de overtreding/overschrijding, direct en volledig ten goede komt aan:

- Voor Biddinghuizen: Dorpsbelangen Biddinghuizen;
- Voor Swifterbant: Dorpsbelangen Swifterbant;
- Voor Dronten: Stichting Activiteiten Dronten (StaDronten).

A:

De vastgestelde grenswaarden voor de handhavingspunten mogen niet worden overschreden. De betrokken partijen, zoals de exploitant, de gebruikers, de luchtverkeersdienstverlener en de omgeving zijn zich bewust van de gestelde normen en weten wat de maximale hoeveelheid geluid is die op jaarbasis geproduceerd mag worden. De handhaving van deze grenswaarden wordt uitgevoerd door de ILT.

Op grond van de Wet luchtvaart is de inspecteur-generaal bij een overschrijding van de vastgelegde grenswaarden verplicht een maatregel op te leggen, die bijdraagt aan het binnen de grenswaarden terugdringen van de belasting vanwege het luchthavenluchtverkeer. Een maatregel kan diep ingrijpen in de exploitatie van een luchthaven en in de mogelijkheden van gebruikers. Een op te leggen maatregel zal dan ook vanzelfsprekend moeten voldoen aan de eisen van behoorlijk bestuur, zoals die onder meer in de Algemene wet bestuursrecht zijn vastgelegd. Overtreding van een maatregel kan bestraft worden met een bestuurlijke boete op grond van artikel 11.16 van de Wet luchtvaart.

Op grond van het Besluit luchtverkeer 2014 moet de gezagvoerder een vlucht uitvoeren volgens de door de minister vastgestelde en in de luchtvaartgids gepubliceerde luchtverkeersroutes en –procedures, tenzij door een verlener van luchtverkeersleidingsdiensten een andersluidende opdracht is gegeven.

Weersomstandigheden of vliegveiligheid kunnen bijvoorbeeld aanleiding zijn voor een andersluidende opdracht. Overtreding van de verplichting om een vastgestelde route te volgen is een strafbaar feit. De Wet luchtvaart (artikel 11.9) bepaalt dat overtreding van dit strafbare feit wordt gestraft met een hechtenis van ten hoogste een half jaar of een geldboete van ten hoogste de derde categorie. Daarnaast geeft de Wet luchtvaart (artikel 11.15) de minister van IenW de bevoegdheid tot oplegging van een last onder bestuursdwang en in plaats daarvan een last onder dwangsom (artikel 5:32 algemene wet bestuursrecht).

Vliegroutes worden op de kaarten getoond met een routelijn en vliegtuigen moeten over deze lijn kunnen vliegen. De routes worden in de boordcomputer van vliegtuigen vastgelegd. De eis die aan vluchten van en naar Lelystad wordt gesteld, is dat de vliegtuigen de route nauwkeurig kunnen vliegen. Bij het toezicht op het nauwkeurig vliegen van de vertrekkoutes en voor de beoordeling van de vraag of een uitgevoerde vertrekkoute nauwkeurig genoeg is uitgevoerd maakt de ILT gebruik van een door haar gepubliceerde beleidsregel (Beleidsregel handhaving vertrekkoutes luchthavens Eelde, Maastricht en Rotterdam, Stcrt. 36599 d.d. 15 december 2014) waarin voor elke vertrekkoute tolerantiegebieden zijn vastgesteld.

Zolang een vliegtuig bij de uitvoering van de haar opgedragen vertrekroute zich daarbinnen bevindt is er sprake van een nauwkeurige uitvoering van de vertrekroute en is er geen sprake van een overtreding.

Q: A59

Stel eisen aan het maximale geluidsniveau per vliegtuig in plaats van een maximum aantal vliegtuigbewegingen.

A:

De systematiek van de Wet luchtvaart voorziet in het vaststellen van grenswaarden voor de geluidbelasting op basis van Lden. Grenswaarden definiëren de maximale milieuruimte waarbinnen een luchthaven moet opereren. Deze gelden op grond van de Wet luchtvaart voor de exploitant, de gebruikers en de luchtverkeersdienstverlener. Er wordt dan ook geen maximaal geluidsniveau per vliegtuig in het luchthavenbesluit opgenomen, maar een jaarlijkse geluidruimte vergund, uitgedrukt in grenswaarden voor geluid (in Lden) in handhavingspunten. Aanvullend is een maximum aantal vliegtuigbewegingen handelsverkeer voor Lelystad opgenomen. In het kader van de Luchtvaartnota en het project meten en berekenen van vliegtuiggeluid wordt nagedacht over indicatoren voor hinderbeleving en andere manieren van monitoren en handhaven, die meer rekening houden met de ervaring en beleving van gehinderden.

Q: G15

Was er, op basis van evaluaties van de resultaten van de handhaving van andere luchthavens, aanleiding om het beleid op dit punt (t.a.v. handhaving) richting Lelystad Airport te wijzigen?

A:

Die aanleiding was er niet. In het Besluit burgerluchthavens worden regels gegeven waarmee bij de besluitvorming over luchthavens rekening moet worden gehouden. Dit Besluit bepaalt onder meer welke handhavingspunten in ieder geval in het luchthavenbesluit moeten worden opgenomen. Welke dat zijn en hoe deze regelgeving doorwerkt in de handhavingspunten voor specifiek Lelystad Airport, is toegelicht aan het begin van dit hoofdstuk. Daar is ook aangegeven dat twee aanvullende handhavingspunten zijn opgenomen in het luchthavenbesluit, ter hoogte van Dronten en Biddinghuizen.

10.2 Rol Inspectie Leefomgeving en Transport

De handhaving van deze grenswaarden uit het luchthavenbesluit is conform de Wet luchtvaart belegd bij de minister van IenW. Op grond van het Instellingsbesluit ILT (Stct. 2011, nr. 23871) is de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) belast met de handhaving van de wet- en regelgeving binnen het werkteerrein van het ministerie van IenW. De handhaving door de ILT is nader toegelicht in de nota van toelichting bij het Luchthavenbesluit Lelystad uit 2015, <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stb-2015-130.html>. De strekking hiervan is dat de ILT bij een overschrijding van de grenswaarden een maatregel moet opleggen, die bijdraagt aan het binnen de grenswaarden terugdringen van de belasting door het luchthavenluchtverkeer. Een op te leggen maatregel dient onder meer te voldoen aan de eisen van behoorlijk bestuur. Zo zal een maatregel moeten voldoen aan de eisen van proportionaliteit en zal ook bij de voorbereiding van de maatregel acht geslagen moeten worden op de belangen van degene tot wie de maatregel is gericht. De ILT houdt daarnaast toezicht op de verplichting van gezagvoerders van vliegtuigen om zich te houden aan de voorschriften die gelden voor de vertrek- en naderingsroutes en procedures.

Ten behoeve van de handhaving rapporteert de exploitant, de NV Luchthaven Lelystad, elk kwartaal aan de ILT over onder meer het verloop van de geluidbelasting binnen een handhavingspunt en over de tijdstippen, waarop door luchtvaartuigen van de luchthaven gebruik is gemaakt.

10.2.1 Onderwerpen uit zienswijzen

Q: 7

Het beoogde besluit is prematuur. Er is geen zicht op handhaving en daarmee is er geen zicht op de effecten op laagvliegroutes.

A:

Het luchthavenbesluit zal worden gehandhaafd. De handhaving van deze grenswaarden uit het luchthavenbesluit is conform de Wet luchtvaart belegd bij de minister van IenW. Op grond van het Instellingsbesluit ILT (Stct. 2011, nr. 23871) is de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) belast met de handhaving van de wet- en regelgeving binnen het werkteerrein van het ministerie van IenW. Op grond van artikel 8.70, tweede lid, in samenhang met artikel 8.45 van de Wet luchtvaart moet de inspecteur-generaal bij een overschrijding van

de vastgelegde grenswaarden een maatregel opleggen, die bijdraagt aan het binnen de grenswaarden terugdringen van de belasting vanwege het luchthavenluchtverkeer. Een maatregel kan diep ingrijpen in de exploitatie van een luchthaven en in de mogelijkheden van gebruikers. Een op te leggen maatregel zal dan ook vanzelfsprekend moeten voldoen aan de eisen van behoorlijk bestuur, zoals die onder meer in de Algemene wet bestuursrecht zijn vastgelegd. Overtreding van een maatregel kan bestraft worden met een bestuurlijke boete op grond van artikel 11.16 van de Wet luchtvaart.

De Wet luchtvaart verplicht de geadresseerde van een regel om zich aan die regel te houden. De ILT zal hierop handhaven. Bij overtreding van de regel, bijvoorbeeld bij overtreding van de openstellingtijden, bestaat de mogelijkheid tot het opleggen van een bestuurlijke boete op grond van artikel 11.16 van de Wet luchtvaart.

Op een vergelijkbare wijze zal de ILT ook toezicht houden op de verplichting van de gezagvoerders van vliegtuigen om zich te houden aan de vastgestelde luchtverkeersroutes en –procedures. Op grond van het Besluit luchtverkeer 2014 een vlucht moet uitvoeren volgens de door de minister vastgestelde en in de luchtvaartgids gepubliceerde luchtverkeersroutes en –procedures, tenzij door een verlener van luchtverkeersleidingsdiensten een andersluidende opdracht is gegeven. Weersomstandigheden of vliegveiligheid kunnen bijvoorbeeld aanleiding zijn voor een andersluidende opdracht. Het volgen van de routes is standaardprocedure omdat de routes in de boordcomputer van vliegtuigen worden vastgelegd. Overtreding van de verplichting om een vastgestelde route te volgen is een strafbaar feit. De Wet luchtvaart (artikel 11.9) bepaalt dat overtreding van dit strafbare feit wordt gestraft met een hechtenis van ten hoogste een half jaar of een geldboete van ten hoogste de derde categorie. Daarnaast geeft de Wet luchtvaart (artikel 11.15) de minister van IenW de bevoegdheid tot oplegging van een last onder bestuursdwang en in plaats daarvan een last onder dwangsom (artikel 5:32 algemene wet bestuursrecht).

Q: G1 + G8 + G11

Meerdere zienswijzen hebben betrekking op vragen en zorgen over hoe wordt omgegaan met, of opgetreden tegen, overschrijdingen van de grenswaarden:

- Verzoek tot resoluut handhaven dan wel directe sluiting tot de problemen zijn opgelost, indien normen worden overschreden.
- Een gegeven suggesties hierbij is het invoeren van boetes bij de vliegmaatschappijen die de vluchten uitvoeren die zich niet aan de handhavingsregels houden.
- Toetsing dient door deskundige instanties (een onafhankelijke commissie) actief en op een voor het publiek toetsbare wijze adequaat plaats te vinden. Falen van de toetsende instantie dient nagenoeg uitgesloten te zijn. Bij overtreding dient er beboet of gesanctioneerd te worden. Reeds voor het openen van Lelystad Airport moet duidelijk zijn wie dit gaat doen.
- Ook uit men zorgen over het niet mogelijk zijn, met name in de eerste fase, van handhaving van overschrijding van de grenswaarden. Dit levert grote overlast op voor omwonenden. Deze handhaving in de eerste fase moet wel gebeuren (bij voorkeur door een onafhankelijke instantie) en dit dient te worden vastgelegd in het luchthavenbesluit.

A:

De betrokken partijen, zoals de exploitant, de gebruikers, de luchtverkeersdienstverlener en de omgeving kennen de gestelde normen en weten wat de maximale hoeveelheid geluid is die op jaarbasis geproduceerd mag worden. De handhaving van deze grenswaarden wordt uitgevoerd door ILT. Op grond van de Wet luchtvaart is de inspecteur-generaal bij een overschrijding van de vastgelegde grenswaarden verplicht een maatregel op te leggen, die bijdraagt aan het binnen de grenswaarden terugdringen van de belasting vanwege het luchthavenluchtverkeer. Overtreding van een maatregel kan bestraft worden met een bestuurlijke boete op grond van artikel 11.16 van de Wet luchtvaart.

Q: G12

Onder artikel 4E en verder wordt ILT gebruikt als bevoegd gezag om te beoordelen of een object in de weg staat of niet. Bij het eerdere luchthavenbesluit (2015) was dit blijkbaar geen item. Kunt u aangeven welke beleidswijziging binnen ILT aan deze wijziging ten grondslag ligt?

A:

Met artikel I, onderdeel E, van het Wijzigingsbesluit wordt het Luchthavenbesluit Lelystad in lijn gebracht met artikel 13 van het Besluit burgerluchthavens. Bij besluit van 16 maart 2016 (Stb. 2016, 120) is dit artikel 13 van het Besluit burgerluchthavens aangepast. Met deze aanpassing is geregeld dat bomen in het veiligheids-

gebied zijn toegestaan, tenzij de ILT beoordeelt dat deze bomen en struiken een onaanvaardbaar risico opleveren voor de vliegveiligheid. Vóór deze aanpassing zouden alle bomen of struiken in het veiligheidsgebied gekapt of gesnoeid moeten worden. Hoewel bomen in sommige gevallen de vliegveiligheid negatief kunnen beïnvloeden, vergelijkbaar met andere obstakels zoals bouwwerken, werd een dergelijke consequentie onevenredig zwaar geacht. In sommige gevallen levert het kappen of snoeien van bomen en struiken geen bijdrage aan de vliegveiligheid.

Q: I71

Verzoek om minister Koolmees (Sociale Zaken) met zijn ambtsgenoten in andere landen te laten onderzoeken of budgetmaatschappijen zich aan de arbeids- en rusttijdenregels houden en om waar dat niet het geval is tegen deze overtredingen op te treden.

A:

De ILT is verantwoordelijk voor de keuring vooraf van de vliegtijdspecificatieschema's van Nederlandse operators en voor het toezicht achteraf.

Aanvullend voert Nederland net als andere Europese landen controles uit op buitenlandse vliegtuigen die zich tijdens een stop op Nederlands grondgebied bevinden. Arbeids- en rusttijden is één van de veiligheidsaspecten die bij deze 'platforminspecties' wordt gecontroleerd, bijvoorbeeld als sprake is van grote vertragingen. Als een oververmoeide crew wordt aangetroffen, kan de ILT besluiten een vliegtuig aan de grond houden. In de praktijk komt dit echter zelden voor. In Europees verband maakt EASA jaarlijks een verdeling per lidstaat van te inspecteren buitenlandse luchtvaartmaatschappijen. Ook budgetmaatschappijen worden in Europa volgens deze afspraken gecontroleerd.

10.3 Normering en toets aan normen

10.3.1 Onderwerpen uit meermalig ingediende zienswijzen

Q: SB4

De dagelijkse praktijk rondom Schiphol, Maastricht Aachen Airport en Rotterdam The Hague Airport laat zien dat het vaststellen van overschrijdingen en afwijkingen in de praktijk nooit leidt tot daadwerkelijke handhaving. Verzoek om niet alleen te meten, maar om ook het instrumentarium te ontwikkelen om bij eventuele afwijkingen en overschrijdingen snel en serieus in te grijpen.

A:

De stelling dat niet handhavend wordt opgetreden is onjuist. Zo heeft de ILT in maart 2019 Rotterdam The Hague Airport (RTHA) maatregelen opgelegd om te voorkomen dat de geluidsbelasting voor omwonenden bij Schiedam in 2019 opnieuw te hoog wordt. Deze maatregelen heeft de ILT opgelegd op na een forse overschrijding van de geluidsnorm in 2018. De belangrijkste maatregel is dat van 1 november 2018 tot 1 oktober 2019 de luchthaven maximaal 88 procent van de geluidsruimte mag gebruiken. Meer informatie hierover is te vinden op de website van de ILT, <https://www.ilent.nl/actueel/nieuws/2019/03/14/ilt-staat-minder-vluchten-over-schiedam-toe-in-2019>. Over de resultaten van de (milieu-)handhaving op luchthavens van nationale betekenis doet de ILT jaarlijks verslag (voor Schiphol twee maal per jaar) aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat in de vorm van een handhavingsrapportage. Op de website van de ILT zijn deze handhavingsrapportages te vinden.

In het Luchthavenbesluit Lelystad worden de grenswaarden voor geluid vastgelegd. De grenswaarden in het besluit geven de exploitant, de gebruikers en de luchtverkeersdienstverlening gezamenlijk een milieugebruiksruimte. Binnen die ruimte kunnen zij opereren voor zover ook wordt voldaan aan de regels van het besluit en overige wettelijke eisen. Op grond van artikel 8.70, tweede lid, in samenhang met artikel 8.45 van de Wet luchtvaart is de inspecteur-generaal ILT bij een overschrijding van de vastgelegde grenswaarden verplicht een maatregel op te leggen, die bijdraagt aan het binnen de grenswaarden terugdringen van de belasting vanwege het luchthavenluchtverkeer. Een maatregel kan diep ingrijpen in de exploitatie van een luchthaven en in de mogelijkheden van gebruikers. Een op te leggen maatregel zal dan ook vanzelfsprekend moeten voldoen aan de eisen van behoorlijk bestuur, zoals die onder meer in de Algemene wet bestuursrecht zijn vastgelegd. Overtreding van een maatregel kan bestraft worden met een bestuurlijke boete op grond van artikel 11.16 van de Wet luchtvaart. Op een vergelijkbare wijze zal de ILT ook toezicht houden op de verplichting van de gezagvoerders van vliegtuigen om zich te houden aan de vastgestelde luchtverkeersroutes en procedures.

Ten behoeve van de handhaving rapporteert de exploitant elk kwartaal aan de ILT. Daarin moet onder andere worden ingegaan op het verloop van de geluidbelasting binnen een handhavingspunt en op de tijdstippen, waarop door luchtvaartuigen van de luchthaven gebruik is gemaakt.

10.3.2 Onderwerpen uit zienswijzen

Q: 32

Voor alle in de nota van toelichting bij het ontwerp-luchthavenbesluit genoemde te monitoren aspecten dient eerst een monitorings- en handhavingsprogramma opgesteld en vastgesteld te zijn, vóórdat het luchthavenbesluit definitief wordt vastgesteld. Het is daarbij essentieel dat eerst de nulsituatie wordt vastgesteld. Daar laag over stille en stiltegebieden wordt gevlogen, waar de geluidbeleving veel intenser is, is het noodzakelijk om ook daar te handhaven en monitoren op de 40 dB(A) Lden en 30 dB(A) Lnight en 30 dB(A) Lden.

Verzoek om op voorhand in het monitorings- en handhavingsprogramma de garantie vast te leggen dat bij overschrijdingen van grenswaarden - voor zover mogelijk - bestuursdwang/dwangsom wordt opgelegd op grond van artikel 11.15 van de Wet luchtvaart.

A:

Er komt geen monitorings- en handhavingsprogramma, maar een monitorings- en evaluatieprogramma. Daarnaast zal handhaving op de reguliere wettelijk voorgeschreven wijze plaatsvinden.

Monitoring

Het ministerie van IenW coördineert op dit moment de ontwikkeling van een integraal monitoring- en evaluatieprogramma. Dit programma is bedoeld voor informatievoorziening aan de omgeving, voor klachtenbehandeling en om te volgen hoe de ontwikkelingen in de praktijk verlopen en zich verhouden tot de gemaakte aannames. Het programma wordt ontwikkeld voor het gebied onder de tijdelijke aansluitroutes van en naar Lelystad Airport, dat aansluit op en gecombineerd wordt met de monitoringsinitiatieven die reeds in de provincie Flevoland zijn ontwikkeld voor het gebied rondom de luchthaven. Het monitoren van geluid onder deze aansluitroutes is een van de onderdelen van het monitoringsprogramma. De exacte locaties voor het monitoren van geluid worden bepaald bij de ontwikkeling van het monitoringsprogramma. In dit kader zullen ook nulmetingen voor geluid onder de aansluitroutes worden verricht. Bij de uitwerking van het monitoring- en evaluatieprogramma wordt de omgeving betrokken.

Handhaving

In het Luchthavenbesluit Lelystad worden grenswaarden voor geluid vastgelegd. Daarnaast worden er regels over de openingstijden opgenomen en het maximaal aantal vliegtuigbewegingen handelsverkeer van 45.000 per jaar in de eindsituatie. De grenswaarden in het besluit geven de exploitant, de gebruikers en de luchtverkeersdienstverlening gezamenlijk een milieugebruiksruimte. Binnen die ruimte kunnen zij opereren voor zover ook wordt voldaan aan de regels van het besluit.

De handhaving van deze grenswaarden uit het luchthavenbesluit is conform de Wet luchtvaart belegd bij de minister van IenW. Op grond van het Instellingsbesluit ILT (Stct. 2011, nr. 23871) is de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) belast met de handhaving van de wet- en regelgeving binnen het werkterrein van het ministerie van IenW. Op grond van artikel 8.70, tweede lid, in samenhang met artikel 8.45 van de Wet luchtvaart moet de inspecteur-generaal bij een overschrijding van de vastgelegde grenswaarden een maatregel op leggen, die bijdraagt aan het binnen de grenswaarden terugdringen van de belasting vanwege het luchthavenluchtverkeer. Een maatregel kan diep ingrijpen in de exploitatie van een luchthaven en in de mogelijkheden van gebruikers. Een op te leggen maatregel zal dan ook vanzelfsprekend moeten voldoen aan de eisen van behoorlijk bestuur, zoals die onder meer in de Algemene wet bestuursrecht zijn vastgelegd. Overtreding van een maatregel kan bestraft worden met een bestuurlijke boete op grond van artikel 11.16 van de Wet luchtvaart. Op een vergelijkbare wijze zal de ILT ook toezicht houden op de verplichting van de gezagvoerders van vliegtuigen om zich te houden aan de voorschriften die gelden voor de vertrek- en naderingsroutes en procedures.

De Wet luchtvaart verplicht de geadresseerde van een regel om zich aan die regel te houden. Bij overtreding van de regel, bijvoorbeeld bij overtreding van de openstellingtijden, bestaat de mogelijkheid tot het opleggen van een bestuurlijke boete op grond van artikel 11.16 van de Wet luchtvaart.

Ten behoeve van de handhaving rapporteert de exploitant elk kwartaal aan de ILT. Daarin moet onder andere worden ingegaan op het verloop van de geluidbelasting binnen een handhavingspunt en op de tijdstippen, waarop door luchtvaartuigen van de luchthaven gebruik is gemaakt.

Q: 12

Verzoek m.b.t. opnemen aanvullende regels voor geluidbelasting.

Naast de verplichting om de grenswaarden van de eerste en de tweede gebruiksfasen in het luchthavenbesluit op te nemen, staat het u vrij om ook nog aanvullende regels voor de regulering en handhaving van de geluidbelasting op te nemen. Daarom wordt u hierbij verzocht om het maximum aantal van 10.000 vliegtuigbewegingen - zoals u ook in onderhavig luchthavenbesluit hebt gedaan voor het maximaal aantal van vliegtuigbewegingen - in artikel 3 van het luchthavenbesluit op te nemen. Het is immers zo, zoals u ook zelf aan de Tweede Kamer schreef, dat als dit maximaal aantal vliegbewegingen niet in het luchthavenbesluit wordt opgenomen, daarop ook niet kan worden gehandhaafd.

Voorts wordt u in verband met de handhaafbaarheid ofwel de rechtszekerheid voor omwonenden verzocht regels over de volgende aspecten in de artikelen van het luchthavenbesluit op te nemen:

- dat Lelystad Airport bestemd is voor vliegverkeer met ten hoogste 'narrow-body vliegtuigen' van het type Boeing 737-800 en Airbus 320;
- dat vliegverkeer met 'wide-body vliegtuigen', waaronder de type B767, B777, B787, B747, A380 en A330, op LA verboden is;
- in de begripsomschrijving van artikel 1 onder g expliciet dat handelsverkeer is beperkt tot groot commercieel vliegverkeer;
- in artikel 1 een begripsomschrijving voor het begrip 'onderhoudsvluchten' als opgenomen in artikel 3;
- in artikel 3 een faseringsregeling in jaartallen toevoegen voor de eerste en de tweede ofwel eindfase van respectievelijk 10.000 en 45.000 vliegtuigbewegingen; en
- het doel van het luchthavenbesluit opnemen: overplaatsing 45.000 vliegtuigbewegingen groot commercieel niet mainport gebonden vliegverkeer van Schiphol.

