

Aan:

Directie Participatie
O.v.v. Lelystad Airport
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Afzender:

Samenwerkende natuur- en milieuorganisaties in Overijssel
p/a Stichting Natuur en Milieu Overijssel
t.a.v. M.H. Nijboer
Assendorperdijk 3
8012 EG Zwolle

Zwolle, 20 februari 2019

Geachte mevrouw Van Nieuwenhuizen,

Excellentie,

Hierbij ontvangt u onze reactie op het gewijzigde luchthavenbesluit Lelystad Airport en de geactualiseerde milieueffectrapportage.

Wij maken ons grote zorgen over de gevolgen van deze nieuwe uitbreiding van de luchtvaart in Nederland. Die gevolgen zijn fors: de luchtvaart draagt substantieel bij aan de concentratie van CO₂ in de atmosfeer en is daarmee mede verantwoordelijk voor klimaatverandering. De vliegtuigen, die over een grote afstand erg laag vliegen, zorgen bovendien voor extra aantasting van de luchtkwaliteit, voor extra stikstofdepositie en ook voor verstoring van mens en dier door geluid. En tot slot doorsnijden de vliegroutes van stijgende en dalende vliegtuigen ook belangrijke trekroutes van vogels. We constateren dat deze gevolgen systematisch zijn onderschat en dat het gewijzigde luchthavenbesluit niet had mogen worden vastgesteld. In deze zienswijze gaan we daar nader op in.

In deze zienswijze behandelen we achtereenvolgens de volgende onderwerpen:

- De gevolgen van de uitstoot van stikstofoxiden (stikstofdepositie)
- De gevolgen van het vliegveld en de laagvliegende vliegtuigen voor (trekroutes van) vogels
- De gevolgen voor het klimaat (opwarming, toename uitstoot kooldioxide)
- De gevolgen van de toename van geluid voor verstoringgevoelige diersoorten en natuurgebieden

De gevolgen van de uitstoot van stikstofoxiden zijn (fors) onderschat

De gevolgen van Lelystad Airport voor de omvang van de stikstofdepositie in Nederland zijn in het MER en de bijbehorende rapportages -voor zover openbaar gemaakt- (fors) onderschat. Dat heeft te maken met het feit dat alleen de emissies op en rond Lelystad Airport in het onderzoek zijn betrokken. Alleen de stikstofuitstoot van de starts en landingen van vliegtuigen blijkt te zijn onderzocht. In het onderzoek is de stikstofdepositie als gevolg van de emissies van een aantal activiteiten ten onrechte buiten beschouwing gebleven. Niet meegenomen zijn de volgende activiteiten:

- Werkzaamheden t.b.v. realisatie Lelystad Airport¹
- verkeersbewegingen van reizigers en personeel van/ naar het vliegveld
- vliegverkeer boven een vlieghoogte van 3.000 voet. In (Adecs, 2018) is aangegeven tot welke vlieghoogte de emissie wordt berekend: "De bronnen zijn geplaatst tot en met 915 meter hoog, net iets hoger dan 3.000 voet (914,4 meter)."

De emissies van stikstofoxiden tijdens deze activiteiten blijven in het onderzoek geheel buiten beschouwing. Het spreekt voor zich dat de grotere emissies ook betekenen dat de omvang van de stikstofdepositie in daarvoor gevoelige natuurgebieden (veel) groter is dan waar in het MER van wordt uitgegaan. Omdat er in veel beschermde gebieden al sprake is van een (sterk) overbelaste situatie zijn significante effecten zeker niet uit te sluiten. Dat betekent dat hiervoor een passende beoordeling zou moeten zijn gemaakt om die gevolgen te kunnen beoordelen, waarbij ook de beschikbare alternatieven (met inbegrip van vervanging van vluchten door treinverkeer), dwingende redenen van groot openbaar belang en compenserende maatregelen uitgewerkt zouden moeten zijn. In de openbare stukken is geen passende beoordeling aangetroffen. Evenmin is in de openbare stukken een vergunning te vinden als bedoeld in de Wet natuurbescherming. Daarmee zijn de gevolgen van stikstofdepositie niet vergund en is de wijziging van het Luchthavenbesluit op dat punt niet uitvoerbaar. Dat betekent dat het besluit in onze ogen niet mag worden vastgesteld.

