Raadhuisplein 1
8096 CP Oldebroek

www.oldebroek.nl
0525 63 82 00

Rijksdienst voor Ondernemend Nederland
Afdeling Vergunning en Handhaving
DGNVLG/20307842
Postbus 40225
8004 DE Zwolle

Uw brief/kenmerk	Zaaknummer	Inlichtingen	Bijlage(n)
	1044012	M. Wagenaar	

Onderwerp

Zienswijze ontwerpbesluit vergunningaanvraag N.V. Luchthaven Lelystad

Datum

16 maart 2021

Geachte minister Schouten,

N.V. Luchthaven Lelystad heeft een vergunning aangevraagd op grond van de Wet natuurbescherming. U heeft 16 februari 2021 het ontwerpbesluit gepubliceerd. U heeft het voornemen de vergunning te verlenen voor 10.000 vliegtuigbewegingen groothandelsverkeer, 103.600 vliegtuigbewegingen General Aviation (kleine luchtvaart) en voor alle met de exploitatie van de luchthaven samenhangende grondgebonden activiteiten, inclusief vervoersbewegingen van en naar het vliegveld. Wij maken graag gebruik van de door u geboden mogelijkheid hierop te reageren.

Duurzame luchtvaart

In alle stukken over de luchtvaart (Luchtvaartnota 2020-2050, NOVI, Luchtruimherziening) lezen wij dat de verduurzaming van de luchtvaart van groot belang is en dat hier veel aandacht aan wordt besteed. Het bevreemdt ons dan ook dat alleen al om 10.000 vluchten groothandelsverkeer op Lelystad Airport mogelijk te maken er wordt gesaldeerd met stikstofruimte die Schiphol ten opzichte van de situatie in 2008 heeft gewonnen. Daarnaast staat in de Passende Beoordeling dat Schiphol rekening houdt met grotere en meer vervuilende vliegtuigen. Dit terwijl de verduurzaming wordt afgemeten tegen een emmissiesituatie van voor het jaar 2000. Daarnaast is ook formeel nog niet vastgesteld dat Schiphol ook daadwerkelijk over deze stikstofruimte beschikt. Wij zijn dan ook van mening dat deze motivatie niet draagkrachtig is.

Omvang aanvraag

Het verdienmodel van Lelystad Airport is gebaseerd op 45.000 vluchten groothandelsverkeer. Nu wordt vooruitlopend op een legalisatie via de Stikstofwet een aanvraag ingediend voor 10.000 vluchten. Wij zien hierin een manier om via een beperkte aanvraag (met een beperkt berekend effect) een vergunning te krijgen voor groot handelsverkeer, waarbij het steeds de bedoeling is om toestemming te verkrijgen voor 45.000 vluchten. Wij vinden dat een aanvraag in zijn volle omvang beoordeeld moet worden. Daarbij moet worden opgemerkt dat de emissie van stikstof op de Veluwe

(beneden 3000 voet) meer bedraagt dan 1 mol per ha. Dat houdt in dat de PAS-melding met betrekking tot Lelystad Airport onterecht was en dus ook niet gelegaliseerd kan worden via de Stikstofwet.

Effecten op de Veluwe en Rijntakken

Het bevreemdt ons dat de Natura2000-gebieden Veluwe en Rijntakken helemaal niet genoemd worden in het ontwerpbesluit, terwijl de Passende Beoordeling en de Aeriusberekening wel degelijk effecten op deze gebieden aangeven. Dat de aanvraag ervan uitgaat dat dit extern gesaldeerd wordt, maakt voor de effecten niet uit. Op dit punt is uw voornemen onvoldoende gemotiveerd en niet draagkrachtig.
In onze zienswijzen op de Luchthavenbesluiten, Luchtvaartnota 2020-2050 en de Luchtruimherziening wijzen wij telkens op geluideffecten van de B+route. In de Passende Beoordeling wordt gesteld dat boven een hoogte van 3.000 voet dit geen ecologisch effect heeft. Uit onderzoek van TO70 blijkt echter dat het doorstijgen van 6.000 naar 9.000 voet op de omgeving tot hoge geluidpieken in het gebied leidt. Daarnaast liggen in het gedeelte van de Veluwe waartoe onze gemeenten behoren een aantal aangewezen stiltegebieden. Dit strookt niet met elkaar en kan tot ongewenste effecten op de omgeving leiden.
Verder gaat u ervan uit dat stikstof geëmitteerd boven 3000 voet niet op een goede manier gemeten kan worden en dus ook geen effect heeft. Het feit dat er geen passende meetmethodiek is, ontslaat u naar onze mening niet van de verplichting om dit goed in beeld te brengen. Hoe weet u anders dat dit geen effect heeft op de instandhoudingsdoelen van het Natura2000-gebied?! Naar onze mening zult u in ieder geval een onderbouwde poging moeten doen om de effecten van de emissie boven deze hoogte in beeld te brengen. Dit betreft immers meer dan 90% van de emissie van vliegtuigen.

Maatschappelijk belang stikstof

De Natura2000-gebieden Veluwe en Rijntakken zijn in de huidige situatie al overbelast met stikstof. Het is dus ongewenst dat ruimte die Schiphol ogenschijnlijk en op papier sinds 2008 heeft gecreëerd, wordt ingezet om nieuw vliegverkeer mogelijk te maken. Immers het is zeker niet de bedoeling om de hoeveelheid vliegverkeer op Schiphol in de toekomst te verminderen.
Wij ondervinden bij veel maatschappelijke projecten die voor onze regio van groot belang zijn de problematiek van de emissie en depositie van stikstof. Hoe klein die hoeveelheid ook is. Wij zien vliegverkeer voor vakantie als een luxe. Als er al stikstofruimte is, moet die naar onze mening worden ingezet voor de basale levensbehoeften: gezond en veilig wonen, voedsel, werken, maar zeker ook voor het herstel van de balans in de natuurlijke leefomgeving.

Tenslotte

De Luchtvaartnota is controversieel verklaard en de discussie in beide Kamers over de wijziging van het Luchthavenbesluit Lelystad Airport is nog niet afgerond. Ook is de besluitvorming over de Verkeersverdelingsregeling Schiphol/Lelystad Airport nog niet compleet en is de Luchtruimherziening nog in volle gang. Wij roepen u op de besluitvorming met betrekking tot luchtvaart en luchthaven voldoende integraal en in de juiste maatschappelijke context te bezien. Wij vinden dan ook dat specifieke besluitvorming over de mogelijkheden van luchthavens pas aan de orde kan zijn als de kaders daarvoor helder zijn en voldoende draagkracht hebben.

Hoogachtend,

De colleges van Elburg, Heerde, Hattem, Epe en Oldebroek


Gemeente
Oldebroek


gemeente
Hattem


Gemeente
Elburg


Gemeente Heerde


Gemeente Epe