A:

Doel luchthavenbesluit

Voor de exploitatie van een regionale luchthaven van nationale betekenis is onder meer een luchthavenbesluit noodzakelijk. Dit omvat de vergunning voor de exploitant van de luchthaven. In het besluit zijn onder meer de openingstijden van de luchthaven en de maximaal toegestane geluidsproductie per jaar voor de vliegtuigen die de luchthaven gebruiken opgenomen. Daarnaast regelt het besluit beperkingen in ruimtelijke ordening als gevolg van milieueffecten en waarborgen voor de veiligheid van het vliegverkeer. Het overplaatsen van verkeer is derhalve geen doel van het luchthavenbesluit. De selectiviteit van vliegverkeer wordt bevorderd via de verkeersverdelingsregel.

Typen vliegtuigen

Uitgangspunt is het openbare karakter van een luchthaven. Dit openbare karakter kan worden ingeperkt door grenswaarden en regels, maar alleen voor zover deze noodzakelijk zijn met het oog op de geluidbelasting, de vliegveiligheid, het externe veiligheidsrisico of de lokale luchtverontreiniging. Zolang het werkelijke gebruik binnen de vergunde gebruiksomgeving past, is er geen onderbouwing om aan type vliegtuigen of soort vluchten beperkingen te stellen. Met de vastlegging van de baanlengte in het luchthavenbesluit kunnen grote (vracht) vliegtuigen geen gebruik maken van Lelystad Airport. De baan is voor deze vliegtuigen te kort om met vol gewicht (vracht/brandstof) te vertrekken. Lelystad Airport moet op basis van Europese regelgeving (EASA) gecertificeerd worden voor het type verkeer, via een baan codering voor toestellen met een maximale spanwijdte zoals die van een Boeing 737 of een Airbus A320. Lelystad Airport mag de luchthaven niet gebruiken in strijd met dit veiligheidscertificaat.

10.000 vluchten

In het luchthavenbesluit kunnen grenswaarden en regels worden vastgelegd die noodzakelijk zijn met het oog op de geluidbelasting, de vliegveiligheid, het externe veiligheidsrisico of de lokale luchtverontreiniging. Het maximum van 10.000 vliegtuigbewegingen per jaar is niet ingegeven door één van deze belangen maar is een gevolg van de beperkingen in het huidige luchtruim. Het gaat hier dus om een praktische beperking. Om die reden wordt het maximum van 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar niet in het luchthavenbesluit opgenomen. Om ervoor te zorgen dat het maximum van 10.000 vliegtuigbewegingen

gen handelsverkeer per jaar niet wordt overschreden zal het plafond van 10.000 vliegtuigbewegingen per jaar in een ministeriële regeling worden opgenomen en worden gepubliceerd in de luchtvaartgids. Lelystad Airport, LVNL en CLSK zijn bij het contracteren van luchtvaartmaatschappijen en het afhandelen van vluchten hieraan gehouden en moeten binnen dit kader komen tot een evenwichtige dienstregeling over het jaar. Op deze manier zal het maximum van 10.000 vliegtuigbewegingen naast de praktische beperkingen, ook in juridische zin niet overschreden kunnen worden.

Handelsverkeer

Handelsverkeer is op verschillende manieren aangeduid: (groot) handelsverkeer dan wel (groot) commercieel verkeer. In alle gevallen betreft dit verkeersvluchten van luchtvaartmaatschappijen die open staan voor individuele boekingen voor passagiers, vracht of post, en die betreffen: geregelde vluchten, zijnde lijnvluchten of commerciële vluchten, uitgevoerd op een vaste route volgens een gepubliceerde dienstregeling, en niet geregelde vluchten, zijnde chartervluchten in het passagiers- en vrachtvervoer of commerciële vluchten met een ongeregeld karakter. Om redenen van eenduidigheid wordt aangesloten bij het begrip handelsverkeer, dat ook in andere regelgeving wordt gebruikt.

Onderhoudsvluchten

Artikel 3, tweede lid, zoals dit komt te luiden met het Wijzigingsbesluit, bevat een grenswaarde van maximaal 45.000 vliegtuigbewegingen per gebruiksjaar voor handelsverkeer en onderhoudsvluchten ten behoeve van dit verkeer. Uit dit artikellid blijkt dat niet alle onderhoudsvluchten meetellen voor het maximum van 45.000, maar alleen onderhoudsvluchten ten behoeve van handelsverkeer. Dit betreffen vluchten met luchtvaartuigen die normaliter worden ingezet voor handelsverkeer (bv. Boeing 737 of Airbus A320) ten behoeve van het onderhoud aan deze luchtvaartuigen op Luchthaven Lelystad. Dergelijke onderhoudsvluchten worden onderscheiden van overig MRO-verkeer, bijvoorbeeld vluchten ten behoeve van het onderhoud aan luchtvaartuigen die worden ingezet voor de business aviation, zoals deze nu reeds op de luchthaven worden uitgevoerd.

Voorgaande zal worden opgenomen in de nota van toelichting bij het Wijzigingsbesluit.

Q: G2 + G14

Men spreekt de zorg uit dat vastgestelde routes en vlieghoogtes niet worden nageleefd en dat dit niet kan worden gesanctioneerd. Daarbij bestaat in het bijzonder zorg over vliegen boven Natura 2000-gebied. Ook wordt de vraag gesteld of het precies naleven van de routes juridisch afdwingbaar is.

A:

Op grond van het Besluit luchtverkeer moet de gezagvoerder een vlucht uitvoeren volgens de door de minister vastgestelde en in de luchtvaartgids gepubliceerde luchtverkeersroutes en -procedures. Overtreding van deze bepaling is een strafbaar feit. De Wet luchtvaart (artikel 11.9) bepaalt dat overtreding van dit strafbare feit wordt gestraft met een hechtenis van ten hoogste een half jaar of een geldboete van ten hoogste de derde categorie. Daarnaast geeft de Wet luchtvaart (artikel 11.15) de minister van IenW de bevoegdheid tot oplegging van een last onder bestuursdwang en in plaats daarvan een last onder dwangsom (artikel 5:32 algemene wet bestuursrecht).

Vliegroutes worden op de kaarten getoond met een routelijn en vliegtuigen moeten over deze lijn kunnen vliegen. De routes worden in de boordcomputer van vliegtuigen vastgelegd en zullen gevlogen moeten worden. De eis die aan vluchten van en naar Lelystad wordt gesteld, is dat de vliegtuigen de route nauwkeurig kunnen vliegen. Hierbij aangetekend wordt dat vliegroutes geen autowegen zijn. Alleen op aanwijzing van de luchtverkeersleiding wordt hiervan afgeweken, bijvoorbeeld als gevolg van weersomstandigheden of vliegveiligheid.

De ILT houdt toezicht op de verplichting van de gezagvoerders van vliegtuigen om zich te houden aan de voorschriften die gelden voor de vertrek- en naderingsroutes. Bij het toezicht op het nauwkeurig vliegen van de vertrekroutes en voor de beoordeling van de vraag of een uitgevoerde vertrekroute nauwkeurig genoeg is uitgevoerd maakt de ILT gebruik van een door haar gepubliceerde beleidsregel (Beleidsregel handhaving vertrekprocedures luchthavens Eelde, Maastricht en Rotterdam, Stcrt. 36599 d.d. 15 december 2014) waarin voor elke vertrekroute tolerantiegebieden zijn vastgesteld. Zolang een vliegtuig bij de uitvoering van de haar opgedragen vertrekroute zich daarbinnen bevindt is er sprake van een nauwkeurige uitvoering van de vertrekroute en is er geen sprake van een overtreding. Voorts worden Natura 2000-gebieden conform de afspraken uit de Alderstafel niet lager dan 3.000 voet overvlogen.

Q: G3

Indiener vindt de normen ondoorzichtig en bij andere Nederlandse luchthavens de handhaving niet overtuigend. Indiener geeft aan dat dit heeft geleid tot wantrouwen.

A:

Het Besluit burgerluchthavens bepaalt welke handhavingspunten in ieder geval in het luchthavenbesluit moeten worden opgenomen. Welke dat zijn, en hoe deze regelgeving doorwerkt in de handhavingspunten voor specifiek Lelystad Airport, is toegelicht aan het begin van dit hoofdstuk. Daar is ook aangegeven dat twee aanvullende handhavingspunten zijn opgenomen in het luchthavenbesluit, ter hoogte van Dronten en Biddinghuizen.

De handhaving van de grenswaarden wordt uitgevoerd door de ILT. Zij draagt zorg dat de juiste maatregelen worden genomen wanneer grenswaarden worden overschreden.

Over de resultaten van de (milieu-)handhaving op luchthavens van nationale betekenis doet de ILT jaarlijks verslag (voor Schiphol twee maal per jaar) aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat in de vorm van een handhavingsrapportage. Op de website van de ILT zijn deze handhavingsrapportages te vinden.

Daarnaast heeft de ILT in maart 2019, Rotterdam The Hague Airport (RTHA) maatregelen opgelegd om te voorkomen dat de geluidsbelasting voor omwonenden bij Schiedam in 2019 opnieuw te hoog wordt.

Deze maatregelen heeft de ILT opgelegd na een forse overschrijding van de geluidsnorm in 2018.

De belangrijkste maatregel is dat van 1 november 2018 tot 1 oktober 2019 de luchthaven maximaal 88 procent van de geluidsruimte mag gebruiken. Meer informatie hierover is te vinden op de website van de ILT, <https://www.ilent.nl/actueel/nieuws/2019/03/14/ilt-staat-minder-vluchten-over-schiedam-toe-in-2019>.

Q: G9

Burgers hebben onvoldoende mogelijkheden om bij geconstateerde afwijkingen van richtlijnen juridische stappen te kunnen zetten tegen de veroorzakers hiervan.

A:

De handhaving van de grenswaarden en de regels in het luchthavenbesluit is conform de Wet luchtvaart belegd bij de minister van IenW. Ook kunnen handhavingsverzoeken door derden worden gedaan in geval van een vermoeden dat de grenswaarden en regels niet worden nageleefd. De ILT zal die verzoeken beoordelen en indien nodig optreden.

Door de provincie Flevoland wordt een centraal klachtenmeldpunt Lelystad Airport opgezet, waarbij ook voorzien is in een analysefunctie van die klachten, zodat eventueel actie kan worden ondernomen indien er veelvoorkomende klachten zijn.

Q: G10

Verzoek om een degelijk, modern en (na)volgbaar klachtensysteem in het besluit op te nemen.

A:

Aan de Alderstafel Lelystad is afgesproken een eenduidig en voor ieder te bereiken loket in te richten voor alle vragen en klachten gerelateerd aan de uitbreiding van Lelystad Airport. Hiertoe behoort het inrichten van klachtenmanagement en het op een laagdrempelige manier beschikbaar stellen van alle informatie in relatie tot leefbaarheid en geluidshinder voor de omgeving. Hiervoor wordt onder andere informatie van de geluidsmeeptunten en over het gebruik van de routes gebruikt.

De provincie coördineert (op verzoek van de CROLL) de inzet van de gemeenten, luchthaven, en provincie Flevoland voor de ontwikkeling van een deskundig klachtenproces op een manier, waardoor degene die de klacht heeft ingediend ook uitleg krijgt over de ervaren hinder en wat er al of niet tegen te doen is. Ook de regio's op het oude land worden hierop aangesloten. Er wordt één centraal meldpunt voor klachten ingesteld. Alle klachten over vliegtuigen van en naar Lelystad Airport worden behandeld. Uitkomsten zullen in ieder geval regelmatig bij de CROL besproken worden en zullen betrokken worden bij de evaluatiemomenten.

11. Nadeelcompensatie

Nadeelcompensatie is een schadevergoeding voor onevenredig nadeel dat rechtmatig overheidshandelen in het kader van de uitoefening van een publiekrechtelijke taak heeft veroorzaakt bij burgers of bedrijven. In het algemeen zijn er allerlei vormen van rechtmatig overheidshandelen die schade kunnen veroorzaken en waarvoor nadeelcompensatie van toepassing kan zijn. Wat betreft de luchtvaart zijn er, afhankelijk van het soort luchthaven, twee van dergelijke besluiten om voor nadeelcompensatie in aanmerking te komen. In de Wet luchtvaart is opgenomen dat voor luchthavens van nationale betekenis (zoals Lelystad Airport) vanwege een luchthavenbesluit schadevergoeding uitgekeerd kan worden. Via de Beleidsregel nadeelcompensatie IenW 2019 kan daarnaast vanwege de vaststelling van luchtverkeersroutes in de luchtvaartgids schadevergoeding uitgekeerd worden.

De schade die daarbij ontstaat kan bijvoorbeeld bestaan uit omzetverlies, verminderd woongenot of waardedalingen van woningen. In beginsel moeten burgers en ondernemers dergelijke schade zelf dragen wanneer de overheid een publiekrechtelijke taak op rechtmatige wijze uitvoert. Soms worden bepaalde burgers of bedrijven echter onevenredig hard getroffen door een rechtmatige overheidshandeling. Op grond van het beginsel van de gelijkheid voor de openbare lasten (het *égalité* beginsel) komt die onevenredige schade dan in beginsel voor schadevergoeding in aanmerking.

Over schadeclaims die kunnen voortvloeien uit de mogelijk negatieve effecten van de luchtkwaliteit op de voedselkwaliteit, zijn in een convenant nadere afspraken gemaakt tussen het ministerie van IenW, de provincie Flevoland, de luchthavenexploitant en het CDO (Stichting Club Direct Omwonenden Lelystad Airport). Deze afspraken zijn gekoppeld aan een langjarig monitoringsprogramma.

11.1 Investerings in en waardedaling van woning

In het Luchthavenbesluit Lelystad (2015) is onderzoek aangekondigd in verband met het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen aan woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen. Dit onderzoek is afgerond. Het ministerie heeft opdracht gegeven voor een isolatieprogramma binnen de 40 Ke-contour. Dit programma is volledig uitgevoerd.

Vanwege de actualisatie van het MER en de daarbij gehanteerde correcties en actuele aannames, in combinatie met de verplaatsing van het helikoptercircuit van de zuidzijde van de baan naar de noordzijde, is ook de 40Ke-contour rond Lelystad Airport herberekend. Geconstateerd is dat de herberekende contour op enkele plekken buiten de 40 Ke-contour ligt, zoals die is opgenomen in bijlage 4 bij de Regeling geluidwerende voorzieningen 1997. Volgens huidige inzichten gaat het om een toevoeging van twee huizen. Deze woningen zullen na vaststelling van de gewijzigde 40 Ke contour in een nieuw isolatieprogramma worden opgenomen.

11.1.1 Onderwerpen uit meermalig ingediende zienswijzen

Q: SB9 + SW6

Laagvliegen zal zorgen voor een waardedaling van woningen.

Daarnaast een verzoek om te voorzien in een oplossing, nu de voorgenomen routes ertoe leiden dat de woningen in Biddinghuizen en Dronten-West in waarde zullen dalen. Dit is mogelijk door het aanpassen van de routes, dan wel door het voorzien in een degelijke nadeelcompensatieregeling waarbij ook gehinderden buiten de wettelijke contouren schadeloos worden gesteld.

A:

In het algemeen geldt om voor nadeelcompensatie in aanmerking te komen dat er sprake moet zijn van causaal verband tussen de schade en de overheidshandelingen. Dit betekent dat niet alleen onderzoek moet worden gedaan naar de aard en omvang van de schade, maar belangrijker nog naar de oorzaak van de

schade. Als eerste stap moet daarom worden vastgesteld of de gestelde schade door het laagvliegen wordt veroorzaakt door het luchthavenbesluit, door de vaststelling van de luchtverkeerroutes in de luchtvaartgids of mogelijk een andere oorzaak heeft. Staat de schadeoorzaak vast, dan moet als tweede stap worden nagegaan of de schade redelijkerwijs aan de overheid kan worden toegerekend. In de regel komt alleen schade voor vergoeding in aanmerking die in een zodanig verband staat met de gebeurtenis waarop de aansprakelijkheid van de overheid berust dat zij hem, mede gezien de aard van de aansprakelijkheid en de aard van de schade, kan worden toegerekend. Bij de beoordeling van het verzoek wordt daarnaast beoordeeld of de openstelling van Lelystad Airport voor handelsverkeer niet te voorzien was. Daarnaast is een voorwaarde dat de schade niet op een andere manier (voldoende) verzekerd kan worden. Om na te gaan of een nadeelcompensatieverzoek aan deze en andere voorwaarden voldoet en om eventueel de hoogte van de nadeelcompensatie te bepalen, kan de minister van IenW een commissie vragen haar te adviseren. Het is niet mogelijk om op voorhand een algemene uitspraak te doen over de kansen bij aanspraak op nadeelcompensatie voor de in de zienswijze genoemde gehinderden.

11.1.2 Onderwerpen uit zienswijzen

Q: K1 + K3

Vindt bij opening van het vliegveld compensatie plaats voor de waardedaling (of voor de vermindering van de waardeestijging) van woonhuizen (bepaald door een onafhankelijk onderzoek)? Ook huizen die nu niet zijn meegenomen in het MER, maar wel last zullen ondervinden van opening van Lelystad Airport dienen compensatie te krijgen vanuit het ministerie van IenW. Ook dient compensatie plaats te vinden voor kosten van een verhuizing.

A:

In het algemeen geldt om voor nadeelcompensatie in aanmerking te komen dat er sprake moet zijn van causaal verband tussen de schade en de overheidshandelingen. Dit betekent dat niet alleen onderzoek moet worden gedaan naar de aard en omvang van de schade, maar belangrijker nog naar de oorzaak van de schade. Als eerste stap moet daarom worden vastgesteld of de beweerdelijk gestelde schade door het laagvliegen wordt veroorzaakt door het luchthavenbesluit, door de vaststelling van de luchtverkeerroutes in de luchtvaartgids of mogelijk een andere oorzaak heeft. Staat de schadeoorzaak vast, dan moet als tweede stap worden nagegaan of de schade redelijkerwijs aan de overheid kan worden toegerekend. In de regel komt alleen schade voor vergoeding in aanmerking die in een zodanig verband staat met de gebeurtenis waarop de aansprakelijkheid van de overheid berust dat zij hem, mede gezien de aard van de aansprakelijkheid en de aard van de schade, kan worden toegerekend. Bij de beoordeling van het verzoek wordt daarnaast beoordeeld of de openstelling van Lelystad Airport voor handelsverkeer niet te voorzien was. Daarnaast is een voorwaarde dat de schade niet op een andere manier (voldoende) verzekerd kan worden. Om na te gaan of een nadeelcompensatieverzoek aan deze en andere voorwaarden voldoet en om eventueel de hoogte van de nadeelcompensatie te bepalen, kan de minister van IenW een commissie vragen haar te adviseren. Het is niet mogelijk om op voorhand een algemene uitspraak te doen over de kansen bij aanspraak op nadeelcompensatie voor de in de zienswijze genoemde gehinderden.

Q: K5

Er dient een compensatie komen voor geluidsisolatie.

A:

De Regeling Geluidwerende Voorzieningen 1997 voorziet onder bepaalde voorwaarden in het nemen van geluidwerende maatregelen. Een belangrijke voorwaarde is dat de woning (of geluidsgevoelig gebouw) een geluidsbelasting van 40 Ke of hoger heeft.

In het Luchthavenbesluit Lelystad (2015) werd onderzoek aangekondigd naar een op te stellen regeling voor het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen aan woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen. Dit onderzoek is afgerond. Het ministerie heeft opdracht gegeven voor een isolatieprogramma binnen de 40 Ke-contour. Dit programma is volledig uitgevoerd.

Vanwege de actualisatie van het MER en de daarbij gehanteerde correcties en actuele aannames, in combinatie met de verplaatsing van het helikoptercircuit van de zuidzijde van de baan naar de noordzijde, is ook de 40Ke-contour rond Lelystad Airport herberekend. Geconstateerd is dat de herberekende contour op enkele plekken buiten de 40 Ke-contour ligt, zoals die is opgenomen in bijlage 4 bij de Regeling geluidwerende voorzieningen uit 1997. Volgens huidige inzichten gaat het om een toevoeging van twee

huizen. Deze woningen zullen na vaststelling van de gewijzigde 40 Ke-contour in een nieuw isolatieprogramma worden opgenomen.

Q: K17

Als routes verplaatst worden, moet ook opnieuw worden berekend wie een vergoeding krijgt voor geluidsisolatie van zijn huis.

A:

Voor wat betreft geluidsisolatie betreft dit de zogenoemde 40 Ke-zone. Woningen of geluidsgevoelige gebouwen die binnen deze zone liggen komen op basis van de Regeling geluidwerende voorzieningen 1997 in aanmerking voor geluidsisolatie. Indien deze zone wijzigt door verandering van routes, zal de 40 Ke-zone opnieuw bepaald worden en tevens worden gezien welke woningen of geluidsgevoelige gebouwen in aanmerking komen voor geluidsisolatie.

Vanwege de actualisatie van het MER en de daarbij gehanteerde correcties en actuele aannames, in combinatie met de verplaatsing van het helikoptercircuit van de zuidzijde van de baan naar de noordzijde, is ook de 40Ke-contour rond Lelystad Airport herberekend. Geconstateerd is dat de herberekende contour op enkele plekken buiten de 40 Ke-contour ligt, zoals die is opgenomen in bijlage 4 bij de Regeling geluidwerende voorzieningen 1997. Volgens huidige inzichten gaat het om een toevoeging van twee huizen. Deze woningen zullen na vaststelling van de gewijzigde 40 Ke-contour in een nieuw isolatieprogramma worden opgenomen.

Q: K12

De berekende waardedaling van huizen rondom Lelystad Airport is gebaseerd op de waardedaling van huizen rond Schiphol. Dit geeft echter een vertekend beeld van de situatie omdat rondom Schiphol vooral stadswoningen staan en in de buurt van Lelystad Airport voornamelijk plattelandshuizen. Deze huizen zullen meer in waarde dalen omdat mensen juist daar naartoe komen voor rust en dit dus een specifiek verkooppunt is.

A:

In de 'Actualisatie quickscan MKBA Schiphol en Lelystad Airport Middellange termijn' is voor een uitspraak over mogelijke waardedaling van woningen uitgegaan van het onderzoek van het CBS 'Geluidsnormen voor Schiphol, Een welvaarteconomische benadering'. Hierin is het effect van geluid op de waarde van woningen volgens een bepaalde wetenschappelijke methode bepaald. Deze methode staat los van de plaats van de woningen en kan daarom ook op woningen in de omgeving van Lelystad Airport toegepast worden.

Q: K15

Verzoek om de compensatieregeling te baseren op daadwerkelijk gemeten geluid.

A:

Bij nadeelcompensatie worden voor de vaststelling van de geluidsbelasting de wettelijke voorschriften gevolgd en wordt de geluidsbelasting berekend.

11.2 Veranderde omstandigheden en gedeelde inkomsten

11.2.1 Onderwerpen uit meermalig ingediende zienswijzen

Q: SP4

Voorkom met de opening van Lelystad Airport mogelijke schadeclaims als gevolg van gedeelde inkomsten of van onbenut gelaten kansen. Dergelijke claims worden weer afgewenteld op de burger. In die zin zou de Flevolandse burger bij het niet openstellen van de luchthaven tweemaal nadeel ondervinden: zij profiteren niet van de economische groei van openstelling van de luchthaven en zij betalen mee aan de eventuele schadeclaims.

A:

Deze zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen.

11.2.2 Onderwerpen uit zienswijzen

Q: K4

Er moet een onafhankelijk schadecompensatiefonds komen voor gedupeerden.

A:

Een dergelijk fonds bestaat reeds in de vorm van het Luchthavenfonds, dat gezamenlijk beheerd wordt door Lelystad Airport, provincie Flevoland en gemeente Lelystad. Doel van dit fonds is het stimuleren van duurzaamheid, leefbaarheid en economische ontwikkeling op en rond de luchthaven.

Q: K2

Compensatie voor bewoners in getroffen gebieden moet worden betaald uit heffingen op vluchten op Lelystad Airport.