De organisaties die deze zienswijze gezamenlijk indienen beheren samen een aanzienlijk deel van de Nederlandse natuurgebieden. Diverse van die natuurgebieden liggen onder de vliegroutes en worden daardoor beïnvloed door de gevolgen van –onder meer- stikstofdepositie en geluid. Dat betekent dat het zorgvuldige beheer in die gebieden dat gericht is op het halen van een reeks 'instandhoudingsdoelstellingen' niet langer volstaat. Niet uitgesloten is dat de doelen zelfs helemaal niet meer te halen zijn. Wij maken ons daar grote zorgen over en vinden dat de rijksoverheid geen besluiten mag nemen die de natuurwaarde van onze gebieden zo fors onder druk zetten. Het gewijzigde Luchthavenbesluit doet dat wél en zou naar onze mening dan ook niet mogen worden genomen.

Gevolgen van stikstofemissies van vliegtuigen boven een vlieghoogte van 3.000 voet

In het geactualiseerde MER is aangegeven dat emissies boven de zogeheten 'menglaag' geen gevolgen hebben aan het aardoppervlak. Dat is opmerkelijk, ook in de hogere atmosfeer kan emissie van stikstofoxiden immers niet zonder gevolgen blijven en ook die gevolgen zouden naar onze mening in het MER beschreven moeten worden.

Voor de emissie in de menglaag geldt in elk geval dat die gevolgen kan hebben aan het aardoppervlak. De hoogte van de scheiding tussen de menglaag en de hogere atmosfeer (de menglaaghoogte) kan op een zonnige dag ongeveer 2.000 meter bedragen². Dat betekent dat de emissies van vliegtuigen die op een hoogte tot 2.000 meter vliegen ook aan het aardoppervlak invloed kunnen hebben, bijvoorbeeld in de vorm van stikstofdepositie. Dat betekent ook dat een onderzoek dat hieraan geen aandacht besteedt niet

¹ het mag naar onze mening niet zo zijn dat de effecten van werkzaamheden buiten beschouwing blijven alleen omdat die kleiner zijn dan de effecten van de exploitatie van het vliegveld (de vliegtuigbewegingen).

² Uitleg hierover is te vinden op: https://www.infomil.nl/onderwerpen/lucht-water/luchtkwaliteit/regelgeving/wet-milieubeheer/beoordelen/koppeling/nieuw-nationaal/handreiking-nieuw/handreiking-nieuw/4_4_meteorologie_en/

compleet is. Het MER legt de grens van het onderzoek immers op 3.000 voet, ruim 900 meter, en beoordeelt alleen de emissies dichtbij Lelystad Airport. De mogelijke effecten van de laagvliegroutes blijven echter buiten beschouwing. Naar onze mening ten onrechte: alle emissies van vliegtuigen die op een of andere wijze invloed kunnen hebben aan het aardoppervlak én alle andere mogelijke gevolgen (m.n. geluid en andere emissies) moeten in het onderzoek worden meegenomen.

Aeriusberekening van de stikstofdepositie is niet openbaar gemaakt

In de openbaar gemaakte stukken bij het wijzigingsbesluit Lelystad Airport is geen depositieberekening te vinden. Deze blijkt alléén op aanvraag beschikbaar. Dit vinden wij onjuist: een overheid hoort – zeker bij belangrijke besluiten als deze- haar inwoners en belangenorganisaties uit eigen beweging (actief) en volledig te informeren. Het is aan de inwoners en belangenorganisaties om zelf een keuze te maken uit de openbaar gemaakte informatie, en niet aan een overheid om selectief informatie openbaar te maken. We maken u erop attent dat ook de Commissie voor de milieueffectrapportage hierom heeft gevraagd; voetnoot 42 (p.12) in het toetsingsadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage d.d. 18 april 2018 over het geactualiseerde MER luidt immers als volgt: “De Commissie heeft de Aerius-berekeningen die inzicht bieden in de additionele stikstofdepositie in daarvoor gevoelige Natura 2000-gebieden opgevraagd om de resultaten te kunnen verifiëren. Ze adviseert deze gegevens met een toelichting op de emissiebronnen en/of een leeswijzer openbaar te maken.” De reden waarom deze informatie niet direct openbaar is gemaakt is onduidelijk.