A:

Indien een omwonende ten gevolge van het luchthavenbesluit schade lijdt of zal lijden, kan de minister van IenW, op grond van artikel 8.74 van de Wet Luchtvaart, onder bepaalde voorwaarden een tegemoetkoming toekennen in de vorm van nadeelcompensatie. Dergelijke nadeelcompensatie wordt aan de betreffende luchthaven (in dit geval Lelystad Airport) doorbelast die het vervolgens aan de luchtvaartmaatschappijen doorbelast.

Q: K7 + K9

Als de overheid door de opening van Lelystad Airport gaat vervuilen met stikstof, CO₂, fijnstof en geluid, wat is dan de impact op de toekomst van bedrijven zoals een boerenbedrijf, recreatieonderneming, of andere bedrijven die gevoelig zijn voor geluid? Is hiervoor compensatie beschikbaar?

Daarnaast is meer algemeen een vergoeding gewenst voor het verstoren van rust, ruimte en natuur.

A:

In 2015 is het Convenant monitoring en nadeelcompensatie voedselveiligheid in de omgeving van Lelystad Airport gesloten (Stct. 7 april 2015, nr. 9636) waarin specifieke afspraken gemaakt zijn over voedselveiligheid. Hierin zijn afspraken gemaakt over de monitoring van de effecten van de openstelling van Lelystad Airport voor handelsverkeer op de voedselveiligheid en over hoe omgegaan wordt met verzoeken tot nadeelcompensatie.

In het algemeen geldt om voor nadeelcompensatie in aanmerking te komen dat er sprake moet zijn van causaal verband tussen de schade en de overheidshandelingen. Dit betekent dat niet alleen onderzoek moet worden gedaan naar de aard en omvang van de schade, maar belangrijker nog naar de oorzaak van de schade. Als eerst stap moet daarom worden vastgesteld of de beweerdelijk gestelde schade door het laagvliegen wordt veroorzaakt door het luchthavenbesluit, door de vaststelling van de luchtverkeerroutes in de luchtvaartgids of mogelijk een andere oorzaak heeft. Staat de schadeoorzaak vast, dan moet als tweede stap worden nagegaan of de schade redelijkerwijs aan de overheid kan worden toegerekend. In de regel komt alleen schade voor vergoeding in aanmerking die in een zodanig verband staat met de gebeurtenis waarop de aansprakelijkheid van de overheid berust dat zij hem, mede gezien de aard van de aansprakelijkheid en de aard van de schade, kan worden toegerekend. Bij de beoordeling van het verzoek wordt daarnaast beoordeeld of de openstelling van Lelystad Airport voor handelsverkeer niet te voorzien was. Daarnaast is een voorwaarde dat de schade niet op een andere manier (voldoende) verzekerd kan worden. Om na te gaan of een nadeelcompensatieverzoek aan deze en andere voorwaarden voldoet en om eventueel de hoogte van de nadeelcompensatie te bepalen, kan de minister van IenW een commissie vragen haar te adviseren. Het is niet mogelijk om op voorhand een algemene uitspraak te doen over de kansen bij aanspraak op nadeelcompensatie voor de in de zienswijze genoemde gehinderden.

Q: K13 + K16

(Zweef)vliegclubs die door opening van Lelystad Airport moeten verhuizen, moeten gecompenseerd worden. Specifiek wat betreft vliegveld Teuge, geldt dat door de openstelling van Lelystad Airport de economische basis van luchthaven Teuge verslechtert. Daarom dienen aan de luchthaven gelieerde bedrijven in financiële zin gecompenseerd worden.

A:

Bij de openstelling van Lelystad Airport voor handelsverkeer blijft (zweef)vliegen mogelijk. Vanaf enkele locaties wordt (zweef)vliegen door deze openstelling beperkt, maar van verplaatsing van (zweef)vliegclubs vanwege de openstelling van Lelystad Airport voor handelsverkeer in zijn geheel niet meer gevlogen zou

kunnen worden, is op dit moment geen sprake. De provincie Flevoland is met de (zweef)vliegclubs uit de provincie in gesprek.

Vanwege de openstelling van Lelystad Airport voor handelsverkeer is voor valschermspringen vanaf vliegveld Teuge een Memorandum of Understanding gesloten. Hierin zijn maatwerkafspraken uitgewerkt om het valschermspringen op de Luchthaven Teuge zoveel mogelijk te kunnen blijven accommoderen binnen de huidige luchtruimstructuur. Deze maatwerkafspraken gelden tot aan de herziening van het luchtruim, waarin ook de situatie op Luchthaven Teuge aandacht zal krijgen. Ook is vastgesteld dat de overige activiteiten op vliegveld Teuge, waaronder zweefvliegen, onverminderd doorgang kunnen vinden.

Q7:

Afgesproken is dat het Rijk in overleg zal treden met de gemeente Almere en de provincie Flevoland op het moment dat de opbrengsten van de Rijksgronden aantoonbaar worden beïnvloed als gevolg van de uitbreiding van het vliegveld. Indien aan de orde zal dit overleg erop gericht zijn om te komen tot een oplossing met betrekking tot de effecten op zowel het Rijksaandeel in de voeding van het Fonds Verstedelijking Almere als de ontwikkeling van Oosterwold. Binnen afzienbare tijd vindt besluitvorming plaats over de start van fase 2. Verzoek tot het maken van afspraken over de start van de monitoring van de waardeontwikkeling van de rijksgronden.

A:

Met de gemeente Almere zal contact worden opgenomen over de monitoring van de waardeontwikkeling van de rijksgronden.

Bijlage 1 Beantwoording Onderwerpen uit meermalig ingediende zienswijzen: Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen (SATL)

Q: So

Voorstel: opschorting van de opening van Lelystad Airport, versnelde herindeling van het Nederlandse luchtruim en dan onderzoeken of Lelystad nog nodig is.

A:

In de periode 2006-2008 heeft het Rijk onderzocht welke opties er zijn voor de toekomstige ontwikkeling van Schiphol in verband met de groei van de luchtvaart. Dat leidde in 2008 tot het Aldersakkoord, een advies aan het kabinet over de ontwikkeling van Schiphol in combinatie met Lelystad Airport en Eindhoven Airport. Het kabinet nam dit advies over en gaf de heer Alders opdracht om capaciteit te vinden voor 70.000 vliegtuigbewegingen op Eindhoven Airport en Lelystad Airport. In 2012 leidde dat tot het Aldersadvies Lelystad Airport en het besluit van het kabinet om Lelystad Airport te ontwikkelen en geschikt te maken voor uiteindelijk 45.000 vliegtuigbewegingen per jaar. Op 1 april 2015 is het Luchthavenbesluit Lelystad vastgesteld en in werking getreden. Naar aanleiding van de actualisatie van het MER wordt nu het luchthavenbesluit gewijzigd. Het voornemen van het kabinet is dat Lelystad Airport met ingang van 2020 op deze manier bijdraagt aan het ontlasten van Schiphol.

Volgens de planning van de luchtruimherziening zal eind 2020 een voorkeursbesluit genomen kunnen worden. Dat zal een eerste moment zijn waarop inzicht wordt gegeven in de betekenis van de luchtruimherziening voor de definitieve routes van en naar Lelystad Airport. Versnelling van dit project is gelet op de complexiteit en het internationale karakter niet mogelijk. Vooruitlopend op de integrale herziening zijn in de Startbeslissing voor de luchtruimherziening (Kamerstuk 31936 nr. 595) al de maatregelen gepresenteerd om belemmeringen weg nemen om zo veel mogelijk ongehinderd door te kunnen klimmen op de aansluitroutes. Deze verbeteringen zullen uiterlijk in de winter van 2021/2022 zijn doorgevoerd.

Q: Si

Laagvliegen mag niet de nieuwe norm worden in Nederland. Nergens in de wereld wordt er over zo'n lange afstand laag gevlogen. Dat is niet voor niets; het is op alle fronten onverantwoord.

A:

De tijdelijke aansluitroutes voor Lelystad Airport zijn ontworpen binnen de huidige indeling van het luchtruim. Er is daarbij rekening gehouden met de drukke vliegroutes van en naar Schiphol, maar ook met een deel van het luchtruim dat beschikbaar dient te zijn voor militaire oefeningen.

De tijdelijke aansluitroutes zijn zo ontworpen dat ze onder alle omstandigheden te vliegen zijn. Routes worden daarom bewust conservatief ontworpen. De aangegeven hoogtes van deze routes zijn de minimale hoogtes waarop teruggevallen moet kunnen worden, ook in het geval van verstoringen. In de praktijk zullen vliegtuigen vaak eerder naar grotere hoogte stijgen of later hun daling inzetten.

Er bestaat overigens geen definitie voor de term 'laagvliegen'. De term duidt hier een relatief begrip aan waarmee wordt bedoeld dat het vertrekkend Lelystad-verkeer zonder aanvullende instructie onder het luchtruim moet blijven dat primair gebruikt wordt door Schiphol-verkeer. In het huidige routeontwerp leidt dat dus op enkele tientallen kilometers tot langer horizontaal vliegen op routedelen op 6.000 voet (ongeveer 1.800 meter). Op verzoek van de Tweede Kamer is in samenwerking met LVNL en het CLSK met prioriteit bekeken of, vooruitlopend op de integrale luchtruimherziening, de aansluitroutes van Lelystad Airport verbeterd kunnen worden. Dat is mogelijk. Met de maatregelen, die in de Startbeslissing Luchtruimherziening (april 2019) zijn genomen, worden de belemmeringen weggenomen om zoveel mogelijk ongehinderd door te klimmen en zal alleen in uitzonderingsgevallen niet direct kunnen worden doorgeklommen.

De verbeteringen zullen uiterlijk in de winter van 2021/2022 zijn doorgevoerd. Toepassing van bovenstaande verbeteringen is mogelijk door het loslaten van uitgangspunten die aan de routes zijn gesteld en onder andere vergemakkelijkt door de eerder gerealiseerde co-locatie en verdergaande operationele samenwerking tussen civiele en militaire verkeersleiders.

Vlieghoogtes van 6.000 voet of lager tot op enkele tientallen kilometers afstand van een luchthaven zijn zeker niet ongebruikelijk. Zo dient het verkeer van en naar London City (net als geldt voor Lelystad in relatie tot Schiphol), zoveel mogelijk vrij te blijven van verkeer van en naar London Heathrow. Daar komt het voor

dat er wel meer dan 100 kilometer tussen 3.000 en 6.000 voet gevlogen wordt. Voor naderingen naar Parijs Orly blijkt uit praktijkgegevens over een afstand van 30 tot 40 kilometer sprake is van een hoogte van 3.500 voet. Dit heeft ook weer te maken met het inpassen van verkeer voor Orly tussen het verkeer van en naar Parijs Charles de Gaulle en Le Bourget.

Voor Lelystad Airport zijn in de actualisatie van het MER ook de milieueffecten van de tijdelijke aansluitroutes voor 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer aangevuld met een hoeveelheid klein luchtverkeer in beeld gebracht. Hierbij is gekeken naar alle relevante milieuaspecten die kunnen spelen ten aanzien van de aansluitroutes. De conclusie van de MER-actualisatie over de tijdelijke aansluitroutes is dat er geen wettelijke normen worden overschreden en dat de effecten van de gehele route ruim passen binnen de effecten die in de MER-actualisatie in beeld zijn gebracht voor de eindsituatie met 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar, aangevuld met bewegingen voor klein luchtverkeer, zakelijk en MRO-verkeer en helikopterverkeer.

Q: S2

Laagvliegen gaat ten koste van waardevolle natuur-, stilte- en Natura 2000-gebieden. Dit is in strijd met het beleid in onze provincies.

A:

Uit de resultaten van het MER 2018 volgt dat er geen sprake is van oppervlakteverlies van natuur- of leefgebied, dat er geen verdroging of vernatting plaatsvindt en dat de uitbreiding van Lelystad Airport geen barrière-werking veroorzaakt. Verder worden er geen significante effecten op vogels voorzien in de Oostvaardersplassen, mede omdat niet over dat gebied wordt gevlogen. De verstoring van beschermde soorten door klein luchtverkeer en helikopters neemt af, doordat de omvang van dit type vliegverkeer vermindert. Ook worden er geen verstoringen van beschermde soorten aan de randen van de provincie Flevoland en in de aangrenzende Natura 2000-gebieden verwacht, omdat het luchtverkeer deze gebieden op minimaal 3.000 voet overvliegt.

In de actualisatie van het MER zijn ook de milieueffecten van de tijdelijke aansluitroutes voor 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar aangevuld met een hoeveelheid klein luchtverkeer in beeld gebracht. Hierbij is gekeken naar alle relevante milieuaspecten die kunnen spelen ten aanzien van de aansluitroutes. De conclusie van de MER-actualisatie over de tijdelijke aansluitroutes is dat geen wettelijke normen worden overschreden en dat de effecten van de gehele route ruim passen binnen de effecten die in de MER-actualisatie in beeld zijn gebracht voor de eindsituatie met 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar, aangevuld met bewegingen voor klein luchtverkeer, zakelijk en MRO-verkeer en helikopterverkeer.

Q: S3

Laagvliegen tast het woon- en leefklimaat in ernstige mate aan

A:

De actualisatie van het MER vormt een belangrijke bron van informatie over de verwachte milieueffecten en daarmee over het woon- en leefklimaat, als gevolg van de ontwikkeling van de luchthaven inclusief de vliegroutes. Het MER geeft kwantitatieve gegevens over de milieuaspecten geluid, externe veiligheid en luchtkwaliteit. De effecten op bodem en grondwater, oppervlaktewater en vliegveiligheid zijn kwalitatief in kaart gebracht. Per milieueffect is een gebied bestudeerd, dat zodanig is afgebakend dat er buiten het studiegebied in geen geval overschrijding van wettelijke normen plaatsvindt. Voor geluid bijvoorbeeld is het gebied zo gekozen dat er geen gebieden buiten het studiegebied vallen met een geluidsbelasting boven de 30 dB(A) L_night en de 40 dB(A) L_den. Voor emissies is een gebied van 10 bij 10 kilometer gekozen. Eerdere ervaringen (bijvoorbeeld het MER Eindhoven Airport uit 2013) leren dat buiten dit gebied het effect op de luchtkwaliteit voor omwonenden nihil is.

In de actualisatie van het MER zijn ook de milieueffecten van de tijdelijke aansluitroutes voor 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar aangevuld met een hoeveelheid klein luchtverkeer in beeld gebracht. Hierbij is gekeken naar alle relevante milieuaspecten die kunnen spelen ten aanzien van de aansluitroutes. De conclusie van de MER-actualisatie over de tijdelijke aansluitroutes is dat geen wettelijke normen worden overschreden en dat de effecten van de gehele route ruim passen binnen de effecten die in de MER-actualisatie in beeld zijn gebracht voor de eindsituatie met 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar, aangevuld met bewegingen voor klein luchtverkeer, zakelijk en MRO-verkeer en helikopterverkeer.

Q: S4

Laagvliegen zorgt voor geluidsoverlast voor honderdduizenden mensen.

A:

In de actualisatie van het MER zijn ook de milieueffecten van de tijdelijke aansluitroutes voor 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar, aangevuld met een hoeveelheid klein luchtverkeer in beeld gebracht. Hierbij is gekeken naar alle relevante milieuaspecten die kunnen spelen ten aanzien van de aansluitroutes. De conclusie van de MER-actualisatie over de tijdelijke aansluitroutes is dat geen wettelijke normen worden overschreden en dat de effecten van de gehele route ruim passen binnen de effecten die in de MER-actualisatie in beeld zijn gebracht voor de eindsituatie met 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar, aangevuld met bewegingen voor klein luchtverkeer, zakelijk en MRO-verkeer en helikopterterverkeer.

In paragraaf 6.2 van het hoofdrapport worden de aantallen ernstig gehinderden in de tijdelijke situatie met 10.000 vliegtuigbewegingen en in de definitieve situatie bij 45.000 vliegtuigbewegingen gepresenteerd. Uit tabel 18 is af te leiden dat er in de geactualiseerde MER voor de tijdelijke situatie met 10.000 bewegingen, gebruikmakend van routeset B+, 187 ernstig gehinderden zijn binnen de 40 dB(A) Lden-contour. Voor de situatie met 45.000 bewegingen is dit 2.930 ernstig gehinderden binnen de 40 dB(A) Lden-contour (B+ routeset). Binnen de laagste wettelijke contour van 48 dB(A) Lden zijn er 43 ernstig gehinderden in de tijdelijke situatie met 10.000 vliegtuigbewegingen en 146 ernstig gehinderden in de situatie met 45.000 vliegtuigbewegingen.

In paragraaf 6.3 van het hoofdrapport worden de aantallen ernstig slaapverstoorden in de tijdelijke situatie met 10.000 vliegtuigbewegingen en in de definitieve situatie bij 45.000 vliegtuigbewegingen gepresenteerd. Uit tabel 19 is af te leiden dat er in de geactualiseerde MER voor de tijdelijke situatie met 10.000 bewegingen, gebruikmakend van routeset B+, 64 ernstig slaapverstoorden zijn binnen de 30 dB(A) Lnight-contour. Voor de situatie met 45.000 bewegingen is dit 2.318 ernstig slaapverstoorden binnen de 30 dB(A) Lden-contour (B+ routeset). Binnen de contour van 40 dB(A) Lnight zijn er 43 ernstig gehinderden in de tijdelijke situatie met 10.000 vliegtuigbewegingen en 146 ernstig gehinderden in de situatie met 45.000 vliegtuigbewegingen.

Q: S5

Laagvliegen tast de toeristische sector aan. De toeristische economie van vele gebieden in het oosten is gebaseerd op natuur, rust en recreatie. Laagvliegen betekent een ernstige aantasting van deze kernwaarden. In het MER is deze economische gevolgschade niet in beeld gebracht.

A:

In de actualisatie van het MER zijn de milieueffecten van de tijdelijke aansluitroutes voor 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer, aangevuld met een hoeveelheid klein luchtverkeer, in beeld gebracht. Hierbij is gekeken naar alle relevante milieuaspecten die kunnen spelen ten aanzien van de aansluitroutes. De conclusie van de MER-actualisatie over de tijdelijke aansluitroutes is, dat geen wettelijke normen worden overschreden en dat de effecten van de gehele route ruim passen binnen de effecten die in de MER-actualisatie in beeld zijn gebracht voor de eindsituatie met 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer, aangevuld met bewegingen voor klein luchtverkeer, zakelijk en MRO-verkeer en helikopterterverkeer. In de MKBA wordt het negatieve effect van vliegtuiggeluid op de werkgelegenheid in de toeristische sector in de regio als gering ingeschat. Hier tegenover staat een positief effect op de algemene werkgelegenheid. In het evaluatie- en monitoringsprogramma zullen deze economische effecten worden gemonitord. RECRON is betrokken bij de opzet van deze monitor.

Q: S6

Nut en noodzaak van een opening van Lelystad Airport op 1 april 2020 zijn onvoldoende aangetoond.

A:

In de periode 2006-2008 heeft het Rijk onderzocht welke opties er zijn voor de toekomstige ontwikkeling van Schiphol in verband met de groei van de luchtvaart. Dat leidde in 2008 tot het Aldersakkoord. Het kabinet nam dit advies over en gaf de heer Alders opdracht om capaciteit te vinden voor 70.000 vliegtuigbewegingen op Eindhoven Airport en Lelystad Airport van de voorgenomen 580.000 vliegtuigbewegingen op Schiphol. In 2012 leidde dat tot het Aldersadvies Lelystad Airport en het besluit van het kabinet om Lelystad Airport te ontwikkelen en geschikt te maken voor uiteindelijk 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar. Het voornemen van het kabinet is dat Lelystad Airport met ingang van 2020

bijdraagt aan het realiseren van de afgesproken capaciteit en het versterken van het mainportgebonden profiel van Schiphol. Onderzoeken die ten grondslag hebben gelegen aan onder meer het Aldersakkoord zijn te vinden op de website www.alderstafellelystad.nl. Zie voor de onderbouwing van de toegevoegde waarde ook paragraaf 6.1 van deze Nota van Antwoord.

Q: S7

De milieubelasting, veiligheids- en gezondheidsrisico's die het gevolg zullen zijn van laagvliegen zijn niet of onvoldoende onderzocht.

A:

De milieu-, veiligheids- en gezondheidseffecten zijn uitgebreid onderzocht in de verschillende MER-onderzoeken. Voor de tijdelijke situatie met maximaal 10.000 vliegtuigbewegingen is onderzocht of de milieueffecten binnen de milieueffecten blijven zoals berekend voor de eindsituatie met 45.000 bewegingen handelsverkeer per jaar. Geconstateerd is de effecten in de tijdelijke situatie daar (ruim) binnen blijven. Hierbij zijn de effecten van de aansluitroutes meegenomen. De Commissie voor de m.e.r. heeft het volgende opgenomen in haar oordeel over de actualisatie MER Lelystad Airport uit 2018 (zie <https://www.commissiemer.nl/docs/mer/p32/p3260/a3260ts.pdf>): 'De actualisatie van het MER 2014 is naar het oordeel van de Commissie gestructureerd aangepakt door eerst de effecten van de invoerfouten te onderzoeken en vervolgens van ieder nieuw inzicht en uitgangspunt de gevolgen voor de geluidbelasting in beeld te brengen. Ook de uitgevoerde kwaliteitscontroles zijn grondig gedocumenteerd en alle gebruikte invoergegevens zijn toegevoegd. Dat alles maakt het MER 2018 in grote mate verifieerbaar, maar ook bijzonder omvangrijk. De Commissie is van oordeel dat het MER 2018 alle aspecten beschouwt die moesten worden geactualiseerd. De overige gegevens uit het MER 2014, zoals bijvoorbeeld de gegevens over effecten op de natuur, zijn nog voldoende actueel. De Commissie concludeert dat het MER 2018 alle essentiële informatie over de geactualiseerde milieueffecten van het voorgenomen gebruik van Lelystad Airport bevat, zodat de minister van IenW het milieubelang volwaardig kan meewegen in haar besluit over dat gebruik.' Naast de onderzoeken m.b.t. veiligheid in het MER wordt bij het ontwerp van vliegroutes nadrukkelijk naar de veiligheid gekeken. Daar hoort ook een veiligheidsanalyse bij. Deze veiligheidsanalyse en technische ontwerpdocumentatie zijn begin 2019 ter (verplichte) toetsing op veiligheid voorgelegd aan ILT en MLA. Deze toetsing is inmiddels afgerond, met positief resultaat.

S8:

Laagvliegen en uitbreiding van de luchtvaart in zijn algemeenheid dragen negatief bij aan klimaatverandering, terwijl de regering juist maatregelen daartegen zou moeten nemen.

A:

In de periode 2006-2008 heeft het Rijk onderzocht welke opties er zijn voor de toekomstige ontwikkeling van Schiphol in verband met de groei van de luchtvaart. Dat leidde in 2008 tot het Aldersakkoord, waarin de vraag naar luchtvaart in 2020 werd geraamd op 580.000 vliegtuigbewegingen. Het kabinet gaf de heer Alders vervolgens de opdracht om capaciteit te vinden voor 70.000 vliegtuigbewegingen op Eindhoven Airport en Lelystad Airport. In 2012 leidde dat tot het Aldersadvies Lelystad Airport en het besluit van het kabinet om Lelystad Airport te ontwikkelen en geschikt te maken voor uiteindelijk 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar. Door het realiseren van deze capaciteit draagt Lelystad Airport bij aan het ontlasten van Schiphol en het versterken van het mainportgebonden profiel van Schiphol. Onderzoeken die ten grondslag hebben gelegen aan onder meer het Aldersakkoord zijn te vinden op de website www.alderstafellelystad.nl.

Daarnaast wil het kabinet in het regeerakkoord 'Vertrouwen in de toekomst, 2017-2021' ten aanzien van reductie van emissies verder gaan dan de toezegging die de EU gedaan heeft. Het kabinet neemt zich voor nationale emissiemaatregelen te nemen die bijdragen aan een reductie van de binnenlandse CO₂-uitstoot van 49 procent in 2030. Een nog te sluiten nationaal klimaat- en energieakkoord zal voor verschillende sectoren aangeven aan welke doelstellingen voldaan moet worden. Specifiek voor de luchtvaart is gekozen voor een bredere aanpak, juist ook vanwege het feit dat de CO₂-uitstoot van de internationale luchtvaart veel groter is dan de uitstoot die onderdeel uitmaakt van de nationale emissies. Op mondiaal niveau worden voor de internationale luchtvaart afspraken gemaakt binnen ICAO. De huidige afspraak is dat vanaf 2020, ongeacht de groei van de luchtvaart, de uitstoot van CO₂ niet verder mag toenemen en dat bij toename van CO₂-emissies deze toename moet worden gecompenseerd. In 2050 moet de CO₂-uitstoot ten gevolge van de internationale luchtvaart met 50 procent zijn teruggedrongen ten opzichte van 2005.

Een belangrijk deel van deze reductie moet voortkomen uit het gebruik van duurzame brandstoffen, maar ook andere maatregelen moeten hieraan bijdragen, zoals technologische vernieuwing en infrastructurele en operationele maatregelen.

In de Kamerbrief van 27 maart jl. over het klimaatbeleid voor de luchtvaart is aangegeven dat het kabinet hecht aan een integrale visie op de ontwikkeling van de luchtvaart. Om die reden wordt gewerkt aan een nieuwe Luchtvaartnota waarin naar het volledige palet van typen maatregelen binnen het klimaatbeleid voor luchtvaart zal worden gekeken. In de Luchtvaartnota zal het klimaatbeleid voor de luchtvaart bovendien worden beschouwd in de context van het bredere luchtvaartbeleid. Daarbij spelen ook andere aspecten een rol, zoals economie, leefomgeving en veiligheid. Voor het thema klimaat kan de Luchtvaartnota gezien worden als kabinetsreactie op het Ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart, naar analogie van de kabinetsreactie die nog zal volgen op het nationale 'Ontwerp van een Klimaatakkoord' dat 21 december jl. is gepresenteerd. De continuering van de Duurzame Luchtvaarttafel zal worden benut om een verdere bijdrage te leveren aan de totstandkoming van de Luchtvaartnota.

Q: S9

Indiener is het oneens dat er alleen nu een zienswijze ingediend kan worden tegen de actualisatie van het MER. Als in 2014 bekend was over de laagvliegroutes, had de indiener op dat moment al een zienswijze ingediend over het MER 2014. Verzoek om de zienswijzenprocedure op te rekken inclusief het MER 2014.

A:

In de kennisgeving van 10 januari 2019 in de Staatscourant en in een aantal regionale en lokale bladen is aangegeven dat een zienswijze kan worden gegeven over het geactualiseerde MER. In het geactualiseerde MER is aangegeven welke informatie uit het MER 2014 nog actueel is. De effecten van de bedoelde aansluitroutes zijn alleen beschreven in het geactualiseerde MER en niet in het MER 2014.

Q: S10

Indiener is het oneens dat er nu al een zienswijze ingediend moest worden terwijl er nog geen akkoord is van de Europese Commissie.

A:

Er is sprake van trajecten met een eigen procedure. In het luchthavenbesluit worden de regels voor het gebruik van de luchthaven bepaald. Zo worden hierin de beperkingengebieden (contouren waarbinnen ruimtelijke beperkingen gelden) en de maximale geluidsruimte geregeld die door de inspectie wordt gehandhaafd. De zienswijzenprocedure heeft betrekking op het Wijzigingsbesluit. De VVR geeft invulling aan het selectiviteitsbeleid. Hiermee wordt beoogd het verkeer te verdelen tussen luchthavens die dezelfde agglomeratie bedienen. Voor de VVR is een eigen openbare internetconsultatie doorlopen van 17 januari tot en met 7 februari 2019. De VVR is voor notificatie aan de Europese Commissie aangeboden. Na ommekomst van de reactie van de Europese Commissie is het aan Kabinet en vervolgens parlement om hier conclusies aan te verbinden.

Q: S11

Indiener is het oneens met dat de informatiebijeenkomsten pas in februari zijn. Dit verkort de termijn van 6 weken voor het indienen van een zienswijze. Verzoek om de zienswijzenprocedure te verlengen tot eind maart.

A:

Alle relevante stukken waren ontsloten via internet of lagen ter inzage bij het ministerie van IenW of bij provincies. Het houden van informatiebijeenkomsten is geen wettelijke verplichting, maar een extra voorziening om vragen te kunnen stellen over het proces en de inhoud van de stukken die ter inzage zijn gelegd. De termijn van zes weken voor het indienen van een zienswijze is een wettelijke termijn. Het Wijzigingsbesluit en het geactualiseerde MER zijn bij aanvang van de zienswijzenprocedure gepubliceerd en hebben gedurende zes weken ter inzage gelegen. Het luchthavenbesluit uit 2015 en het MER uit 2014 maakte onderdeel uit van de gepubliceerde stukken.

Q: S12

Verzoek om in het luchthavenbesluit zelf vast te leggen dat vrachtverkeer op Lelystad Airport niet is toegestaan.

A:

Het luchthavenbesluit Lelystad legt een algemene milieugebruiksruimte vast waarbinnen de luchthaven gebruikt mag worden. Deze milieugebruiksruimte is berekend op basis van door de luchthaven geprognoseerde gebruiksgegevens. In het geval van het Luchthavenbesluit Lelystad is gebruik gemaakt van de complete verkeerssamenstelling, zoals door Lelystad Airport voorzien. Vrachtverkeer maakt daarvan geen onderdeel uit. Zolang het daadwerkelijke gebruik binnen de vergunde gebruiksruimte past, is er geen onderbouwing om nadere beperkingen te stellen ten aanzien van andere segmenten, soorten en typen vliegtuigen dat van de luchthaven gebruik mag maken of het soort vluchten dat uitgevoerd mag worden. Om verschillende redenen is vrachtverkeer op Lelystad Airport echter niet aan de orde:

- Lelystad Airport moet gaan functioneren als overloopluchthaven van Schiphol voor niet mainport-gebonden verkeer. Daarmee draagt Lelystad Airport bij aan het behoud van de hubfunctie van Schiphol. Hiermee wordt invulling gegeven aan het kabinetsstandpunt over het Aldersadvies over Schiphol uit 2008, waarin is opgenomen dat Lelystad Airport en Eindhoven Airport ruimte moeten bieden voor de opvang van vliegverkeer dat geen hubfunctie heeft. Dit is herbevestigd in het Aldersakkoord Lelystad in 2012. De luchthaven heeft vervolgens een Ondernemingsplan opgesteld dat uitgaat van de ontwikkeling van de luchthaven naar maximaal 45.000 vliegtuigbewegingen groot commercieel verkeer en daarnaast klein verkeer (general aviation), business aviation en MRO-vluchten. Vrachtverkeer maakt daar nadrukkelijk geen onderdeel van uit.
- In het luchthavenbesluit is de ligging en de lengte van de start- en landingsbaan vastgelegd. Daarnaast is in het luchthavenbesluit het operationeel gebruik vastgelegd. Er is bepaald dat voor starts een operationeel gebruik van de baan mogelijk is over een maximale lengte van 2.400 meter en voor landingen een operationeel gebruik van 2.100 meter. Hiermee is de luchthaveninfrastructuur ingericht op narrow-body toestellen. De baan is te kort om grote (vracht)vliegtuigen met vol gewicht (vracht en brandstof) te kunnen laten vertrekken. Dit geeft voor vrachtmaatschappijen substantiële beperkingen om tot een gezonde businesscase voor vrachtverkeer te komen. Aanpassing van de operationele baanlengte is alleen mogelijk door wijziging van het luchthavenbesluit. Wijziging van het luchthavenbesluit is alleen mogelijk nadat inspraak heeft plaatsgevonden, een voorhangprocedure over de voorgenomen wijziging bij de Eerste en Tweede Kamer is afgerond en advies is ingewonnen bij de Raad van State. Daarnaast zal voor iedere aanpassing van de operationele baanlengte een nieuw veiligheidscertificaat bij de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) moeten worden aangevraagd.
- De investeringen op de luchthaven richten zich op de gefaseerde ontwikkeling van Lelystad Airport naar de eindsituatie, die is gericht op 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar. In deze situatie is door Lelystad Airport geen vrachtverkeer voorzien. Er worden derhalve ook geen investeringen gedaan op de luchthaven die dit zouden faciliteren. Zo wordt er door de luchthaven geen afhandelingscapaciteit voor vracht gerealiseerd: er komen geen laadfaciliteiten, geen vrachtopstelplaatsen, geen inklaringsmogelijkheden (douane) en geen loods. Dat betekent dat er full freight vliegtuigen noch passagiersvliegtuigen met vracht in het laadruim afgehandeld kunnen worden.

Q: S13

Verzoek om in het MER alle milieueffecten van alle vliegroutes en varianten in beeld te brengen. Niet alleen van de B+-route.

A:

De B+routeset bestaat uit de vaste vertrek- en naderingsroutes in het lagere luchtruim dichtbij Lelystad Airport. Deze routeset is voortgekomen uit intensieve gesprekken met omwonenden aan de Alderstafel Lelystad. In dit traject zijn diverse routevarianten onderzocht. Uit het MER 2014 bleek deze routeset tot de minste aantallen ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden te leiden. In de actualisatie van het MER is opnieuw geconcludeerd dat routevariant B+ in aantallen ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden ook na actualisatie (ruim) lager uitvalt dan voor de overige routevarianten. De actualisatie brengt daarmee geen verandering in de keuze van routevariant B+ als voorkeursalternatief. In de actualisatie van het MER zijn de milieueffecten van de tijdelijke aansluitroutes voor 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar, aangevuld met een hoeveelheid klein luchtverkeer, in beeld gebracht en de eindsituatie met 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar, aangevuld met bewegingen voor klein luchtverkeer, zakelijk en MRO-verkeer en helikopterverkeer.

Q: S14

Verzoek om de milieueffecten van boven de 3.000 voet op te nemen in het MER.

A:

Voor het bepalen van de emissies, concentraties en stikstofdepositie worden de emissiebronnen tot en met een hoogte van 3.000 voet in de berekeningen opgenomen. Dit komt overeen met de LTO -cycle, zoals die is gedefinieerd door de ICAO in Annex 16 volume II (Aircraft Engine Emissions). De oorsprong van deze hoogte is mede ingegeven doordat emissies boven deze hoogte slechts een zeer gering percentage van de tijd binnen de menglaag vallen. De menglaag is de onderste laag tussen het aardoppervlak en de menglaag-hoogte. De menglaaghoogte vormt een scheiding tussen de menglaag en de vrije atmosfeer, waartussen weinig uitwisseling plaatsvindt. In de Luchtvaartnota zal de totale CO₂-uitstoot van de Nederlandse luchtvaart in beeld gebracht worden en afgewogen worden of een aanpassing van de huidige grenzen bij luchthavenprojecten moeten worden gewijzigd.

Q: S15

Men is het er niet mee eens dat er wordt geëxperimenteerd met vliegroutes. Het verschuiven van de vliegroutes is nooit een verbetering, omdat de overlast van (piek)geluid verplaatst wordt naar andere woonkernen zoals op de Noord-Veluwe: Elburg, Oldebroek, 't Harde, Epe, Heerde, Oene. Het experimenteren met en verplaatsen van de vliegroutes na de formele inspraakprocedures kan echt niet. Verbetervoorstel: opschorting van Lelystad Airport, versnelde herindeling van het Nederlandse luchtruim en besluitvorming over openstelling nadat is gebleken dat laagvliegen boven Nederland nooit hoeft plaats te vinden.

A:

De afspraak om te verkennen op welke wijze verbeteringen rondom Wezep mogelijk zijn, is juist uitkomst van de in het najaar 2017 gehouden inspraakprocedure. Doel is dat er minder over bebouwd gebied wordt gevlogen. Het routeontwerp, dat tijdens de inspraak- en consultatiefase in 2017 voorlag, is als resultaat van die inspraak op een groot aantal punten verbeterd. In die inspraak- en consultatiefase is ook zorg uitgesproken over de vertrekroute ter hoogte van Wezep. Een verbetering was toen, vanwege de complexiteit van het luchtruim boven deze regio en de tijd die nodig is om opties met de omgeving af te stemmen, niet mogelijk om in het lopende proces mee te nemen. Omdat LVNL en CLSK aangaven wel mogelijkheden te zien, heeft de minister per brief van 21 februari 2018 aan de Tweede Kamer toegezegd om met LVNL en CLSK en de omringende gemeenten te verkennen op welke wijze een aanpassing van de ligging en het gebruik van de route boven Wezep mogelijk is. In overleg met de gemeenten Oldebroek, Hattem, Heerde, Elburg, Kampen en Zwolle wordt nu een mogelijke aanpassing van de vliegroute bij Wezep bekeken. Inmiddels zijn drie varianten ontwikkeld en gepresenteerd aan de gemeenten en bewoners. Aan de betrokken gemeenten is verzocht het ministerie hierover te adviseren. Ook bewoners hebben de gelegenheid gekregen hun opvatting hierover aan hun gemeente of het ministerie kenbaar te maken. In het geactualiseerde MER, welke ter inzage heeft gelegen tot en met 21 februari jl., is al rekening gehouden met een mogelijke aanpassing van de route middels een gevoeligheidsanalyse. Daarnaast blijkt uit het geactualiseerde MER dat de tijdelijke situatie van 10.000 vliegtuigbewegingen past binnen de eindsituatie van 45.000 vliegtuigbewegingen. Er is nog geen besluit over een eventuele aanpassing genomen.

Nadere informatie is tevens te vinden via <https://www.luchtvaartindetoekomst.nl/actueel/1323389.aspx>.

Q: S16

Verzoek om het ministerie opdracht te geven een o-meting van het geluid onder laagvliegroutes te doen en het geluid van de eerste 2000 vliegtuigbewegingen te meten en openbaar te maken, indien besloten wordt het vliegveld toch te openen.

A:

Het ministerie van IenW coördineert op dit moment de ontwikkeling van een integraal monitoring- en evaluatieprogramma. Hierbij wordt een monitorings- en evaluatieprogramma ontwikkeld voor het gebied onder de aansluitroutes van en naar Lelystad Airport dat aansluit op en gecombineerd wordt met de monitoringsinitiatieven die reeds in de provincie Flevoland zijn ontwikkeld voor het gebied rondom de luchthaven. Het monitoren van geluid onder deze aansluitroutes is een van de onderdelen van het monitoringsprogramma. In dit kader zullen ook metingen voor geluid onder de aansluitroutes worden verricht. Informatie uit het monitorings- en evaluatieprogramma wordt openbaar gemaakt.

Bijlage 2 Beantwoording Onderwerpen uit meermalig ingediende zienswijzen: Vliegop Biddinghuizen

Q: SBo

Bij de voorgestelde vliegroutes wordt er over een grote afstand heel laag (maximaal 3.000 voet, 900 meter) gevlogen om onder het Schiphol-vliegverkeer te blijven. Tussen Biddinghuizen en Zeewolde maken de vliegtuigen een 'doorstart' wat voor extra veel geluid zorgt. Ze geven dan vol gas om steil te stijgen van 3.000 voet (900 meter) naar 6.000 voet (1.800 meter). 'Lawaaiig, brandstofverspillend en gevaarlijk' is samengevat de mening van geraadpleegde piloten over de voorgestelde (laag)vliegroutes.

A:

De lokale vertrek- en naderingsroutes (B+routeset) zijn tot stand gekomen aan de Alderstafel en door het Kabinet overgenomen. Belangrijk uitgangspunt hierbij was het zo veel mogelijk vermijden van woonkernen.

In dit traject aan de Alderstafel zijn diverse routevarianten onderzocht. Uit het MER 2014 bleek deze routeset tot de minste aantallen ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden te leiden. In het geactualiseerde MER is opnieuw geconcludeerd dat routevariant B+ de beste variant is. De actualisatie brengt daarmee geen verandering in de keuze van routevariant B+ als voorkeursalternatief.

Daarnaast is in het Aldersadvies uit 2014 aangegeven dat er behoefte bestaat aan experimenteer ruimte voor mogelijke toekomstige optimalisatievoorstellen binnen het B+-gebied. In dat verband is veel gesproken over Biddinghuizen en onder andere een voorstel om eerder of later door te klimmen op de vertrekroute tussen Zeewolde en Biddinghuizen. Eerder klimmen werd op dat moment niet mogelijk geacht, vanwege de directe nabijheid van het luchtruim ten behoeve van Schiphol. Later klimmen werd mogelijk geacht maar zou geverifieerd moeten worden met een veiligheidstoets van het operationeel concept. Met name om te kunnen voldoen aan het uitgangspunt van 6.000 voet (circa 1.800 meter) 'oude land'. LVNL en CLSK hebben bij het uitwerken van de aansluitroutes een manier gevonden om de gewenste eerdere klim nu al te operationaliseren, onder andere door een kleine ingreep in de Schiphol TMA. De operationele afspraken die hierbij zijn gemaakt zorgen ervoor dat dit niet leidt tot interferentie met het Schipholverkeer. Op de route vertrekkend van baan 23 zal het verkeer eerder klimmen en komt het verkeer ter hoogte van Biddinghuizen over op een hoogte van circa 4.500 voet (circa 1.400 meter) in plaats van circa 3.000 voet (circa 900 meter). Hiermee is invulling gegeven aan de in 2014 gearticuleerde wens om de route in de nabijheid van Biddinghuizen optimaliseren. Deze verbetering is meegenomen in de actualisatie van het MER in 2018. Daaruit blijkt dat deze verbetering heeft geleid tot een verdere afname van het aantal ernstig gehinderden.

De hoogte waarop gevlogen wordt is één van de factoren die het brandstofverbruik bepaald. Als gevolg van beperkingen in het huidige luchtruim kon in het huidige routeontwerp niet overal ongehinderd worden doorgeklommen. De afstand waarop horizontaal op 6.000 voet moet worden gevolgen is enkele tientallen kilometers en daarmee beperkt ten opzichte van de totale route. De aangegeven vlieghoogtes van deze routes zijn minimale vlieghoogtes. In de praktijk zullen vliegtuigen vaak eerder naar grotere hoogte stijgen of later hun daling inzetten.

Q: SB1

Er is grote kans op botsingen met vogels (ganzen) boven het aangrenzend natuurgebied Oostvaardersplassen, maar ook in het open gebied in het midden van Flevoland en bij de Randmeren waar grote hoeveelheden vogels foerageren.

A:

De gevolgen van Lelystad Airport voor vogels en vliegveiligheid zijn uitgebreid en zorgvuldig onderzocht. Om een beeld te krijgen van de vogelaantallen en vogelbewegingen in de omgeving van Lelystad Airport en op de aansluitroutes, zijn er diverse onderzoeken uitgevoerd welke hieronder samengevat worden weergegeven.

Q: SB2

Doordat Lelystad Airport dicht bij Schiphol ligt, zijn efficiënte vliegroutes niet mogelijk totdat het lucht-ruim opnieuw is ingedeeld. Deze herindeling is in 2023 gereed. Gelet op deze effecten begrijpt de indiener

niet, waarom er niet besloten is om de opening van Lelystad Airport uit te stellen tot het moment dat het luchtruim is heringedeeld en efficiënte vliegroutes mogelijk zijn.

A:

In de periode 2006-2008 heeft het Rijk onderzocht welke opties er zijn voor de toekomstige ontwikkeling van Schiphol in verband met de groei van de luchtvaart. Dat leidde in 2008 tot het Aldersakkoord, een advies aan het kabinet over de ontwikkeling van Schiphol in combinatie met Lelystad Airport en Eindhoven Airport. Het kabinet nam dit advies over en gaf de heer Alders opdracht om capaciteit te vinden voor 70.000 vliegtuigbewegingen op Eindhoven Airport en Lelystad Airport. In 2012 leidde dat tot het Aldersadvies Lelystad Airport en het besluit van het kabinet om Lelystad Airport te ontwikkelen en geschikt te maken voor uiteindelijk 45.000 vliegtuigbewegingen per jaar. Op 1 april 2015 is het Luchthavenbesluit Lelystad vastgesteld en in werking getreden. Naar aanleiding van de actualisatie van het MER wordt het luchthavenbesluit gewijzigd. Het voornemen van het kabinet is dat Lelystad Airport met ingang van 2020 op deze manier bijdraagt aan het ontlasten van Schiphol.

Volgens de planning van de luchtruimherziening zal eind 2020 een voorkeursbesluit genomen kunnen worden. Dat zal een eerste moment zijn waarop inzicht wordt gegeven in de betekenis van de luchtruimherziening voor de definitieve routes van en naar Lelystad Airport. Versnelling van dit project is gelet op de complexiteit en het internationale karakter niet mogelijk. Vooruitlopend op de integrale herziening zijn in de Startbeslissing voor de luchtruimherziening (Kamerstuk 31936 nr. 595) al de maatregelen gepresenteerd om belemmeringen weg nemen om zo veel mogelijk ongehinderd door te kunnen klimmen op de aansluitroutes. Deze verbeteringen zullen uiterlijk in de winter van 2021/2022 zijn doorgevoerd.

Q: SB3

In het herziene luchthavenbesluit is voorzien in handhavingspunten bij Biddinghuizen en Dronten West. De gemeente Dronten heeft al een paar jaar doorlopende continue geluidsmetingen op drie punten in Biddinghuizen en drie punten in Dronten-west. Verzoek om deze jarenlange metingen mee te nemen als nulmeting.

A:

Er is een verschil tussen monitoringspunten en handhavingspunten. Handhavingspunten zijn punten waar de ILT de berekende geluidsruimte zal handhaven. De ILT toetst of de luchthaven op jaarbasis binnen de vergunde jaarlijkse geluidsruimte blijft. Het meenemen van eerdere metingen als nulmeting is hierbij niet aan de orde.

Zoals aangegeven in de brief aan de Tweede Kamer van 21 februari 2018 zijn op het gebied van monitoring al de nodige stappen in voorbereiding. Voor de provincie Flevoland is dit al grotendeels uitgewerkt. De reeds uitgewerkte monitoring is gericht op de directe omgeving van de luchthaven en het 48 dB(A) Lden-gebied dat geheel binnen Flevoland is gelegen. De geluidspunten van de gemeenten Biddinghuizen en Dronten zijn bekend bij het ministerie van IenW en de provincie Flevoland die het monitoringprogramma rond de luchthaven coördineert. Doel is om te komen tot een integraal monitoringprogramma waarin ook gebruik gemaakt kan worden van reeds bestaande meetpunten en de data die deze meetpunten hebben opgeleverd voor informatievoorziening.

Q: SB4

De dagelijkse praktijk rondom Schiphol, Maastricht Aachen Airport en Rotterdam The Hague Airport laat zien dat het vaststellen van overschrijdingen en afwijkingen in de praktijk nooit leidt tot daadwerkelijke handhaving. Verzoek om niet alleen te meten, maar om ook het instrumentarium te ontwikkelen om bij eventuele afwijkingen en overschrijdingen snel en serieus in te grijpen.

A:

De stelling dat niet handhavend wordt opgetreden is onjuist. Zo heeft de ILT in maart 2019 Rotterdam The Hague Airport (RTHA) maatregelen opgelegd om te voorkomen dat de geluidsbelasting voor omwonenden bij Schiedam in 2019 opnieuw te hoog wordt. Deze maatregelen heeft de ILT opgelegd op na een forse overschrijding van de geluidsnorm in 2018. De belangrijkste maatregel is dat van 1 november 2018 tot 1 oktober 2019 de luchthaven maximaal 88 procent van de geluidsruimte mag gebruiken. Meer informatie hierover is te vinden op de website van de ILT, <https://www.ilent.nl/actueel/nieuws/2019/03/14/ilt-staat-minder-vluchten-over-schiedam-toe-in-2019>. Over de resultaten van de (milieu-)handhaving op luchthavens van nationale betekenis doet de ILT jaarlijks verslag (voor Schiphol twee maal per jaar) aan de minister van

Infrastructuur en Waterstaat in de vorm van een handhavingsrapportage. Op de website van de ILT zijn deze handhavingsrapportages te vinden.