Aerius is het (verplichte) rekenmodel dat in het kader van het Programma Aanpak Stikstof (PAS) is ontwikkeld. De opgevraagde met het rekeninstrumentarium Aerius uitgevoerde berekening laat zien dat de emissie van stikstofoxiden in het voorkeursscenario ruim 447,44 ton/jaar bedraagt, een toename van ruim 440 ton per jaar. De berekening is overigens niet door ons controleerbaar³. Dat komt door het grote aantal (> 4.500) rekenpunten waarvan elke verdere informatie dan alleen een ammoniak- of NO_x-emissie ontbreekt. De toelichting op de berekening is feitelijk alleen een leeswijzer bij de rekenresultaten (± 1.800 bladzijden!) en geeft geen informatie over de uitgangspunten en aannames die bij de modellering zijn gehanteerd. Ook een gevoeligheidsanalyse die de juistheid van die aannames en uitgangspunten m.b.t. de stikstofdepositieberekening toetst ontbreekt.

Op deze wijze is niet inzichtelijk of in de berekening -zoals volgens jurisprudentie verplicht- is uitgegaan van de maximale mogelijkheden van het gewijzigde Luchthavenbesluit. Is hier bijvoorbeeld ook rekening gehouden met de komst van vrachtvliegtuigen⁴ of, zo nee, waarom dan niet? We hadden graag ten aanzien van de uitgevoerde berekening een second opinion gezien van een ter zake deskundige. Ook deze ontbreekt in de openbaar gemaakte documenten.

Wanneer we er niettemin van uitgaan dat de berekening op de juiste wijze is uitgevoerd dan blijkt dat het gewijzigde Luchthavenbesluit tot een toename van de stikstofdepositie leidt 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 gebieden waar de ‘grenswaarde’ is verlaagd naar 0,05 mol per hectare per jaar⁵. Ook in een reeks andere stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden is dat het geval en is de grenswaarde eveneens verlaagd naar 0,05 mol per hectare per jaar⁶. Ook in die gebieden is volgens de Aeriusberekening een depositie berekend die ruim boven die grenswaarde ligt.

³ De in de documenten vermelde getallen zijn verre van consistent: zo wordt in het geactualiseerde MER gesproken over een NO_x-emissie van bijna 331 ton per jaar (hoofdrapport p.107), het MER van 2014 van bijna 286 ton NO_x per jaar en de Aeriusberekening van ruim 447 ton NO_x per jaar

⁴ In het gewijzigde Luchthavenbesluit is sprake van 45.000 vliegtuigbewegingen van ‘handelsverkeer’. De definitie daarvan is ruim en omvat ook vrachtvliegtuigen

⁵ De grenswaarde voor het Natura 2000-gebied Veluwe werd verlaagd op 20 april 2016, de Aeriusberekening van Lelystad Airport dateert van 14 februari 2018, het gewijzigde Luchthavenbesluit van

⁶ Zie voor een overzicht van de grenswaarden per Natura 2000-gebied: <https://www.bij12.nl/assets/Status-Grenswaarde-PAS-gebieden-9-11-2017-2-1.pdf>

Ten overvloede zij nogmaals benadrukt dat bij deze berekening de uitstoot van stikstofoxiden bij overige activiteiten op en rond het vliegveld en de uitstoot van stikstofoxiden door vliegtuigen die in de menngaag vliegen dus nog niet is beschouwd. De werkelijke gevolgen zijn dus nog groter.

Dat betekent dat de realisatie en de exploitatie van Lelystad Airport vergunningplichtig is in de zin van artikel 2.7 Wet natuurbescherming, ook al omdat de effecten van de realisatie en het gebruik van Lelystad Airport op natuur niet beperkt zijn tot alleen de effecten van stikstofdepositie. In de toelichting op de Aeriusberekening wordt ten onrechte gesteld dat in dit geval met een melding volstaan kan worden. Dat is onjuist. (Alleen) De Minister is bevoegd om op een vergunningaanvraag te beslissen.

Aangezien voor Lelystad Airport binnen het kader van het Programma Aanpak Stikstof géén prioritaire ruimte is gereserveerd (zie bijlage 1, bron: EZ, 2017) moet de benodigde depositieruimte gevonden worden in segment 2 van het PAS. Nog afgezien van de onzekere toekomst van het PAS (zie hierna) is het zeer de vraag of in segment 2 voldoende ontwikkelingsruimte beschikbaar is. Voor de realisatie en de exploitatie van Lelystad Airport is, voor zover dat uit openbare stukken blijkt, geen Wnb-vergunning verstrekt. Het gewijzigde Luchthavenbesluit is mede daarom niet uitvoerbaar en had dan ook niet mogen worden vastgesteld.