In het Luchthavenbesluit Lelystad worden de grenswaarden voor geluid vastgelegd. De grenswaarden in het besluit geven de exploitant, de gebruikers en de luchtverkeersdienstverlening gezamenlijk een milieu-gebruiksruimte. Binnen die ruimte kunnen zij opereren voor zover ook wordt voldaan aan de regels van het besluit en overige wettelijke eisen. De handhaving van de grenswaarden en de regels in het luchthavenbesluit is conform de Wet luchtvaart belegd bij de minister van IenW. Op grond van artikel 8.70, tweede lid, in samenhang met artikel 8.45 van de Wet luchtvaart is de inspecteur-generaal bij een overschrijding van de vastgelegde grenswaarden verplicht een maatregel op te leggen, die bijdraagt aan het binnen de grenswaarden terugdringen van de belasting vanwege het luchthavenluchtverkeer. Een maatregel kan diep ingrijpen in de exploitatie van een luchthaven en in de mogelijkheden van gebruikers. Een op te leggen maatregel zal dan ook vanzelfsprekend moeten voldoen aan de eisen van behoorlijk bestuur, zoals die onder meer in de Algemene wet bestuursrecht zijn vastgelegd. Overtreding van een maatregel kan bestraft worden met een bestuurlijke boete op grond van artikel 11.16 van de Wet luchtvaart. Op een vergelijkbare wijze zal de ILT ook toezicht houden op de verplichting van de gezagvoerders van vliegtuigen om zich te houden aan de vastgestelde luchtverkeersroutes en procedures.

Ten behoeve van de handhaving rapporteert de exploitant elk kwartaal aan de ILT. Daarin moet onder andere worden ingegaan op het verloop van de geluidbelasting binnen een handhavingspunt en op de tijdstippen, waarop door luchtvaartuigen van de luchthaven gebruik is gemaakt.

Q: SB5

Er liggen ambitieuze plannen om de CO₂-uitstoot van de Nederlandse samenleving sterk terug te dringen. Het is dan ook merkwaardig dat de Nederlandse overheid alles op alles zet om Lelystad Airport te openen voor vakantievluchten. De ongebreidelde groei van de luchtvaart doet alle andere inspanningen op klimaatgebied grotendeels weer teniet.

A:

In de periode 2006-2008 heeft het Rijk onderzocht welke opties er zijn voor de toekomstige ontwikkeling van Schiphol in verband met de groei van de luchtvaart. Dat leidde in 2008 tot het Aldersakkoord, waarin de vraag naar luchtvaart in 2020 werd geraamd op 580.000 vliegtuigbewegingen. Het kabinet gaf de heer Alders vervolgens de opdracht om capaciteit te vinden voor 70.000 vliegtuigbewegingen op Eindhoven Airport en Lelystad Airport. In 2012 leidde dat tot het Aldersadvies Lelystad Airport en het besluit van het kabinet om Lelystad Airport te ontwikkelen en geschikt te maken voor uiteindelijk 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar. Door het realiseren van deze capaciteit draagt Lelystad Airport bij aan het ontlasten van Schiphol en het versterken van het mainportgebonden profiel van Schiphol. Onderzoeken die ten grondslag hebben gelegen aan onder meer het Aldersakkoord zijn te vinden op de website www.alderstafellelystad.nl.

Daarnaast wil het kabinet in het regeerakkoord 'Vertrouwen in de toekomst, 2017-2021' ten aanzien van reductie van emissies verder gaan dan de toezegging die de EU gedaan heeft. Het kabinet neemt zich voor nationale emissie maatregelen te nemen die bijdragen aan een reductie van de binnenlandse CO₂-uitstoot van 49 procent in 2030. Een nog te sluiten nationaal klimaat- en energieakkoord zal voor verschillende sectoren aangeven aan welke doelstellingen voldaan moet worden. Specifiek voor de luchtvaart is gekozen voor een bredere aanpak, juist ook vanwege het feit dat de CO₂-uitstoot van de internationale luchtvaart veel groter is dan de uitstoot die onderdeel uitmaakt van de nationale emissies. Op mondiaal niveau worden voor de internationale luchtvaart afspraken gemaakt binnen ICAO. De huidige afspraak is dat vanaf 2020, ongeacht de groei van de luchtvaart, de uitstoot van CO₂ niet verder mag toenemen en dat bij toename van CO₂-emissies deze toename moet worden gecompenseerd. In 2050 moet de CO₂-uitstoot ten gevolge van de internationale luchtvaart met 50 procent zijn teruggedrongen ten opzichte van 2005. Een belangrijk deel van deze reductie moet voortkomen uit het gebruik van duurzame brandstoffen, maar ook andere maatregelen moeten hieraan bijdragen, zoals technologische vernieuwing en infrastructurele en operationele maatregelen.

In de Kamerbrief van 27 maart jl. over het klimaatbeleid voor de luchtvaart is aangegeven dat het kabinet hecht aan een integrale visie op de ontwikkeling van de luchtvaart. Om die reden wordt gewerkt aan een nieuwe Luchtvaartnota waarin naar het volledige palet van typen maatregelen binnen het klimaatbeleid voor luchtvaart zal worden gekeken. In de Luchtvaartnota zal het klimaatbeleid voor de luchtvaart bovendien worden beschouwd in de context van het bredere luchtvaartbeleid. Daarbij spelen ook andere aspecten

een rol, zoals economie, leefomgeving en veiligheid. Voor het thema klimaat kan de Luchtvaartnota gezien worden als kabinetsreactie op het Ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart, naar analogie van de kabinetsreactie die nog zal volgen op het nationale 'Ontwerp van een Klimaatakkoord' dat 21 december jl. is gepresenteerd. De continuering van de Duurzame Luchtvaarttafel zal worden benut om een verdere bijdrage te leveren aan de totstandkoming van de Luchtvaartnota.

Q: SB6

Verzoek om actief beleid te voeren om (bijvoorbeeld via extra beprijzing) het vakantievliegverkeer in te dammen en Lelystad Airport niet te openen voor vakantievluchten.

A:

In het regeerakkoord is opgenomen dat Eindhoven en Lelystad de belangrijkste luchthavens zijn voor het ontlasten van Schiphol ten aanzien van niet mainportgebonden verkeer. Daarnaast zet Nederland zich, conform het regeerakkoord, in voor Europese afspraken over een belasting op luchtvaart. Ook wordt gezien of een heffing op lawaaiige en vervuilende vliegtuigen mogelijk is. Verder is afgesproken dat indien dit onvoldoende oplevert per 2021, een nationale vlieg(ticket)belasting zal worden ingevoerd. Inmiddels is gebleken dat een Europese belasting niet op korte termijn is te realiseren, mede vanwege de komende wisseling van de Europese Commissie. Daarom wordt thans ook een nationale vliegbelasting uitgewerkt. Het wetsvoorstel hiervoor is op 14 mei 2019 aan de Tweede Kamer aangeboden.

Q: SB7

Op pagina 35 van de Actualisatie quickscan MKBA Schiphol en Lelystad Airport middellange termijn staat, dat er vanaf een geluidsbelasting van 48 dB(A) een waardedaling van 0,8 procent van de huizenprijzen intreedt per dB(A). In de actualisatie quickscan MKBA staat dat buiten de 48 Lden-contour geen effecten op de woningwaarde zijn aangetoond. Dit is onjuist. In de CPB studie 'Geluidsnormen voor Schiphol – een welvaartseconomische benadering' uit 2006 waarbij gekeken is naar de effecten van vliegtuiggeluid op de woningwaarde, is gerekend met een drempelwaarde van 45 dB(A) Lden. Dit is een forse afwijking, aangezien de Lden geluidsmaat een logaritmische schaal heeft, waardoor een geluidstoename van 3 dB(A) gelijk staat aan een verdubbeling van de geluidsintensiteit. De grens die in de actualisatie quickscan MKBA wordt gehanteerd ligt dus tweemaal zo hoog als de drempelwaarde die door het CPB is gehanteerd.

A:

Voor het bepalen van de mogelijke totale daling van woningwaarden is gekozen voor de 48 dB(A) Lden-contour omdat dit de buitenste wettelijke geluidscontour is, die daarnaast past binnen een reeks van drempelwaarden die in de literatuur te vinden is over geluid en de waarde van woningen. Het CPB (2006) geeft aan dat de drempel-waarde niet vaststaat en haalt bronnen aan die aangeven dat achtergrondgeluid al gemiddeld 44-55 dB is en in een stedelijke omgeving overdag tussen 50 en 60 dB kan liggen. Andere bronnen geven echter aan dat de lage waarden onzeker zijn. In het Handboek Milieuprijzen van CE Delft (2017) staat bijvoorbeeld: 'Er zijn aanwijzingen dat ook bij geluidsniveaus lager dan 50 dB geluidsoverlast optreedt (WHO, 2011). Voor de meeste waarderingsstudies is het echter onzeker of de resultaten ook toepasbaar zijn voor geluidsniveaus beneden de 50 dB.' Daarom stelt CE voor om de geluidseffecten te berekenen vanaf 50 dB.

Gelet op het beperkte aantal extra woningen in deze contour is de verwachting dat het saldo van de MKBA nauwelijks wijzigt en positief blijft mocht de 45 dB(A) Lden-contour worden gehanteerd.

Q: SB8

Het totale negatieve effect op de woningwaarde in Flevoland als gevolg van uitbreiding Lelystad Airport varieert volgens de actualisatie quickscan MKBA tussen de 0,55 mln. en de 1,33 mln. euro (zie pagina 15). Dit is een chronische onderschatting. Daarom het verzoek om op een eerlijke en zorgvuldige manier een herberekening van de daling van de woningwaarde te maken in een volledige MKBA.

A:

Voor het bepalen van de mogelijke totale daling van woningwaarden is gekozen voor de 48 dB(A) Lden-contour omdat dit de buitenste wettelijke geluidscontour is, die daarnaast past binnen een reeks van drempelwaarden die in de literatuur te vinden is over geluid en de waarde van woningen. Het CPB (2006) geeft aan dat de drempel-waarde niet vaststaat en haalt bronnen aan die aangeven dat achtergrondgeluid al gemiddeld 44-55 dB is en in een stedelijke omgeving overdag tussen 50 en 60 dB kan liggen. Andere bronnen geven echter aan dat de lage waarden onzeker zijn. In het Handboek Milieuprijzen van CE Delft

(2017) staat bijvoorbeeld: 'Er zijn aanwijzingen dat ook bij geluidsniveaus lager dan 50 dB geluidsoverlast optreedt (WHO, 2011). Voor de meeste waarderingsstudies is het echter onzeker of de resultaten ook toepasbaar zijn voor geluidsniveaus beneden de 50 dB.' Daarom stelt CE voor om de geluidseffecten te berekenen vanaf 50 dB.

Gelet op het beperkte aantal extra woningen in deze contour is de verwachting dat het saldo van de MKBA nauwelijks wijzigt en positief blijft mocht de 45 dB(A) Lden-contour worden gehanteerd.

Q: SB9

Verzoek om te voorzien in een oplossing, nu de voorgenomen routes ertoe leiden dat de woningen in Biddinghuizen en Dronten-West in waarde zullen dalen. Dit is mogelijk door het aanpassen van de routes, dan wel door het voorzien in een degelijke nadeelcompensatieregeling waarbij ook gehinderden buiten de wettelijke contouren schadeloos worden gesteld.

A:

In het algemeen geldt om voor nadeelcompensatie in aanmerking te komen dat er sprake moet zijn van causaal verband tussen de schade en de overheidshandelingen. Dit betekent dat niet alleen onderzoek moet worden gedaan naar de aard en omvang van de schade, maar belangrijker nog naar de oorzaak van de schade. Als eerste stap moet daarom worden vastgesteld of de gestelde schade door het laagvliegen wordt veroorzaakt door het luchthavenbesluit, door de vaststelling van de luchtverkeerroutes in de luchtvaartgids of mogelijk een andere oorzaak heeft. Staat de schadeoorzaak vast, dan moet als tweede stap worden nagegaan of de schade redelijkerwijs aan de overheid kan worden toegerekend. In de regel komt alleen schade voor vergoeding in aanmerking die in een zodanig verband staat met de gebeurtenis waarop de aansprakelijkheid van de overheid berust dat zij hem, mede gezien de aard van de aansprakelijkheid en de aard van de schade, kan worden toegerekend. Bij de beoordeling van het verzoek wordt daarnaast beoordeeld of de openstelling van Lelystad Airport voor handelsverkeer niet te voorzien was. Daarnaast is een voorwaarde dat de schade niet op een andere manier (voldoende) verzekerd kan worden. Om na te gaan of een nadeelcompensatieverzoek aan deze en andere voorwaarden voldoet en om eventueel de hoogte van de nadeelcompensatie te bepalen, kan de minister van IenW een commissie vragen haar te adviseren. Het is niet mogelijk om op voorhand een algemene uitspraak te doen over de kansen bij aanspraak op nadeelcompensatie voor de in de zienswijze genoemde gehinderden.

Q: SB10

Door de geringe vlieghoogte boven Flevoland ontstaat er een grote beperking voor de verdere ontwikkeling van windenergie. Ons bezwaar betreft de beperking voor het installeren van windturbines die schone energie leveren en waardoor Flevoland onvoldoende kan bijdragen aan de doelstelling van duurzame energie in 2020, of waardoor Flevoland genoodzaakt is windmolens op minder gewenste locaties (bijvoorbeeld nabij woonkernen) te situeren.

A:

Gelet op het grote maatschappelijke belang van zowel de luchtvaart als de ontwikkeling van windenergie in de provincie Flevoland, worden de plannen voor de windparken zodanig vorm gegeven dat de vliegveiligheid is gewaarborgd en dat de windplannen gerealiseerd kunnen worden conform de Structuurvisie Wind op Land (2014) en het Regioplan Windenergie van de provincie Flevoland. Windmolens worden als gevolg hiervan niet dicht bij woonkernen geplaatst.

Q: SB11

In de geluidsberekeningen van het MER zijn de permanente bewoners van de recreatieparken Boschberg, Bremerberg, Landal en Molecaten niet meegenomen binnen de geluidscontouren met een geluidsbelasting van respectievelijk 40, 48, 56 en 70 dB(A) Lden. Het ontwerppluchthavenbesluit definieert in artikel 1 een woning als volgt: gebouw dat geheel of gedeeltelijk voor bewoning is bestemd. Volgens deze definitie vallen ook de woningen op onder meer de recreatieparken aan de randmeerkust van Flevoland onder het begrip woning. De geluidseffecten van het ontwerppluchthavenbesluit op deze woningen, zoals het effect van verstoorde nachtrust, zijn ten onrechte niet meegenomen in het MER. Dit omdat deze woningen, blijkens de BAG-viewer, niet opgenomen zijn in het BAG-bestand dat als basis heeft gediend voor het woningenbestand. Het aantal woningen binnen de geluidscontouren, het aantal inwoners binnen de contouren en het aantal ernstig gehinderde personen is dus hoger dan in het MER-rapport is beschreven. Dat betekent dat de afwegingen om tot het Wijzigingsbesluit te komen op basis van onvolledige informatie zijn gedaan.

A:

Voor de actualisatie van het MER is het 'Woningbestand Lelystad Airport 2017' opgesteld. Bijlage 6 van de actualisatie van het MER beschrijft de totstandkoming van dit woningbestand. Het woningbestand ontleent de adreslocaties aan de Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG), dat wordt beheerd door het Kadaster. De BAG bevat per gemeente de gemeentelijke basisgegevens van alle adressen en gebouwen in die gemeente. De gebouwen bevatten adreslocaties bestaande uit één unieke puntlocatie. Hieraan worden gegevens gekoppeld, waaronder het bijbehorende gebruiksdoel van de adreslocatie. Voor het bepalen van het aantal inwoners en woningen is het woningbestand gefilterd op adreslocaties met gebruiksdoel woonfunctie. Als de functie anders is omschreven in het BAG, zoals het geval is bij een recreatieve functie, is het adres niet meegenomen. Het bepalen van het aantal ernstig gehinderden en slaapverstoorden richt zich op inwoners en woningen.

Q: SB12

In het rapport waarnaar in het MER wordt verwezen over mogelijke vogelaanvaringen worden de risico's klein geacht, ondanks de enorme vogelrijkdom van Flevolandse natuurgebieden. Tot op heden is er geen goed beeld van de vliegbewegingen van de vogels rondom het vliegveld. Afgelopen jaar is er heel beperkt gekeken naar deze bewegingen. Op tien dagen verspreid door het jaar is er met een scheepsradar (er zijn in Nederland veel betere radars voor zulk onderzoek) gekeken naar de vliegtuigbewegingen van vogels. Tien op de 365 dagen geeft natuurlijk nooit een volledig beeld van wat vogels door het jaar onder allerlei verschillende weersomstandigheden doen. Zo wordt er gewerkt met tellingen uit de periode 1985-1994; het aantal ganzen bijvoorbeeld is in de tussentijd verdubbeld. Op een plek met zoveel vogels kan alleen gedegen veldonderzoek en radaronderzoek over alle seizoenen, weertypen en uren van de dag antwoord op de vragen over mogelijke vogelaanvaringen geven.

A:

De resultaten van het onderzoek zijn gebaseerd op een literatuurstudie, het gebruik van bestaande vogel- en radargegevens en door het onderzoeksbureau uitgevoerd veldonderzoek. Voor de nulmeting die is uitgevoerd in opdracht van de provincie Flevoland zijn op 20 representatieve dagen tellingen uitgevoerd. Hierbij is gebruik gemaakt van een voor vogeltellingen gevalideerde radar. Deze nulmeting bevestigde de conclusie die in het MER 2014 is getrokken, namelijk dat alleen in de directe omgeving van de luchthaven monitoring aan de orde is. Op basis van de resultaten van de nulmeting zal de verdere monitoring voor groot verkeer worden bepaald. De ganzen in de Oostvaardersplassen, waarop wordt gedoeld, vormen vanwege hun dagelijkse verplaatsing geen risico voor het vliegverkeer van en naar Lelystad Airport. Zij foerageren in het weidegebied in Noord-Holland aan de andere kant van het IJsselmeer.

Q: SB13

Het onderzoek heeft zich beperkt tot trekvogels die over een breed front in losse groepjes vliegen. Dat zijn vooral zangvogels die verspreid over het landschap tussen noord en zuid pendelen. Niet meegenomen in het onderzoek zijn grote geconcentreerde groepen vogels die langs bijvoorbeeld de kustlijnen van het IJsselmeer en de Randmeren vliegen. Hierbij gaat het vaak om grotere vogels zoals ganzen, die een veel groter risico vormen voor vliegtuigen dan kleine vogels. Het is onbegrijpelijk dat dit niet goed is onderzocht, want de vliegtuigroutes naar Lelystad doorkruisen juist deze vogelvliegroutes.

A:

De gevolgen van Lelystad Airport voor vogels en vliegveiligheid zijn uitgebreid en zorgvuldig onderzocht. Om een beeld te krijgen van de vogelaantallen en vogelbewegingen in de omgeving van Lelystad Airport en op de aansluitroutes, zijn er diverse onderzoeken uitgevoerd. In het kader van het MER 2014 is onderzoek verricht naar de effecten op de luchtlaag tussen 0 en 300 m omdat de kans vogelaanvaring daar verreweg het grootst is. Daarna zijn in een tweetal en aanvullende studies de effecten van vogelbewegingen op de vliegveiligheid in verschillende hoogtebanden (0 - 1.800 m en 1.800 - 3.200 m) onderzocht. Voor het onderzoek in de hoogteband tussen 1.800 en 3.200 m is gebruik gemaakt van meerjarige vogeltrekdata van de Koninklijke Luchtmacht. De KLu verzamelt deze informatie middels de KNMI radar in de Bilt. Deze data geven een representatief beeld van de breedfrontvogeltrek (spreiding van trekvogels) over het voor de nadering- en vertrekroutes van Lelystad Airport relevante gebied. De conclusie is dat er op de aansluitroutes, in de hoogteband van 1.800 en 3.200 m, geen sprake is van een duidelijk verhoogd risico voor het luchtverkeer.

Stuwing van vogeltrek met geconcentreerde groepen, speelt zich vooral bij tegenwind af en is daarmee een fenomeen dat zich vooral in de onderste luchtlagen afspeelt (tot enkele honderden meters hoogte). Daarnaast is de strook waarover stuwing plaats vindt (verdichting) vrij smal. Buiten de randen van Flevoland is daarom geen verdichting (stuwing) van de vogeltrek te verwachten. Omdat vliegtuigen de dijken waar stuwing kan plaatsvinden op voldoende hoogte passeren, is dit fenomeen niet relevant.

Een tweede aanvullend onderzoek, dat na de actualisatie van het MER is uitgevoerd, richtte zich op het risico van vogelaanvaringen in de hoogteband tussen 0 en 1.800 meter. Uit het rapport van mei 2018 komt naar voren dat er geen extra aandacht noodzakelijk is voor de vliegtuigbewegingen van trekkende vogels in de luchtlagen boven 600 meter. Inmiddels is van september 2017 tot september 2018 door de provincie Flevoland samen met de exploitant van Lelystad Airport een nulmeting uitgevoerd op en in de directe nabijheid van de luchthaven. Het resultaat van de nulmeting heeft geen bijzonderheden opgeleverd en bevestigt het beeld dat in het MER is bepaald, namelijk dat het risico op aanvaringen met foeragerende vogels in de omgeving van Lelystad Airport beheersbaar is, zo lang dit goed gemonitord wordt. Op basis van de dit onderzoek en de nulmeting wordt monitoring ingericht.

Q: SB14

Te vrezen valt dat de vliegtuigen boven IJsselmeer en Markermeer in de lente en de zomer een massaslachting onder gierzwaluwen kunnen aanrichten. Deze supervliegers slapen vliegend op grote hoogte boven het water. Het luchthavenbesluit besteedt er geen aandacht aan.

A:

Het genoemde risico doet zich 's nachts voor tijdens de slaap. Gedurende de nacht is Lelystad Airport gesloten. Hierdoor is de kans op vogelaanvaring 's nachts uitgesloten.

Q: SB15

De effecten van vogels op de vliegveiligheid zijn groot. Daarnaast wordt er grote waarde gehecht aan het belang van onze vogelpopulatie en natuurgebieden. Verzoek om eerst aanvullend onderzoek te doen om de gevolgen hiervan goed in beeld te brengen voordat wordt overgegaan tot de opening van Lelystad Airport.

A:

De gevolgen van Lelystad Airport voor vogels en vliegveiligheid zijn uitgebreid en zorgvuldig onderzocht. Om een beeld te krijgen van de vogelaantallen en vogelbewegingen in de omgeving van Lelystad Airport en op de aansluitroutes, zijn er diverse onderzoeken uitgevoerd welke hieronder samengevat worden weergegeven.

Q: SB16

Verzoek om op basis van overwegingen rond vogelaanvaringen het voorgenomen besluit tot uitbreiding van Lelystad Airport te heroverwegen en af te zien van het vaststellen van het ontwerp luchthavenbesluit Lelystad Airport. Mocht Lelystad Airport alsnog geopend moeten worden, dan is het verzoek dit pas te doen nadat het luchtruim is herzien en efficiënte vliegroutes mogelijk zijn.

A:

De milieueffecten, waaronder de effecten op vogels, zijn uitgebreid onderzocht in de verschillende MER-onderzoeken. In de actualisatie van het MER zijn ook de milieueffecten van de tijdelijke aansluitroutes voor 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar aangevuld met een hoeveelheid klein luchtverkeer in beeld gebracht. Hierbij is gekeken naar alle relevante milieuaspecten die kunnen spelen ten aanzien van de aansluitroutes. De conclusie van de MER-actualisatie over de tijdelijke aansluitroutes is dat geen wettelijke normen worden overschreden en dat de effecten van de gehele route ruim passen binnen de effecten die in de MER-actualisatie in beeld zijn gebracht voor de eindsituatie met 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer, per jaar aangevuld met bewegingen voor klein luchtverkeer, zakelijk en MRO-verkeer en helikopterverkeer.

De Commissie voor de m.e.r. concludeert dat het MER alle essentiële informatie over de geactualiseerde milieueffecten van het voorgenomen gebruik van Lelystad Airport bevat, zodat de minister van IenW het milieubelang volwaardig kan meewegen in haar besluit over dat gebruik.

De aansluitroutes zijn zo ontworpen dat ze onder alle omstandigheden veilig te vliegen zijn. De aangegeven vlieghoogtes van deze routes zijn minimale vlieghoogtes. In de praktijk zullen vliegtuigen vaak eerder naar grotere hoogte stijgen of later hun daling inzetten. In de Startbeslissing voor de luchtruimherziening zijn de maatregelen gepresenteerd om deze tijdelijke aansluitroutes te verhogen in de winter van 2021/2022.

Volgens de planning van de luchtruimherziening zal eind 2020 een voorkeursbesluit genomen kunnen worden. Dat zal een eerste moment zijn waarop inzicht wordt gegeven in de betekenis van de luchtruimherziening voor de Lelystad-routes. Op grond van deze overwegingen en de onderzoeken naar het risico op verstoring en vogelaanvaringen is er geen aanleiding het voorgenomen besluit te heroverwegen.

Q: SB17

Dronten-West en Swifterbant krijgen veel geluidsoverlast als gevolg van het aanvliegen van Lelystad Airport.
A:

In het MER zijn de geluidseffecten van de routes van en naar Lelystad Airport in beeld gebracht. Bij het ontwerp van de vliegroutes zijn woonkernen zoveel mogelijk ontweken. Dronten-West en Swifterbant liggen buiten de wettelijke geluidscontouren. Naast de wettelijke contouren is ook de lagere niet-wettelijke 40 dB(A) Lden contour berekend, waar Dronten-West en Swifterbant grotendeels binnen vallen. Op de meeste locaties is de 40 dB(A) Lden contour kleiner dan eerder verondersteld. Er zullen – ondanks het ontwijken van woonkernen – naar verwachting bijna 3.000 mensen ernstige geluidshinder ondervinden in het gebied van de niet-wettelijke geluidscontour van 40 dB(A) Lden. Een deel hiervan woont inderdaad in Dronten-West en Swifterbant.

Q: SB18

De voorgenomen routes leiden er toe dat de woningen in Biddinghuizen en Dronten-West in waarde zullen dalen. Verzoek om te voorzien in een oplossing door het aanpassen van de routes.
A:

De lokale vertrek- en naderingsroutes (B+routeset) zijn tot stand gekomen aan de Alderstafel en door het Kabinet overgenomen. Belangrijk uitgangspunt hierbij was het zo veel mogelijk vermijden van woonkernen. In dit traject aan de Alderstafel zijn diverse routevarianten onderzocht. Uit het MER 2014 bleek deze routeset tot de minste aantallen ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden te leiden. In het geactualiseerde MER is opnieuw geconcludeerd dat routevariant B+ de beste variant is. De actualisatie brengt daarmee geen verandering in de keuze van routevariant B+ als voorkeursalternatief.

Daarnaast is in het Aldersadvies uit 2014 aangegeven dat er behoefte bestaat aan experimenteer ruimte voor mogelijke toekomstige optimalisatievoorstellen binnen het B+-gebied. In dat verband is veel gesproken over Biddinghuizen en onder andere een voorstel om eerder of later door te klimmen op de vertrekroute tussen Zeewolde en Biddinghuizen. Eerder klimmen werd op dat moment niet mogelijk geacht, vanwege de directe nabijheid van het luchtruim ten behoeve van Schiphol. Later klimmen werd mogelijk geacht maar zou geverifieerd moeten worden met een veiligheidstoets van het operationeel concept. Met name om te kunnen voldoen aan het uitgangspunt van 6.000 voet (circa 1.800 meter) 'oude land'. LVNL en CLSK hebben bij het uitwerken van de aansluitroutes een manier gevonden om de gewenste eerdere klim nu al te operationaliseren, onder andere door een kleine ingreep in de Schiphol TMA. De operationele afspraken die hierbij zijn gemaakt zorgen ervoor dat dit niet leidt tot interferentie met het Schipholverkeer. Op de route vertrekkend van baan 23 zal het verkeer eerder klimmen en komt het verkeer ter hoogte van Biddinghuizen over op een hoogte van circa 4.500 voet (circa 1.400 meter) in plaats van circa 3.000 voet (circa 900 meter). Hiermee is invulling gegeven aan de in 2014 gearticuleerde wens om de route in de nabijheid van Biddinghuizen optimaliseren. Deze verbetering is meegenomen in de actualisatie van het MER in 2018. Daaruit blijkt dat deze verbetering heeft geleid tot een verdere afname van het aantal ernstig gehinderden.

De hoogte waarop gevlogen wordt is één van de factoren die het brandstofverbruik bepaald. Als gevolg van beperkingen in het huidige luchtruim kon in het huidige routeontwerp niet overal ongehinderd worden doorgeklommen. De afstand waarop horizontaal op 6.000 voet moet worden gevolgen is enkele tientallen kilometers en daarmee beperkt ten opzichte van de totale route. De aangegeven vlieghoogtes van deze routes zijn minimale vlieghoogtes. In de praktijk zullen vliegtuigen vaak eerder naar grotere hoogte stijgen of later hun daling inzetten.

Bijlage 3 Beantwoording Onderwerpen uit meermalig ingediende zienswijzen: Stichting Lelystad Airport moet door

Q: SP0

Instemming met voorliggend Luchthavenbesluit Lelystad Airport. Voor het nemen van een gewijzigd Luchthavenbesluit Lelystad is een meer dan zorgvuldig proces doorlopen.

A:

Deze zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen.

Q: SP1

Instemming met het MER. De geconstateerde fouten in het MER zijn gecorrigeerd en de minister heeft meer toezeggingen gedaan en regelingen getroffen dan wettelijk vereist op grond van ingediende wensen en eisen.

A:

Deze zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen.

Q: SP2

Met een besluit tot opening van Lelystad Airport in 2020 geeft u aan consistent beleid te willen voeren en investeert u in het beeld een betrouwbare overheid te willen zijn; een overheid die haar afspraken na komt.

A:

Deze zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen

Q: SP3

Sinds het luchthavenbesluit 2015 is hard gewerkt aan realisering van de luchthaven en bijbehorende versterking van de infrastructuur. Stel de regio in staat deze investeringen te verzilveren, zich economisch te ontwikkelen en vruchten zoals groei van werkgelegenheid en ontwikkeling van onderwijs te plukken.

A:

In het regeerakkoord is opgenomen dat Lelystad Airport een luchthaven wordt voor vakantievluchten. Momenteel worden de daarvoor bestemde procedures doorlopen.

Q: SP4

Voorkom met de opening van Lelystad Airport mogelijke schadeclaims als gevolg van gederfde inkomsten of van onbenut gelaten kansen. Dergelijke claims worden weer afgewenteld op de burger. In die zin zou de Flevolandse burger bij het niet openstellen van de luchthaven tweemaal nadeel ondervinden: zij profiteren niet van de economische groei van openstelling van de luchthaven en zij betalen mee aan de eventuele schadeclaims.

A:

Deze zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen.

Q: SP5

Toon politieke moed en verhef het middel van een VVR die Schiphol moet ontlasten ten gunste van vliegverkeer op Lelystad Airport, niet tot doel. Met andere woorden, geef Lelystad Airport de gelegenheid om via vrije marktwerking luchtvaartmaatschappijen te verleiden ruimte op te geven op Schiphol en vanaf Lelystad Airport te gaan vliegen.

A:

Op 25 maart jl. is de VVR Schiphol- Lelystad Airport genotificeerd bij de Europese Commissie. Deze VVR laat ook ruimte voor marktwerking. Immers, de overstap van luchtvaartmaatschappijen van Schiphol naar Lelystad Airport is vrijwillig. Het is dus zaak dat Lelystad Airport commercieel voldoende aantrekkelijk is voor luchtvaartmaatschappijen om die overstap te maken.

Parallel aan dit notificatietraject wordt een onafhankelijke analyse gemaakt, waarin wordt onderzocht hoe deze genotificeerde VVR in combinatie met het bieden van een aantrekkelijk product- en faciliteitenaanbod door de luchthaven in de praktijk zal uitpakken. Op basis van de uitkomsten van deze analyse en het besluit van de Europese Commissie over de VVR zal een definitieve afweging over de VVR gemaakt worden.

Q: SP6

Het is goed mogelijk om fasegewijs (op de afgesproken evaluatiemomenten bij 4.000, 7.000, 10.000 en 25.000 vliegtuigbewegingen) te monitoren of de doelstelling (dat Lelystad Airport geen of althans zo min mogelijk autonome groei realiseert) met 'verleiden' wordt bereikt.

A:

De slotcoördinator krijgt de opdracht om bij uitgifte van slots op Lelystad Airport prioriteit toe te kennen aan verkeer dat afkomstig is van Schiphol. De slots die achterblijven op Schiphol moeten worden ingevuld met vluchten naar transferbestemmingen.

Na het bereiken van 10.000 vliegtuigbewegingen per jaar (naar verwachting in 2023) vindt een evaluatie plaats op basis waarvan, na akkoord van de Europese Commissie, de VVR in werking treedt voor de volgende 15.000 vliegtuigbewegingen, die erna stapsgewijs worden uitgegeven.

De Europese Commissie beoordeelt op basis van deze evaluatie de effectiviteit, impact en proportionaliteit van de VVR. Bezien wordt of er voldoende ruimte is voor nieuwe toetreders binnen het systeem Schiphol/Lelystad Airport. Ook de ruimte voor nieuwe toetreders door toekomstige groeimogelijkheden op Schiphol wordt daarbij betrokken.

Q: SP7

Met opening van Lelystad Airport wordt (conform de doelstelling) Schiphol ontlast en behoudt Schiphol de internationale en voor Nederland belangrijke mainportfunctie, met behoud van de daaraan verbonden werkgelegenheid en economische aanjaagfunctie.

A:

Deze zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen.

Q: SP8

Een luchthaven als Lelystad Airport kan door inzet op innovaties (op het vlak van duurzaamheid) en duurzame maatregelen op en rond de luchthaven een voorbeeldfunctie vervullen voor andere luchthavens. Deze lessen zijn van waarde voor de gehele luchtvaart in en buiten Nederland.

A:

Lelystad Airport heeft een duurzame strategie met slimme en praktische toepassingen van maatschappelijk betrokken ondernemen. Zo is er een samenwerking met kennisinstellingen en het bedrijfsleven op en rond de luchthaven om duurzame toepassingen te ontwikkelen en te verbeteren op het gebied van duurzame energie, mobiliteit, landbouw en duurzaam (her-)gebruik van grondstoffen. Voorbeelden hiervan zijn gescheiden inzameling van afvalwater, waarbij dit afvalwater wordt verwerkt tot grondstoffen, en power parking, waarbij elektrische voertuigen opladen met zonne-energie en het energie-overschot wordt gebruikt voor de energievoorziening in de terminal. Ook bij de ombouw van de luchthaven is circulair en duurzaam bouwen een belangrijk onderdeel van de keuze voor marktpartijen geweest. Zo is de verlengde start- en landingsbaan gerealiseerd met een gesloten grondbalans, hetgeen voor een besparing in CO₂-uitstoot van 500 ton heeft opgeleverd. Ook de verhoging van de verkeerstoren is op een circulaire manier gebeurd, waarbij de bestaande koepel van de toren is afgehaald, de toren is verhoogd en vervolgens de koepel weer is teruggeplaatst.

Q: SP9

Met het niet of niet tijdig openen van Lelystad Airport wordt het klimaatprobleem niet opgelost. De vraag naar de toekomst van de luchtvaart en de bijdrage van die sector of t.a.v. die sector te nemen beleidsmaatregelen om de uitstoot van CO₂ terug te dringen, kan prima plaatsvinden bij een operationele Lelystad Airport.

A:

Deze onderwerpen uit zienswijzen worden voor kennisgeving aangenomen

Q: SP10

Het nemen van klimaatmaatregelen vergt een wereldwijde aanpak, door Nederland mede in Europees verband aan te zwengelen om van daaruit te komen tot gezamenlijke afspraken. Het niet openen van Lelystad Airport is symboolpolitiek en draagt op geen enkele manier bij aan een werkelijke oplossing van de milieuproblematiek.

A:

Deze onderwerpen uit zienswijzen worden voor kennisgeving aangenomen.

Q: SP11

Het niet willen openen van Lelystad Airport voor passagiersvluchten is hetzelfde als ontkennen dat de luchtvaart wereldwijd groeit. Die groei wordt met het niet nemen van een Luchthavenbesluit Lelystad Airport niet gestopt. Het aangaan van een (wereldwijde) discussie over de toekomst van de luchtvaart en de bijdrage die Nederland daaraan kan leveren en wil afdwingen, kan beter worden gevoerd vanuit een sterke positie.

A:

Deze zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen.

Q: SP12

Met het op voorhand niet openen van Lelystad Airport en het daarmee niet versterken van Schiphol lijdt Nederland (en impliciet de regio Flevoland) economische schade. In wezen loopt de schadeteller al, door het al tweemaal met een jaar uitstellen van de openingsdatum.

A:

Deze zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen.

Q: SP13

Er bestaat geen definitie voor de term 'laagvliegroutes'. Toch wordt deze term veelvuldig gebruikt in de discussie over de opening van Lelystad Airport. Echt laag gevlogen wordt er bij start en landing vanaf en naar de luchthaven. Verzoek om in het proces en in de communicatie over vliegroutes de term laagvliegrou-tes niet over te nemen maar steeds de minimale vlieghoogtes van de routes boven de gebieden waar gevlogen wordt, aan te geven.

A:

Vanuit het ministerie worden op zowel de aansluitroutes, als op de lokale aan-en uitvliegroutes (de B+variant) de minimale vlieghoogtes feitelijk weergegeven. De weergegeven vlieghoogtes betreffen de minimale hoogtes, omdat de routes zo ontworpen moeten zijn dat ze onder alle omstandigheden veilig te vliegen zijn. Vliegtuigen zullen in de praktijk vaak eerder naar grotere hoogte kunnen stijgen of later hun daling kunnen inzetten.

Er bestaat er geen (kwantitatieve) definitie voor de term laagvliegroute. De term duidt een relatief begrip aan waarmee wordt bedoeld dat het vertrekkend verkeer van Lelystad Airport zonder aanvullende instructie onder het luchtruim moet blijven dat primair gebruikt wordt door verkeer van Schiphol. In het huidige routeontwerp leidt dat tot langer horizontaal vliegen op routedelen op 6.000 voet (ongeveer 1.800 meter). Op verzoek van de Tweede Kamer is door LVNL en het CLSK met prioriteit bekeken of, vooruitlopend op de integrale luchtruimherziening, de aansluitroutes van Lelystad Airport verbeterd kunnen worden. Dat is mogelijk. Met de maatregelen, die in de Startbeslissing Luchtruimherziening (april 2019) zijn genomen, worden de belemmeringen weggenomen om zoveel mogelijk ongehinderd door te klimmen en zal alleen in uitzonderingsgevallen niet direct kunnen worden door geklommen. De verbeteringen zullen uiterlijk in de winter van 2021/2022 zijn doorgevoerd.

Q: SP14

Verzoek om in de communicatie over de uitbreiding van Lelystad Airport het gebruik van de term 'omwonenden' te beperken tot de echte omwonenden. Dat zijn de direct omwonenden van de luchthaven, woonachtig in Flevoland.

A:

Omwonenden van de luchthaven in Flevoland worden 'direct omwonenden' genoemd. Voor bewoners die onder de (verder van de luchthaven gelegen) routes wonen, wordt ook wel de term 'onderwonen' gebruikt.

Q: SP15

Vergelijk de werkelijk ervaren geluidhinder bij bestaande luchthavens met de te verwachten geluidshinder bij opening van Lelystad Airport. Het aantal klachten dat bij Eindhoven als gevolg van op een hoogte van

6.000 voet (1.800 meter) overkomende vliegtuigen wordt gemeld, kan een goede indicatie geven van wat aangaande Lelystadroutes mag worden verwacht

A:

De operatie op Eindhoven Airport is voor verschillende elementen vergelijkbaar met de voorgenomen activiteit op Lelystad Airport. In de voorgenomen activiteit worden er 45.000 vluchten afgehandeld op Lelystad Airport, wat qua aantal bewegingen dicht bij de situatie op Eindhoven Airport ligt. Naast het aantal bewegingen zijn ook de vliegtuigtypes van soortgelijke grootte en kenmerkt ook Eindhoven Airport zich door het uitvoeren van vluchten naar Europese bestemmingen en naar bestemmingen rond de Middellandse Zee. Er zijn echter ook fundamentele verschillen tussen de twee situaties, waardoor klachten niet vergelijkbaar hoeven te zijn. Zo handelt Eindhoven Airport ook militaire luchtvaart af. Een inventarisatie van het aantal klachten op een bepaalde hoogte rondom Eindhoven Airport zegt daarom niet direct iets over te verwachten klachten naar aanleiding van de nog te starten operatie op Lelystad Airport.

Q: SP16

In het MER zijn milieueffecten van de uitbreiding van Lelystad Airport beschreven. Dat is gebeurd volgens de democratisch vastgelegde spelregels en procedures; het heeft de goedkeuring gekregen van de Commissie voor de m.e.r. Men is van mening dat gedurende een proces deze spelregels niet en zeker niet alleen ten aanzien van het dossier Lelystad Airport, voortdurend aangepast of aangevuld mogen worden.

A:

De spelregels zijn niet aangepast. Vanwege een invoerfout is het MER Lelystad geactualiseerd. Vervolgens heeft de Commissie voor de m.e.r. geconcludeerd dat alle milieueffecten goed in beeld zijn gebracht, zodat deze volwaardig in de besluitvorming kunnen worden meegenomen. Op basis van de actualisatie van het MER is het luchthavenbesluit aangepast, dat voor inspraak (zienswijzenprocedure) is voorgelegd.

Q: SP17

De ernstige gehinderden zijn woonachtig in Flevoland (en dus niet elders). Het aantal van hen bedraagt een factor 80 lager dan wanneer de op Lelystad Airport af te handelen vluchten op Schiphol gaan plaatsvinden.

A:

De actualisatie van het MER Lelystad Airport vormt een belangrijke bron van informatie over de verwachte milieueffecten als gevolg van de ontwikkeling van de luchthaven. Hierbij wordt alleen gekeken naar de effecten die de vliegtuigbewegingen hebben op de omgeving van Lelystad Airport. In paragraaf 5.4 van het hoofdrapport worden het aantal ernstig gehinderden binnen de 40, 48, 56 en 70 dB(A) Lden gepresenteerd. Uit de tabel is af te leiden dat er in de geactualiseerde MER voor de situatie met 45.000 bewegingen, gebruikmakend van routeset B+, 2.930 ernstig gehinderden zijn binnen de 40 dB(A) Lden contour. Hierbij zijn er zowel ernstig gehinderden in gemeenten binnen als buiten de provincie Flevoland. Binnen de laagste wettelijke contour van 48 dB(A) zijn er 146 ernstig gehinderden; deze adressen liggen alle binnen Flevoland.

Q: SP18

Is de bewering ‘(‘Laag’)vliegen tast de toeristische sector aan’ te staven met onderzoek, dan wel op basis van ervaringen van de toeristische sector in de omgeving van andere vliegvelden (bijvoorbeeld Eindhoven)?

A:

In de MKBA wordt het negatieve effect van vliegtuiggeluid op de werkgelegenheid in de toeristische sector in de regio als gering ingeschat. Hier tegenover staat een positief effect op de algemene werkgelegenheid. In het evaluatie- en monitoringsprogramma worden deze economische effecten onderzocht. De RECRON is betrokken bij de opzet van deze monitor.

Q: SP19

‘(‘Laag’)vliegen - en in dit geval vanaf en naar Lelystad Airport - gaat ten koste van waardevolle stilte- en natuurgebieden.’ Is om dit na te gaan niet het instrument MER uitgevonden, waarbij de wijze waarop het MER wordt opgesteld is vastgelegd en waarbij het MER wordt getoetst wordt door een onafhankelijke commissie?

A:

Bij het ontwerp van de vliegroutes is rekening gehouden met Natura 2000-gebieden. De vlieghoogte boven deze Natura 2000-gebieden is minimaal 3.000 voet (circa 900 meter). Op deze hoogte wordt voorkomen dat er verstoring van beschermde vogels door groot luchtverkeer aan de randen van de Flevopolder en in de

aangrenzende Natura 2000-gebieden kan plaatsvinden. Dit is gebaseerd op het onderzoek in opdracht van de Alderstafel en uitgevoerd door professor Siepel (WUR en toenmalig directeur van Alterra) in een samenwerking met de bureaus Alterra en Waardenburg. Dit onderzoek heeft geleid tot de normstelling dat er tot 3.000 voet kans is op verstoring. Vervolgens is aan de Alderstafel in 2012 afgesproken dat Natura 2000-gebieden op minimaal 3.000 voet moeten worden overvlogen en dat er door startend of landend verkeer van Lelystad niet over de Oostvaardersplassen wordt gevlogen. Deze afspraak was leidend bij het ontwerp van de nadering- en vertrekroutes voor Lelystad Airport. Er worden dan ook geen significante effecten op vogels voorzien in de Oostvaardersplassen, mede omdat niet over dat gebied wordt gevlogen. De verstoring van beschermde soorten door klein luchtverkeer en helikopters neemt af, doordat de omvang van dit type vliegverkeer vermindert. Ook worden er geen verstoringen van beschermde soorten aan de randen van de provincie Flevoland en in de aangrenzende Natura 2000-gebieden verwacht, omdat het luchtverkeer deze gebieden op minimaal 3.000 voet overvliegt. In het MER voor Lelystad Airport zijn de mogelijke effecten op de natuur in beeld gebracht, op eenzelfde wijze als dat voor andere milieuaspecten is gebeurd. Er is zowel naar Natura 2000-gebieden gekeken als naar de Ecolo-gische Hoofdstructuur. De belangrijkste conclusies uit deze onderzoeken zijn dat er geen sprake is van oppervlakteverlies van natuur- of leefgebied, de komst van Lelystad Airport geen vernietiging van natuur- of leefgebied tot gevolg heeft, dat er geen verdroging of vernatting plaatsvindt en dat de uitbreiding geen barrièrewerking veroorzaakt. Zie voor meer informatie ook hoofdstuk 7 uit de actualisatie van het MER uit 2018. Het MER is getoetst door de Commissie voor de m.e.r.

Q: SP20

Verzoek om de beantwoording van de ingediende zienswijzen en dus bij het beoordelen van het voorliggende gewijzigde luchthavenbesluit alleen uit te gaan van feiten en van duidelijke en toepasbare toetsings- en vergelijkingscriteria.

A:

De zienswijzenprocedure heeft betrekking op het Wijzigingsbesluit met het geactualiseerde MER dat daaraan ten grondslag ligt. Dat laat onverlet dat mensen een zienswijze hebben kunnen indienen over onderwerpen die zij relevant achten. Bij het beantwoorden van de ingediende zienswijzen zijn alleen feiten en duidelijke en toepasbare toetsings- en vergelijkingscriteria gehanteerd.

Q: SP21

Lelystad Airport - en in het verlengde daarvan de luchtvaart - is politiek en in de samenleving een 'hot issue' geworden. Waar het eerst alleen ging om protest en tegengaan van hinder en overlast als gevolg van overkomende vliegtuigen, is Lelystad Airport nu het offer dat gebracht moet worden om het milieu te redden.

A:

Deze onderwerpen uit zienswijzen worden voor kennisgeving aangenomen.

Q: SP22

Er zijn maatregelen nodig om vliegen minder aantrekkelijk te maken. De luchtvaartsector zal ook haar bijdrage moeten leveren om de opwarming van de aarde tegen te gaan. Maar maak Lelystad Airport niet tot symbool daarvan om dat als 'winst' voor het milieu te presenteren.

A:

Deze onderwerpen uit zienswijzen worden voor kennisgeving aangenomen.

Q: SP23

Indiener gelooft in een samenhangende aanpak, waar enerzijds volop wordt geprofiteerd van de aanwezigheid van een luchthaven en anderzijds wordt ingezet op innovatie en duurzaamheid.

A:

Deze zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen.

Bijlage 4 Beantwoording Onderwerpen uit meermalig ingediende zienswijzen: Hoogover Wezep

Q: SWo

De plannen voor Lelystad Airport komen erop neer dat vanaf 2020 boven grote delen van Nederland laag wordt gevlogen. Omdat niet helder is of en wanneer dit laagvliegen aantoonbaar voorbij zal zijn, is dit onacceptabel. Ook is niet duidelijk waar en hoe op langere termijn gevlogen gaat worden.