Uitspraak HvJ EU

De toekomst van het Programma Aanpak Stikstof (PAS) is zoals gezegd onzeker. In de procedure waarin tegen een aantal vergunningen beroep is ingesteld zijn door de Nederlandse Raad van State prejudiciële vragen gesteld aan het Europese Hof van Justitie. Dat gaf op 7 november 2018 antwoord op die vragen. De uitspraak van de Nederlandse Raad van State wordt later in 2019 verwacht. Het is zeer onzeker of vergunningen voor een verdere toename van de uitstoot van stikstofoxiden in het licht van die uitspraak nog onherroepelijk zullen worden. Hangende die procedure zou de overheid geen besluiten moeten willen nemen die tot verdere forse toename van de uitstoot van stikstofoxiden en/of ammoniak leiden.

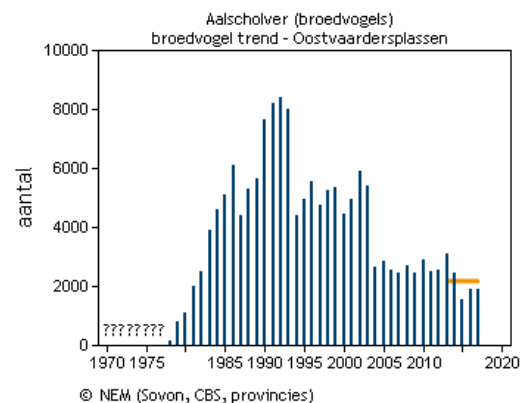
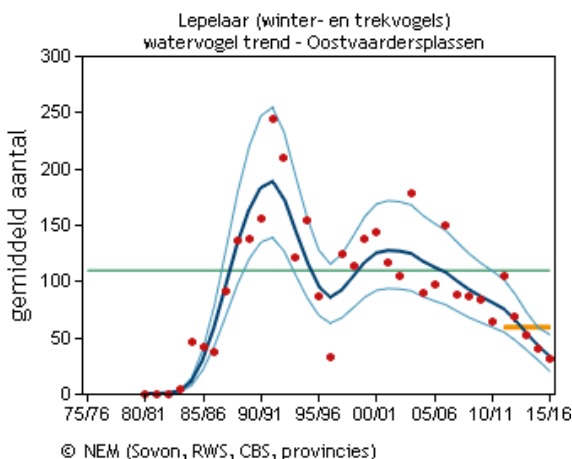
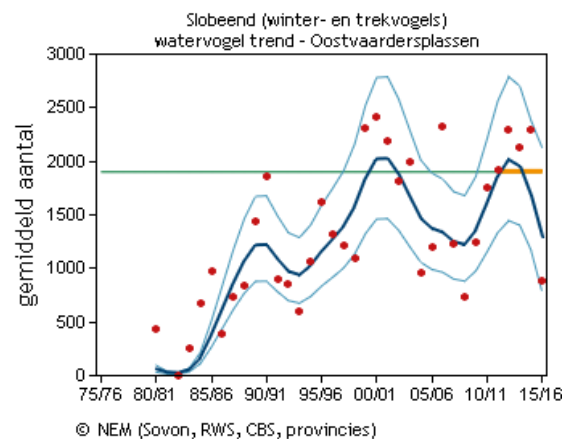
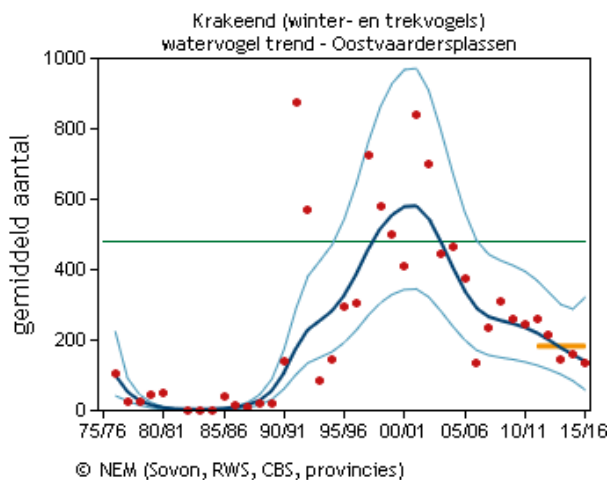
Conclusie ten aanzien van stikstofdepositie