A:

Er bestaat geen definitie voor de term 'laagvliegen'. De term duidt hier een relatief begrip aan waarmee wordt bedoeld dat het vertrekkend Lelystad-verkeer zonder aanvullende instructie onder het luchtruim moet blijven dat primair gebruikt wordt door Schiphol-verkeer. In het huidige routeontwerp leidt dat tot enkele tientallen kilometers horizontaal vliegen op routedelen op 6.000 voet (ongeveer 1.800 meter).

De tijdelijke aansluitroutes voor Lelystad Airport zijn ontworpen binnen de huidige indeling van het luchtruim. Er is daarbij rekening gehouden met drukke vliegroutes van en naar Schiphol en ook met een deel van het luchtruim dat beschikbaar dient te zijn voor militaire oefeningen.

De tijdelijke aansluitroutes zijn conservatief ontworpen zodat ze onder alle omstandigheden te vliegen zijn. De aangegeven hoogtes van deze routes zijn minimale hoogtes waarop teruggevallen moet kunnen worden, ook in het geval van verstoringen. In de praktijk zullen vliegtuigen vaak eerder naar grotere hoogte stijgen of later hun daling inzetten. Op verzoek van de Tweede Kamer is in samenwerking met LVNL en het CLSK met prioriteit bekeken of, vooruitlopend op de integrale luchtruimherziening, de aansluitroutes van Lelystad Airport verbeterd kunnen worden. Dat is mogelijk. Met de maatregelen, die in de Startbeslissing Luchtruimherziening (april 2019) zijn genomen, worden de belemmeringen weggenomen om zoveel mogelijk ongehinderd door te klimmen en zal alleen in uitzonderingsgevallen niet direct kunnen worden doorgeklimmen (Kamerstuk 31936 nr. 595). De verbeteringen zullen uiterlijk in de winter van 2021/2022 zijn doorgevoerd.

Verder zijn het ministerie van IenW, van Defensie, LVNL, CLSK en het MUAC zijn bezig met de herziening van het Nederlands luchtruim. Het doel daarbij is om de capaciteit en de efficiëntie van het luchtruimgebruik veilig te verhogen en de gevolgen voor de omgeving (overlast) en milieu (uitstoot) te verkleinen.

Voorwaarde voor doorgroeien naar het maximum van 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar is naast het wegnemen van belemmeringen om ongehinderd te kunnen doorstijgen, verruiming van de Nederlandse luchtruimcapaciteit (spoor 2 luchtruimherziening). Dit is in 2023 gereed. De huidige routes zijn bij de luchtruimherziening geen uitgangspunt. Volgens de planning van de luchtruimherziening zal eind 2020 een voorkeursbesluit genomen kunnen worden. Dat zal een eerste moment zijn waarop inzicht wordt gegeven in de betekenis van de luchtruimherziening voor de Lelystad-routes.

In de actualisatie van het MER zijn ook de milieueffecten van de tijdelijke aansluitroutes bij 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer aangevuld met een hoeveelheid klein luchtverkeer in beeld gebracht. Hierbij is gekeken naar alle relevante milieuaspecten. De conclusie van de MER-actualisatie over de tijdelijke aansluitroutes is dat geen wettelijke normen worden overschreden en dat de effecten van de gehele route ruim passen binnen de effecten die in de MER-actualisatie in beeld zijn gebracht voor de eindsituatie met 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar, aangevuld met bewegingen voor klein luchtverkeer, zakelijk en MRO-verkeer en helikopterterverkeer.

Q: SW1

Specifiek voor de Noord-Veluwe geldt, dat de 'flessenhals' Wezep/Hattemberbroek e.o. niet als experimenteerruimte voor 'routeoptimalisaties' wil en mag dienen, omdat er geen enkele garantie is op een goede afloop. Bovendien is er nog steeds geen duidelijkheid over de 'kansrijke' verbeteringen die een jaar geleden aan de Tweede Kamer voor deze 'flessenhals' zijn beloofd. De ervaring leert dat verbeteringen hier, elders nieuwe problemen veroorzaken.

A:

In het najaar van 2017 heeft de consultatiefase over de aansluitroutes plaatsgevonden. Het toen voorliggende routeontwerp is als resultaat van die inspraak op een groot aantal punten verbeterd. In de consultatiefase is ook zorg uitgesproken over de vertrekkende route ter hoogte van Wezep. Een verbetering was toen, vanwege de complexiteit van het luchtruim boven deze regio en de tijd die nodig is om opties met de omgeving af te stemmen, niet mogelijk om in het lopende proces mee te nemen. Omdat LVNL en CLSK

aangaven wel mogelijkheden te zien, heeft de minister per brief van 21 februari 2018 aan de Tweede Kamer toegezegd om met LVNL en CLSK en de omringende gemeenten te verkennen op welke wijze een aanpassing van de ligging en het gebruik van de route boven Wezep mogelijk is. Doel daarbij is dat er minder over bebouwd gebied gevlogen wordt door de route over verkeersknooppunt Hattemerbroek te laten lopen. Nadere informatie is tevens te vinden via <https://www.luchtvaartindetoekomst.nl/actueel/1323389.aspx>.

Q: SW2

Voorstel: opschorting van de opening van Lelystad Airport, versnelde herindeling van het Nederlandse luchtruim en besluitvorming over openstelling nadat is gebleken, dat het laagvliegen aantoonbaar voorbij is.

A:

In de periode 2006-2008 heeft het Rijk onderzocht welke opties er zijn voor de toekomstige ontwikkeling van Schiphol in verband met de groei van de luchtvaart. Dat leidde in 2008 tot het Aldersakkoord, een advies aan het kabinet over de ontwikkeling van Schiphol in combinatie met Lelystad Airport en Eindhoven Airport. Het kabinet nam dit advies over en gaf de heer Alders opdracht om capaciteit te vinden voor 70.000 vliegtuigbewegingen op Eindhoven Airport en Lelystad Airport. In 2012 leidde dat tot het Aldersadvies Lelystad Airport en het besluit van het kabinet om Lelystad Airport te ontwikkelen en geschikt te maken voor uiteindelijk 45.000 vliegtuigbewegingen per jaar. Op 1 april 2015 is het Luchthavenbesluit Lelystad vastgesteld en in werking getreden. Naar aanleiding van de actualisatie van het MER wordt het luchthavenbesluit gewijzigd. Het voornemen van het kabinet is dat Lelystad Airport met ingang van 2020 op deze manier bijdraagt aan het ontlasten van Schiphol.

Volgens de planning van de luchtruimherziening zal eind 2020 een voorkeursbesluit genomen kunnen worden. Dat zal een eerste moment zijn waarop inzicht wordt gegeven in de betekenis van de luchtruimherziening voor de definitieve routes van en naar Lelystad Airport. Versnelling van dit project is gelet op de complexiteit en het internationale karakter niet mogelijk. Vooruitlopend op de integrale herziening zijn in de Startbeslissing voor de luchtruimherziening (Kamerstuk 31936 nr. 595) al de maatregelen gepresenteerd om belemmeringen weg nemen om zo veel mogelijk ongehinderd door te kunnen klimmen op de aansluitroutes. Deze verbeteringen zullen uiterlijk in de winter van 2021/2022 zijn doorgevoerd.

Q: SW3

Laagvliegen mag niet de nieuwe norm worden in Nederland. Nergens in de wereld wordt over zo'n lange afstand laag gevlogen. Dat is niet voor niets. Het is op alle fronten onverantwoord.

A:

De tijdelijke aansluitroutes voor Lelystad Airport zijn ontworpen binnen de huidige indeling van het luchtruim. Er is daarbij rekening gehouden met de drukke vliegroutes van en naar Schiphol, maar ook met een deel van het luchtruim dat beschikbaar dient te zijn voor militaire oefeningen.

De tijdelijke aansluitroutes zijn zo ontworpen dat ze onder alle omstandigheden te vliegen zijn. Routes worden daarom bewust conservatief ontworpen. De aangegeven hoogtes van deze routes zijn de minimale hoogtes waarop teruggevallen moet kunnen worden, ook in het geval van verstoringen. In de praktijk zullen vliegtuigen vaak eerder naar grotere hoogte stijgen of later hun daling inzetten.

Er bestaat overigens geen definitie voor de term 'laagvliegen'. De term duidt hier een relatief begrip aan waarmee wordt bedoeld dat het vertrekkend Lelystad-verkeer zonder aanvullende instructie onder het luchtruim moet blijven dat primair gebruikt wordt door Schiphol-verkeer. In het huidige routeontwerp leidt dat dus op enkele tientallen kilometers tot langer horizontaal vliegen op routedelen op 6.000 voet (ongeveer 1.800 meter). Op verzoek van de Tweede Kamer is in samenwerking met LVNL en het CLSK met prioriteit bekeken of, vooruitlopend op de integrale luchtruimherziening, de aansluitroutes van Lelystad Airport verbeterd kunnen worden. Dat is mogelijk. Met de maatregelen, die in de Startbeslissing Luchtruimherziening (april 2019) zijn genomen, worden de belemmeringen weggenomen om zoveel mogelijk ongehinderd door te klimmen en zal alleen in uitzonderingsgevallen niet direct kunnen worden doorgeklommen.

De verbeteringen zullen uiterlijk in de winter van 2021/2022 zijn doorgevoerd. Toepassing van bovenstaande verbeteringen is mogelijk door het loslaten van uitgangspunten die aan de routes zijn gesteld en onder andere vergemakkelijkt door de eerder gerealiseerde co-locatie en verdergaande operationele samenwerking tussen civiele en militaire verkeersleiders.

Vlieghoogtes van 6.000 voet of lager tot op enkele tientallen kilometers afstand van een luchthaven zijn zeker niet ongebruikelijk. Zo dient het verkeer van en naar London City (net als geldt voor Lelystad in relatie tot Schiphol), zoveel mogelijk vrij te blijven van verkeer van en naar London Heathrow. Daar komt het voor dat er wel meer dan 100 kilometer tussen 3.000 en 6.000 voet gevlogen wordt. Voor naderingen naar Parijs Orly blijkt uit praktijkgegevens over een afstand van 30 tot 40 kilometer sprake is van een hoogte van 3.500 voet. Dit heeft ook weer te maken met het inpassen van verkeer voor Orly tussen het verkeer van en naar Parijs Charles de Gaulle en Le Bourget.

Voor Lelystad Airport zijn in de actualisatie van het MER ook de milieueffecten van de tijdelijke aansluitroutes voor 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer aangevuld met een hoeveelheid klein luchtverkeer in beeld gebracht. Hierbij is gekeken naar alle relevante milieuaspecten die kunnen spelen ten aanzien van de aansluitroutes. De conclusie van de MER-actualisatie over de tijdelijke aansluitroutes is dat er geen wettelijke normen worden overschreden en dat de effecten van de gehele route ruim passen binnen de effecten die in de MER-actualisatie in beeld zijn gebracht voor de eindsituatie met 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar, aangevuld met bewegingen voor klein luchtverkeer, zakelijk en MRO-verkeer en helikopterverkeer.

Q: SW4

Laagvliegen boven of vlakbij bebouwde omgeving, zoals bij bijv. Elburg, Oosterwolde, Oldebroek, Wezep, Hattum, Wapenveld en Heerde, is ontoelaatbaar.

A:

De tijdelijke aansluitroutes voor Lelystad Airport zijn ontworpen binnen de huidige indeling van het luchtruim. Er is daarbij rekening gehouden met de drukke vliegroutes van en naar Schiphol, maar ook met een deel van het luchtruim dat beschikbaar dient te zijn voor militaire oefeningen.

De tijdelijke aansluitroutes zijn zo ontworpen dat ze onder alle omstandigheden te vliegen zijn. Routes worden daarom bewust conservatief ontworpen. De aangegeven hoogtes van deze routes zijn de minimale hoogtes waarop teruggevallen moet kunnen worden, ook in het geval van verstoringen. In de praktijk zullen vliegtuigen vaak eerder naar grotere hoogte stijgen of later hun daling inzetten.

Er bestaat overigens geen definitie voor de term 'laagvliegen'. De term duidt hier een relatief begrip aan waarmee wordt bedoeld dat het vertrekkend Lelystad-verkeer zonder aanvullende instructie onder het luchtruim moet blijven dat primair gebruikt wordt door Schiphol-verkeer. In het huidige routeontwerp leidt dat dus op enkele tientallen kilometers tot langer horizontaal vliegen op routedelen op 6.000 voet (ongeveer 1.800 meter). Op verzoek van de Tweede Kamer is in samenwerking met LVNL en het CLSK met prioriteit bekeken of, vooruitlopend op de integrale luchtruimherziening, de aansluitroutes van Lelystad Airport verbeterd kunnen worden. Dat is mogelijk. Met de maatregelen, die in de Startbeslissing Luchtruimherziening (april 2019) zijn genomen, worden de belemmeringen weggenomen om zoveel mogelijk ongehinderd door te klimmen en zal alleen in uitzonderingsgevallen niet direct kunnen worden doorgeklommen.

De verbeteringen zullen uiterlijk in de winter van 2021/2022 zijn doorgevoerd. Toepassing van bovenstaande verbeteringen is mogelijk door het loslaten van uitgangspunten die aan de routes zijn gesteld en onder andere vergemakkelijkt door de eerder gerealiseerde co-locatie en verdergaande operationele samenwerking tussen civiele en militaire verkeersleiders.

Vlieghoogtes van 6.000 voet of lager tot op enkele tientallen kilometers afstand van een luchthaven zijn zeker niet ongebruikelijk. Zo dient het verkeer van en naar London City (net als geldt voor Lelystad in relatie tot Schiphol), zoveel mogelijk vrij te blijven van verkeer van en naar London Heathrow. Daar komt het voor dat er wel meer dan 100 kilometer tussen 3.000 en 6.000 voet gevlogen wordt. Voor naderingen naar Parijs Orly blijkt uit praktijkgegevens over een afstand van 30 tot 40 kilometer sprake is van een hoogte van 3.500 voet. Dit heeft ook weer te maken met het inpassen van verkeer voor Orly tussen het verkeer van en naar Parijs Charles de Gaulle en Le Bourget.

Voor Lelystad Airport zijn in de actualisatie van het MER ook de milieueffecten van de tijdelijke aansluitroutes voor 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer aangevuld met een hoeveelheid klein luchtverkeer in beeld gebracht. Hierbij is gekeken naar alle relevante milieuaspecten die kunnen spelen ten aanzien van de aansluitroutes. De conclusie van de MER-actualisatie over de tijdelijke aansluitroutes is dat er geen wettelijke normen worden overschreden en dat de effecten van de gehele route ruim passen binnen de effecten die in de MER-actualisatie in beeld zijn gebracht voor de eindsituatie met 45.000 vliegtuigbewegingen

handelsverkeer per jaar, aangevuld met bewegingen voor klein luchtverkeer, zakelijk en MRO-verkeer en helikopterterverkeer.

Q: SW5

Laagvliegen tast het woon- en leefklimaat in ernstige mate aan.

A:

De actualisatie van het MER vormt een belangrijke bron van informatie over de verwachte milieueffecten en daarmee over het woon- en leefklimaat, als gevolg van de ontwikkeling van de luchthaven inclusief de vliegroutes. Het MER geeft kwantitatieve gegevens over de milieuaspecten geluid, externe veiligheid en luchtkwaliteit. De effecten op bodem en grondwater, oppervlaktewater en vliegveiligheid zijn kwalitatief in kaart gebracht. Per milieueffect is een gebied bestudeerd, dat zodanig is afgebakend dat er buiten het studiegebied in geen geval overschrijding van wettelijke normen plaatsvindt. Voor geluid bijvoorbeeld is het gebied zo gekozen dat er geen gebieden buiten het studiegebied vallen met een geluidsbelasting boven de 30 dB(A) Lnight en de 40 dB(A) Lden. Voor emissies is een gebied van 10 bij 10 kilometer gekozen. Eerdere ervaringen (bijvoorbeeld het MER Eindhoven Airport uit 2013) leren dat buiten dit gebied het effect op de luchtkwaliteit voor omwonenden nihil is.

In de actualisatie van het MER zijn ook de milieueffecten van de tijdelijke aansluitroutes voor 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar aangevuld met een hoeveelheid klein luchtverkeer in beeld gebracht. Hierbij is gekeken naar alle relevante milieuaspecten die kunnen spelen ten aanzien van de aansluitroutes. De conclusie van de MER-actualisatie over de tijdelijke aansluitroutes is dat geen wettelijke normen worden overschreden en dat de effecten van de gehele route ruim passen binnen de effecten die in de MER-actualisatie in beeld zijn gebracht voor de eindsituatie met 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar, aangevuld met bewegingen voor klein luchtverkeer, zakelijk en MRO-verkeer en helikopterterverkeer.

Q: SW6

Laagvliegen zal zorgen voor een waardedaling van woningen.

A:

In het algemeen geldt om voor nadeelcompensatie in aanmerking te komen dat er sprake moet zijn van causaal verband tussen de schade en de overheidshandelingen. Dit betekent dat niet alleen onderzoek moet worden gedaan naar de aard en omvang van de schade, maar belangrijker nog naar de oorzaak van de schade. Als eerste stap moet daarom worden vastgesteld of de gestelde schade door het laagvliegen wordt veroorzaakt door het luchthavenbesluit, door de vaststelling van de luchtverkeerroutes in de luchtvaartgids of mogelijk een andere oorzaak heeft. Staat de schadeoorzaak vast, dan moet als tweede stap worden nagegaan of de schade redelijkerwijs aan de overheid kan worden toegerekend. In de regel komt alleen schade voor vergoeding in aanmerking die in een zodanig verband staat met de gebeurtenis waarop de aansprakelijkheid van de overheid berust dat zij hem, mede gezien de aard van de aansprakelijkheid en de aard van de schade, kan worden toegerekend. Bij de beoordeling van het verzoek wordt daarnaast beoordeeld of de openstelling van Lelystad Airport voor handelsverkeer niet te voorzien was. Daarnaast is een voorwaarde dat de schade niet op een andere manier (voldoende) verzekerd kan worden. Om na te gaan of een nadeelcompensatieverzoek aan deze en andere voorwaarden voldoet en om eventueel de hoogte van de nadeelcompensatie te bepalen, kan de minister van IenW een commissie vragen haar te adviseren. Het is niet mogelijk om op voorhand een algemene uitspraak te doen over de kansen bij aanspraak op nadeelcompensatie voor de in de zienswijze genoemde gehinderden.

Q: SW7

Laagvliegen zorgt voor geluidsoverlast voor honderdduizenden mensen en voor slaapverstoring doordat van 6 uur 's morgens tot middernacht vliegtuigen laag kunnen overkomen.

A:

In de actualisatie van het MER zijn ook de milieueffecten van de tijdelijke aansluitroutes voor 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar, aangevuld met een hoeveelheid klein luchtverkeer in beeld gebracht. Hierbij is gekeken naar alle relevante milieuaspecten die kunnen spelen ten aanzien van de aansluitroutes. De conclusie van de MER-actualisatie over de tijdelijke aansluitroutes is dat geen wettelijke normen worden overschreden en dat de effecten van de gehele route ruim passen binnen de effecten die in de MER-actualisatie in beeld zijn gebracht voor de eindsituatie met 45.000 vliegtuigbewegingen handels-

verkeer per jaar, aangevuld met bewegingen voor klein luchtverkeer, zakelijk en MRO-verkeer en helikopterterverkeer.

In paragraaf 6.2 van het hoofdrapport worden de aantallen ernstig gehinderden in de tijdelijke situatie met 10.000 vliegtuigbewegingen en in de definitieve situatie bij 45.000 vliegtuigbewegingen gepresenteerd. Uit tabel 18 is af te leiden dat er in de geactualiseerde MER voor de tijdelijke situatie met 10.000 bewegingen, gebruikmakend van routeset B+, 187 ernstig gehinderden zijn binnen de 40 dB(A) Lden-contour. Voor de situatie met 45.000 bewegingen is dit 2.930 ernstig gehinderden binnen de 40 dB(A) Lden-contour (B+ routeset). Binnen de laagste wettelijke contour van 48 dB(A) Lden zijn er 43 ernstig gehinderden in de tijdelijke situatie met 10.000 vliegtuigbewegingen en 146 ernstig gehinderden in de situatie met 45.000 vliegtuigbewegingen.

In paragraaf 6.3 van het hoofdrapport worden de aantallen ernstig slaapverstoorden in de tijdelijke situatie met 10.000 vliegtuigbewegingen en in de definitieve situatie bij 45.000 vliegtuigbewegingen gepresenteerd. Uit tabel 19 is af te leiden dat er in de geactualiseerde MER voor de tijdelijke situatie met 10.000 bewegingen, gebruikmakend van routeset B+, 64 ernstig slaapverstoorden zijn binnen de 30 dB(A) Lnight-contour. Voor de situatie met 45.000 bewegingen is dit 2.318 ernstig slaapverstoorden binnen de 30 dB(A) Lden-contour (B+ routeset). Binnen de contour van 40 dB(A) Lnight zijn er 43 ernstig gehinderden in de tijdelijke situatie met 10.000 vliegtuigbewegingen en 146 ernstig gehinderden in de situatie met 45.000 vliegtuigbewegingen.

Q: SW8

Verzoek aan het ministerie om ook in de gemeente Oldebroek onder de routes voldoende geluidsmeetpunten aan te brengen en deze als officiële handhavingpunten juridisch vast te leggen. Voorkomen moet worden, dat er geen handhaving kan plaatsvinden op geluidsoverschrijdingen.

A:

Er dient onderscheid gemaakt te worden tussen monitoring en handhaving. Handhaving is een wettelijk instrument dat betrekking heeft op wettelijke normen die niet overschreden mogen worden. Voor geluid betreft dit de grenswaarden in handhavingpunten. Handhaving van de grenswaarden in de handhavingpunten zorgt ervoor dat de feitelijke geluidbelasting binnen de geluidcontouren blijft die ten grondslag liggen aan het beperkingengebied voor geluid en zorgt voor de verdeling van het geluid over de baan en stelt verder een grens aan de geluidbelasting daar waar mensen wonen. De handhavingpunten zijn bepaald op 100 meter aan weerszijden van de verharding die dienst doet als start- en landingsbaan van de luchthaven en ter hoogte van Dronten en Biddinghuizen op de wettelijke contour van 48 dB(A) Lden. Handhaving vindt plaats door de Inspectie Leefomgeving en Transport op basis van de berekende grenswaarden in de handhavingpunten.

Het ministerie van IenW coördineert op dit moment de ontwikkeling van een integraal monitoring- en evaluatieprogramma. Dat programma bedoeld voor informatievoorziening aan de omgeving, voor klachtenbehandeling en om te volgen hoe de ontwikkelingen in de praktijk verlopen en zich verhouden tot de gemaakte aannames. Het monitoren van geluid is een van de onderdelen van het monitoringsprogramma. Dat gebeurt op basis van geluidsmetingen. Het monitorings- en evaluatieprogramma wordt ontwikkeld voor het gebied onder de aansluitroutes van en naar Lelystad Airport dat aansluit op en gecombineerd wordt met de monitoringsinitiatieven die reeds in de provincie Flevoland zijn ontwikkeld voor het gebied rondom de luchthaven. De wensen en behoeften voor een dergelijk programma worden in een participatieproces in beeld gebracht. Het RIVM ontwikkelt, mede op basis hiervan, een voorstel voor een monitoring- en evaluatieprogramma, waarin ook de locaties voor geluidsmeetpunten ten behoeve van monitoring worden bepaald.

Q: SW9

Laagvliegen gaat ten koste van waardevolle natuur-, stilte- en Natura 2000-gebieden. Dit is in strijd met het beleid in onze provincies.

A:

Uit de resultaten van het MER 2018 volgt dat er geen sprake is van oppervlakteverlies van natuur- of leefgebied, dat er geen verdroging of vernatting plaatsvindt en dat de uitbreiding van Lelystad Airport geen barrièrewerking veroorzaakt. Verder worden er geen significante effecten op vogels voorzien in de Oostvaardersplassen, mede omdat niet over dat gebied wordt gevlogen. De verstoring van beschermde soorten door klein luchtverkeer en helikopters neemt af, doordat de omvang van dit type vliegverkeer

vermindert. Ook worden er geen verstoringen van beschermde soorten aan de randen van de provincie Flevoland en in de aangrenzende Natura 2000-gebieden verwacht, omdat het luchtverkeer deze gebieden op minimaal 3.000 voet overvliegt.

In de actualisatie van het MER zijn ook de milieueffecten van de tijdelijke aansluitroutes voor 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar aangevuld met een hoeveelheid klein luchtverkeer in beeld gebracht. Hierbij is gekeken naar alle relevante milieuaspecten die kunnen spelen ten aanzien van de aansluitroutes. De conclusie van de MER-actualisatie over de tijdelijke aansluitroutes is dat geen wettelijke normen worden overschreden en dat de effecten van de gehele route ruim passen binnen de effecten die in de MER-actualisatie in beeld zijn gebracht voor de eindsituatie met 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar, aangevuld met bewegingen voor klein luchtverkeer, zakelijk en MRO-verkeer en helikopterterverkeer.

Q: SW10

De milieubelasting, veiligheids- en gezondheidsrisico's die het gevolg zullen zijn van laagvliegen zijn niet of onvoldoende onderzocht.

A:

De milieu-, veiligheids- en gezondheidseffecten zijn uitgebreid onderzocht in de verschillende MER-onderzoeken. Voor de tijdelijke situatie met maximaal 10.000 vliegtuigbewegingen is onderzocht of de milieueffecten binnen de milieueffecten blijven zoals berekend voor de eindsituatie met 45.000 bewegingen handelsverkeer per jaar. Geconstateerd is de effecten in de tijdelijke situatie daar (ruim) binnen blijven. Hierbij zijn de effecten van de aansluitroutes meegenomen. De Commissie voor de m.e.r. heeft het volgende opgenomen in haar oordeel over de actualisatie MER Lelystad Airport uit 2018 (zie <https://www.commissiemer.nl/docs/mer/p32/p3260/a3260ts.pdf>): 'De actualisatie van het MER 2014 is naar het oordeel van de Commissie gestructureerd aangepakt door eerst de effecten van de invoerfouten te onderzoeken en vervolgens van ieder nieuw inzicht en uitgangspunt de gevolgen voor de geluidbelasting in beeld te brengen. Ook de uitgevoerde kwaliteitscontroles zijn grondig gedocumenteerd en alle gebruikte invoergegevens zijn toegevoegd. Dat alles maakt het MER 2018 in grote mate verifieerbaar, maar ook bijzonder omvangrijk. De Commissie is van oordeel dat het MER 2018 alle aspecten beschouwt die moesten worden geactualiseerd. De overige gegevens uit het MER 2014, zoals bijvoorbeeld de gegevens over effecten op de natuur, zijn nog voldoende actueel. De Commissie concludeert dat het MER 2018 alle essentiële informatie over de geactualiseerde milieueffecten van het voorgenomen gebruik van Lelystad Airport bevat, zodat de minister van IenW het milieubelang volwaardig kan meewegen in haar besluit over dat gebruik.' Naast de onderzoeken m.b.t. veiligheid in het MER wordt bij het ontwerp van vliegroutes nadrukkelijk naar de veiligheid gekeken. Daar hoort ook een veiligheidsanalyse bij. Deze veiligheidsanalyse en technische ontwerpdocumentatie zijn begin 2019 ter (verplichte) toetsing op veiligheid voorgelegd aan ILT en MLA. Deze toetsing is inmiddels afgerond, met positief resultaat.

Q: SW11

Verzoek om de milieueffecten van vliegen boven de 3.000 voet (ca. 900 meter) op te nemen in het MER. Ook boven die hoogte stoten vliegtuigen schadelijke stoffen uit.

A:

Voor het bepalen van de emissies, concentraties en stikstofdepositie worden de emissiebronnen tot en met een hoogte van 3.000 voet in de berekeningen opgenomen. Dit komt overeen met de LTO -cycle, zoals die is gedefinieerd door de ICAO in Annex 16 volume II (Aircraft Engine Emissions). De oorsprong van deze hoogte is mede ingegeven doordat emissies boven deze hoogte slechts een zeer gering percentage van de tijd binnen de menglaag vallen. De menglaag is de onderste laag tussen het aardoppervlak en de menglaaghoogte. De menglaaghoogte vormt een scheiding tussen de menglaag en de vrije atmosfeer, waartussen weinig uitwisseling plaatsvindt. In de Luchtvaartnota zal de totale CO₂-uitstoot van de Nederlandse luchtvaart in beeld gebracht worden en afgewogen worden of een aanpassing van de huidige grenzen bij luchthavenprojecten moeten worden gewijzigd.

Q: SW12

Verzoek om in het MER alle milieueffecten van alle vliegroutes en varianten in beeld te brengen en te vergelijken en niet alleen die van de B+routes (die over de gemeente Oldebroek gaan).

A:

De B+routeset bestaat uit de vaste vertrek- en naderingsroutes in het lagere luchtruim dichtbij Lelystad Airport. Deze routeset is voortgekomen uit intensieve gesprekken met omwonenden aan de Alderstafel Lelystad. In dit traject zijn diverse routevarianten onderzocht. Uit het MER 2014 bleek deze routeset tot de minste aantallen ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden te leiden. In de actualisatie van het MER is opnieuw geconcludeerd dat routevariant B+ in aantallen ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden ook na actualisatie (ruim) lager uitvalt dan voor de overige routevarianten. De actualisatie brengt daarmee geen verandering in de keuze van routevariant B+ als voorkeursalternatief. In de actualisatie van het MER zijn de milieueffecten van de tijdelijke aansluitroutes voor 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar, aangevuld met een hoeveelheid klein luchtverkeer, in beeld gebracht en de eindsituatie met 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar, aangevuld met bewegingen voor klein luchtverkeer, zakelijk en MRO-verkeer en helikopterverkeer.

Q: SW13

Laagvliegen tast de belangrijke toeristische sector op onder meer de Veluwe aan. De toeristische economie van vele gebieden in het oosten is gebaseerd op natuur, rust en recreatie. Laagvliegen betekent een ernstige aantasting van deze kernwaarden. In het MER is deze economische gevolgschade niet in beeld gebracht.

A:

In de actualisatie van het MER zijn de milieueffecten van de tijdelijke aansluitroutes voor 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer, aangevuld met een hoeveelheid klein luchtverkeer, in beeld gebracht. Hierbij is gekeken naar alle relevante milieuaspecten die kunnen spelen ten aanzien van de aansluitroutes. De conclusie van de MER-actualisatie over de tijdelijke aansluitroutes is, dat geen wettelijke normen worden overschreden en dat de effecten van de gehele route ruim passen binnen de effecten die in de MER-actualisatie in beeld zijn gebracht voor de eindsituatie met 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer, aangevuld met bewegingen voor klein luchtverkeer, zakelijk en MRO-verkeer en helikopterverkeer. In de MKBA wordt het negatieve effect van vliegtuiggeluid op de werkgelegenheid in de toeristische sector in de regio als gering ingeschat. Hier tegenover staat een positief effect op de algemene werkgelegenheid. In het evaluatie- en monitoringsprogramma zullen deze economische effecten worden gemonitord. RECRON is betrokken bij de opzet van deze monitor.

Q: SW14

Nut en noodzaak van een opening van Lelystad Airport in 2020 is onvoldoende aangetoond. Schiphol is vooral opgevuld met budgetvluchten i.p.v. belangrijke vluchten voor de economie. Lelystad ontlast Schiphol niet, maar zal alleen leiden tot extra groei.

A:

In de periode 2006-2008 heeft het Rijk onderzocht welke opties er zijn voor de toekomstige ontwikkeling van Schiphol in verband met de groei van de luchtvaart. Dat leidde in 2008 tot het Aldersakkoord. Het kabinet nam dit advies over en gaf de heer Alders opdracht om capaciteit te vinden voor 70.000 vliegtuigbewegingen op Eindhoven Airport en Lelystad Airport van de voorgenomen 580.000 vliegtuigbewegingen op Schiphol. In 2012 leidde dat tot het Aldersadvies Lelystad Airport en het besluit van het kabinet om Lelystad Airport te ontwikkelen en geschikt te maken voor uiteindelijk 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar. Het voornemen van het kabinet is dat Lelystad Airport met ingang van 2020 bijdraagt aan het realiseren van de afgesproken capaciteit en het versterken van het mainportgebonden profiel van Schiphol. Onderzoeken die ten grondslag hebben gelegen aan onder meer het Aldersakkoord zijn te vinden op de website www.alderstafellelystad.nl. Zie voor de onderbouwing van de toegevoegde waarde ook paragraaf 6.1 van deze Nota van Antwoord.

Q: SW15

Laagvliegen en uitbreiding van de luchtvaart in zijn algemeenheid dragen negatief bij aan de klimaatverandering, terwijl onze regering juist maatregelen daartegen zou moeten nemen.

A:

In de periode 2006-2008 heeft het Rijk onderzocht welke opties er zijn voor de toekomstige ontwikkeling van Schiphol in verband met de groei van de luchtvaart. Dat leidde in 2008 tot het Aldersakkoord, waarin de vraag naar luchtvaart in 2020 werd geraamd op 580.000 vliegtuigbewegingen. Het kabinet gaf de heer Alders vervolgens de opdracht om capaciteit te vinden voor 70.000 vliegtuigbewegingen op Eindhoven

Airport en Lelystad Airport. In 2012 leidde dat tot het Aldersadvies Lelystad Airport en het besluit van het kabinet om Lelystad Airport te ontwikkelen en geschikt te maken voor uiteindelijk 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar. Door het realiseren van deze capaciteit draagt Lelystad Airport bij aan het ontlasten van Schiphol en het versterken van het mainportgebonden profiel van Schiphol. Onderzoeken die ten grondslag hebben gelegen aan onder meer het Aldersakkoord zijn te vinden op de website www.alderstafellelystad.nl.

Daarnaast wil het kabinet in het regeerakkoord 'Vertrouwen in de toekomst, 2017-2021' ten aanzien van reductie van emissies verder gaan dan de toezegging die de EU gedaan heeft. Het kabinet neemt zich voor nationale emissie maatregelen te nemen die bijdragen aan een reductie van de binnenlandse CO₂-uitstoot van 49 procent in 2030. Een nog te sluiten nationaal klimaat- en energieakkoord zal voor verschillende sectoren aangeven aan welke doelstellingen voldaan moet worden. Specifiek voor de luchtvaart is gekozen voor een bredere aanpak, juist ook vanwege het feit dat de CO₂-uitstoot van de internationale luchtvaart veel groter is dan de uitstoot die onderdeel uitmaakt van de nationale emissies. Op mondiaal niveau worden voor de internationale luchtvaart afspraken gemaakt binnen ICAO. De huidige afspraak is dat vanaf 2020, ongeacht de groei van de luchtvaart, de uitstoot van CO₂ niet verder mag toenemen en dat bij toename van CO₂-emissies deze toename moet worden gecompenseerd. In 2050 moet de CO₂-uitstoot ten gevolge van de internationale luchtvaart met 50 procent zijn teruggedrongen ten opzichte van 2005. Een belangrijk deel van deze reductie moet voortkomen uit het gebruik van duurzame brandstoffen, maar ook andere maatregelen moeten hieraan bijdragen, zoals technologische vernieuwing en infrastructurele en operationele maatregelen.

In de Kamerbrief van 27 maart jl. over het klimaatbeleid voor de luchtvaart is aangegeven dat het kabinet hecht aan een integrale visie op de ontwikkeling van de luchtvaart. Om die reden wordt gewerkt aan een nieuwe Luchtvaartnota waarin naar het volledige palet van typen maatregelen binnen het klimaatbeleid voor luchtvaart zal worden gekeken. In de Luchtvaartnota zal het klimaatbeleid voor de luchtvaart bovendien worden beschouwd in de context van het bredere luchtvaartbeleid. Daarbij spelen ook andere aspecten een rol, zoals economie, leefomgeving en veiligheid. Voor het thema klimaat kan de Luchtvaartnota gezien worden als kabinetsreactie op het Ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart, naar analogie van de kabinetsreactie die nog zal volgen op het nationale 'Ontwerp van een Klimaatakkoord' dat 21 december jl. is gepresenteerd. De continuering van de Duurzame Luchtvaarttafel zal worden benut om een verdere bijdrage te leveren aan de totstandkoming van de Luchtvaartnota.

Q: SW16

Verzoek om in het luchthavenbesluit zelf vast te leggen dat vrachtverkeer op Lelystad Airport niet is toegestaan.

A:

Het Luchthavenbesluit Lelystad legt een algemene milieugebruiksruimte vast waarbinnen de luchthaven gebruikt mag worden. Deze milieugebruiksruimte is berekend op basis van door de luchthaven geprognosticeerde gebruiksgegevens. In het geval van het Luchthavenbesluit Lelystad is gebruik gemaakt van de complete verkeerssamenstelling, zoals door Lelystad Airport voorzien. Vrachtverkeer maakt daarvan geen onderdeel uit. Zolang het daadwerkelijke gebruik binnen de vergunde gebruiksruimte past, is er geen onderbouwing om nadere beperkingen te stellen ten aanzien van andere segmenten, soorten en typen vliegtuigen dat van de luchthaven gebruik mag maken of het soort vluchten dat uitgevoerd mag worden. Om verschillende redenen is vrachtverkeer op Lelystad Airport echter niet aan de orde:

- Lelystad Airport moet gaan functioneren als overloopluchthaven van Schiphol voor niet mainportgebonden verkeer. Daarmee draagt Lelystad Airport bij aan het behoud van de hubfunctie van Schiphol. Hiermee wordt invulling gegeven aan het kabinetsstandpunt over het Aldersadvies over Schiphol uit 2008, waarin is opgenomen dat Lelystad Airport en Eindhoven Airport ruimte moeten bieden voor de opvang van vliegverkeer dat geen hubfunctie heeft. Dit is herbevestigd in het Aldersakkoord Lelystad in 2012. De luchthaven heeft vervolgens een Ondernemingsplan opgesteld dat uitgaat van de ontwikkeling van de luchthaven naar maximaal 45.000 vliegtuigbewegingen groot commercieel verkeer en daarnaast klein verkeer (general aviation), business aviation en MRO-vluchten. Vrachtverkeer maakt daar nadrukkelijk geen onderdeel van uit.
- In het luchthavenbesluit is de ligging en de lengte van de start- en landingsbaan vastgelegd. Daarnaast is in het luchthavenbesluit het operationeel gebruik vastgelegd. Er is bepaald dat voor starts een operationeel gebruik van de baan mogelijk is over een maximale lengte van 2.400 meter en voor landingen een

operationeel gebruik van 2.100 meter. Hiermee is de luchthaveninfrastructuur ingericht op narrow-body toestellen. De baan is te kort om grote (vracht)vliegtuigen met vol gewicht (vracht en brandstof) te kunnen laten vertrekken. Dit geeft voor vrachtmaatschappijen substantiële beperkingen om tot een gezonde businesscase voor vrachtverkeer te komen. Aanpassing van de operationele baanlengte is alleen mogelijk door wijziging van het luchthavenbesluit. Wijziging van het luchthavenbesluit is alleen mogelijk nadat inspraak heeft plaatsgevonden, een voorhangprocedure over de voorgenomen wijziging bij de Eerste en Tweede Kamer is afgerond en advies is ingewonnen bij de Raad van State. Daarnaast zal voor iedere aanpassing van de operationele baanlengte een nieuw veiligheidscertificaat bij de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) moeten worden aangevraagd.

- De investeringen op de luchthaven richten zich op de gefaseerde ontwikkeling van Lelystad Airport naar de eindsituatie, die is gericht op 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar. In deze situatie is door Lelystad Airport geen vrachtverkeer voorzien. Er worden derhalve ook geen investeringen gedaan op de luchthaven die dit zouden faciliteren. Zo wordt er door de luchthaven geen afhandelingscapaciteit voor vracht gerealiseerd: er komen geen laadfaciliteiten, geen vrachtopstelplaatsen, geen inklaringsmogelijkheden (douane) en geen loodsen. Dat betekent dat er full freight vliegtuigen noch passagiersvliegtuigen met vracht in het laadruim afgehandeld kunnen worden.

Q: SW17

Men is het ermee oneens dat men nu al een zienswijze moet indienen, terwijl er nog geen akkoord is van de Europese Commissie over de VVR. Het is niet aangetoond dat autonome (wild)groei niet mogelijk is en Lelystad Airport daadwerkelijk alleen een vakantievliegveld wordt.

A:

Er is sprake van trajecten met een eigen procedure. In het luchthavenbesluit worden de regels voor het gebruik van de luchthaven bepaald. Zo worden hierin de beperkingengebieden (contouren waarbinnen ruimtelijke beperkingen gelden) en de maximale geluidsruimte geregeld die door de inspectie wordt gehandhaafd. De zienswijzenprocedure heeft betrekking op het Wijzigingsbesluit.

De VVR geeft invulling aan het selectiviteitsbeleid. Hiermee wordt beoogd het verkeer te verdelen tussen luchthavens die dezelfde agglomeratie bedienen. Voor de VVR is een eigen openbare internetconsultatie doorlopen van 17 januari tot en met 7 februari 2019. De VVR is voor notificatie aan de Europese Commissie aangeboden. Na ommekomst van de reactie van de Europese Commissie is het aan Kabinet en vervolgens parlement om hier conclusies aan te verbinden.

Q: SW18

Indiener is het oneens met dat er een zienswijze ingediend moet worden, terwijl over de optimalisaties bij Wezep/Hattem nog niets bekend is en er later geen bezwaar of beroep meer aangetekend kan worden als de veranderingen voor de omgeving nadelig uitpakken.

A:

De zienswijzenprocedure heeft betrekking op het Wijzigingsbesluit met het geactualiseerde MER dat daaraan ten grondslag ligt. In het geactualiseerde MER, dat samen met het Wijzigingsbesluit ter inzage heeft gelegen tot en met 21 februari jl., is rekening gehouden met een mogelijke aanpassing van de route middels een gevoeligheidsanalyse. Deze analyse laat zien dat een beperkte routewijziging in dit gebied geen effect heeft op de wettelijke geluidscontouren.

In het najaar van 2017 heeft de consultatiefase over de aansluitroutes plaatsgevonden. Het toen voorliggende routeontwerp is als resultaat van die inspraak op een groot aantal punten verbeterd. In de consultatiefase is ook zorg uitgesproken over de vertrekkoute ter hoogte van Wezep. Het was toen niet mogelijk om een verbetering in het lopende proces mee te nemen, vanwege de complexiteit van het luchtruim boven deze regio en de tijd die nodig is om opties met de omgeving af te stemmen. Omdat LVNL en CLSK aangaven wel mogelijkheden voor verbetering te zien, heeft de minister per brief van 21 februari 2018 aan de Tweede Kamer toegezegd om met LVNL en CLSK en de omringende gemeenten te verkennen op welke wijze een aanpassing van de ligging en het gebruik van de route boven Wezep mogelijk is. Doel daarbij is dat er minder over bebouwd gebied gevlogen wordt door de route over verkeersknooppunt Hattemerbroek te laten lopen. De verkenning heeft geleid tot een aantal varianten waarvan de effecten vallen binnen de effecten die in het geactualiseerde MER zijn beschreven. Gemeenten en bewoners hebben de gelegenheid gekregen te reageren op deze varianten. Het ministerie van IenW heeft met de gemeenten afgesproken dat

zij mede op basis van de inbreng van bewoners de minister van IenW zullen adviseren. Mede op basis van dat advies zal de minister een besluit nemen over een mogelijke aanpassing van de route.

Q: SW19

Oneens dat men nu alleen een zienswijze mag indienen over de actualisatie van het MER. Als men in 2014 had geweten van de laagvliegroutes, dan men zeker toen al een zienswijze ingediend over het MER 2014. Verzoek om de zienswijzenprocedure zich ook te laten uitstrekken tot het MER 2014.

A:

In de kennisgeving van 10 januari 2019 in de Staatscourant en in een aantal regionale en lokale bladen is aangegeven dat een zienswijze kan worden gegeven over het geactualiseerde MER. In het geactualiseerde MER is aangegeven welke informatie uit het MER 2014 nog actueel is. De effecten van de bedoelde aansluitroutes zijn alleen beschreven in het geactualiseerde MER en niet in het MER 2014.

Q: SW20

Oneens dat de informatiebijeenkomsten pas in februari zijn. Dit verkort feitelijk de termijn van 6 weken voor het indienen van een zienswijze. Verzoek de zienswijzenprocedure te verlengen tot eind maart 2019.

A:

Alle relevante stukken waren ontsloten via internet of lagen ter inzage bij het ministerie van IenW of bij provincies. Het houden van informatiebijeenkomsten is geen wettelijke verplichting, maar een extra voorziening om vragen te kunnen stellen over het proces en de inhoud van de stukken die ter inzage zijn gelegd. De termijn van zes weken voor het indienen van een zienswijze is een wettelijke termijn.

Het Wijzigingsbesluit en het geactualiseerde MER zijn bij aanvang van de zienswijzenprocedure gepubliceerd en hebben gedurende zes weken ter inzage gelegen. Het luchthavenbesluit uit 2015 en het MER uit 2014 maakte onderdeel uit van de gepubliceerde stukken.

Bijlage 5 Lijst van afkortingen

AMvB	Algemene Maatregel van Bestuur
ARC	Aerodrome Reference Code
ATC-slot	Air Traffic Control-slot
CCD	Continuous Climb Operations
CDA	Continuous Descent Approach
CLSK	Commando der Luchtstrijdkrachten
CORSIA	het mondiale CO ₂ compensatie- en reductiesysteem
COVM	Commissie Overleg en Voorlichting Milieu
CPB	Centraal Planbureau
CRO	Commissie Regionaal Overleg
CROL	Commissie Regionaal Overleg Luchthaven (Lelystad)
CTR	Gecontroleerd luchtruim
DALY	Disability Adjusted Life Years
EC	Europese Commissie
ECAC	European Civil Aviation Conference
ETS	Emission Trading System
EU	Europese Unie
GA	General Aviation
GES	Gezondheidseffectscreening
HSL	Hogesnelheidsspoorlijn
ICAO	International Civil Aviation Organization
IenW	Infrastructuur en Waterstaat
ILT	Inspectie Leefomgeving en Transport
INM	Integrated Noise Model
KIM	Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
KLM	Koninklijke Luchtvaart Maatschappij
KLu	Koninklijke Luchtmacht
KMAR	Koninklijke Marechaussee
KNMI	Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut
Lamax	Level A-gewogen, maximaal (maximaal geluidsniveau)
Lden	Level day evening and night
LTO	Landing and takeoff cycle
LVNL	Luchtverkeersleiding Nederland
MER	Milieueffectrapport
m.e.r.	(Het proces van) milieueffectrapportage
MGR	Milieugezondheidsrisico
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
MLA	Militaire Luchtvaart Autoriteit
MKBA	Maatschappelijke kostenbatenanalyse
MRO-verkeer	Maintenance, repair and overhaul-verkeer
MUAC	Maastricht Upper Air Area Control Centre
NAP	Normaal Amsterdams Peil
NLR	Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum
NM	Nautical mile, zeemijl
NOVI	Nationale Omgevingsvisie
NRD	Notitie Reikwijdte en Detailniveau
NRM	Nederlands Regionaal Model
OEI-leidraad	Overzicht Effecten Infrastructuur leidraad
OHS	Outer Horizontal Surface
ORS	Omgevingsraad Schiphol
OV	Openbaar Vervoer
PAK	Polycyclische Koolwaterstoffen

PAS	Programma Aanpak Stikstof
PBL	Planbureau voor de Leefomgeving
RDW	Rijksdienst voor het Wegverkeer
RECRO	Vereniging van Recreatieondernemers Nederland
RFF	Rescue Fire Fighting
RIVM	Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu
SATL	Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen
Stct	Staatscourant
TNLI	Toekomstige Nederlandse Luchtvaartinfrastructuur
VFR	Visual Flight Rules
VVR	Verkeersverdelingsregeling
VN	Verenigde Naties
vvgb	Verklaring van Geen Bezwaar
WHO	World Health Organization
Wijzigingsbesluit	Ontwerpbesluit tot wijziging van het Luchthavenbesluit Lelystad
Wm	Wet milieubeheer
WOB-verzoek	Wet openbaarheid van bestuur verzoek
WOZ	Waardering Onroerende Zaken

Dit is een uitgave van het

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag
www.rijksoverheid.nl/ienw

Juli 2019