De conclusie kan dan ook geen andere zijn dan dat de effecten van stikstofdepositie die het gevolg is van de realisatie en de exploitatie van Lelystad Airport fors zijn onderschat. Dat betekent dat er significante gevolgen kunnen zijn in talrijke voor stikstofdepositie gevoelige Natura 2000-gebieden. Deze effecten zijn zeer ten onrechte niet onderzocht, dit blijkt althans niet uit openbaar gemaakte onderzoeken. Er is ten onrechte geen passende beoordeling van de gevolgen van Lelystad Airport gemaakt; ook zijn alternatieven, dwingende redenen van groot openbaar belang en compenserende maatregelen (ADC) niet onderzocht. Voorts is hiervoor ten onrechte geen Wnb-vergunning verleend. Om deze redenen had het gewijzigde Luchthavenbesluit niet vastgesteld mogen worden.

De gevolgen van het vliegveld en de laagvliegende vliegtuigen voor (trekroutes van) vogels

In het geactualiseerde MER is onderzocht wat de risico's zijn van vogels voor het vliegverkeer (bijlage 16 geactualiseerd MER). Maar het omgekeerde, een onderzoek naar de mogelijke effecten van vliegverkeer op vogels, ontbreekt. Een onderzoek naar de mogelijke effecten op Natura 2000-gebieden bijvoorbeeld ontbreekt in de stukken van het geactualiseerde MER. Zulk onderzoek is wel gedaan in 2014, maar dat onderzoek is incompleet en inmiddels verouderd. Incompleet omdat het onderzoek uit 2014 (deel 4E van het MER uit 2014) alleen verstoring van vogels en stikstofdepositie (met onjuiste uitgangspunten) beoordeelt. Aan de kansen op aanvaringen van vliegtuigen met vogels en de mogelijke gevolgen daarvan op (instandhoudingsdoelstellingen in) Natura 2000-gebieden is ten onrechte geen aandacht besteed.

Verouderd is het onderzoek uit 2014 bijvoorbeeld omdat veel van de soorten en de habitattypen waarvoor de Natura 2000-gebieden van belang zijn een negatieve trend vertonen. Daardoor komen die soorten en habitattypen nu in kleinere aantallen of in een slechtere kwaliteit voor. Een grote ontwikkeling als een vliegveld met veel vluchten op geringe hoogte en op plekken waar die nu nog niet plaatsvinden kan daardoor sneller significante effecten hebben dan ten tijde van het onderzoek in 2014. Een actualisatie van het onderzoek is daarom ten onrechte niet uitgevoerd. Van de 31 soorten (waarvan 14 broedvogels) waarvoor het Natura 2000-gebied Oostvaardersplassen is aangewezen (bron: aanwijzingsbesluit Ministerie van LNV, 2009) zijn er diverse soorten met een negatieve trend. Voorbeelden zijn broedvogels als de aalscholver en winter- en trekvogels als krakeend, slobeend en lepelaar (bron: telgegevens Sovon).



En ook boven diverse andere Natura 2000-gebieden die mede voor vogels zijn aangewezen vliegen vliegtuigen erg laag. Ook voor deze gebieden geldt dat soorten sinds het onderzoek uit 2014 soms behoorlijk achteruit zijn gegaan, wat de kans op significante effecten doet toenemen. Ook voor die gebieden geldt dat het onderzoek naar de effecten van Lelystad Airport geactualiseerd had moeten worden.

Bedacht moet overigens worden dat het leefgebied van de vogels waarvoor de Natura 2000-gebieden zijn aangewezen groter is dan de begrenzing van de gebieden. Dat komt doordat veel soorten (soms ver) buiten de beschermde gebieden foerageren (van der Vliet *et al.*, 2011). De vliegroutes van vliegtuigen op weg naar/van Lelystad Airport kruisen ook de trekroutes van de foeragerende vogels. Ook in de foerageergebieden en tijdens de vliegbewegingen kunnen de vogels daardoor verstoord worden door vliegverkeer of te maken krijgen met aanvaringen met vliegtuigen.

In de Actualisatie MER bijlage 16 is onder meer het volgende te lezen: “Tussen 1.800 en 3.200 m kunnen in voor- en najaar trekkende vogels passeren, en in mindere mate ook in de zomer en winter. Deze vogels kunnen een risico vormen voor het luchtverkeer op deze hoogte; meer dan voor luchtverkeer van en naar vliegvelden met reguliere start- en landingsprocedures.” Uit bijlage 16 volgt dus dat het vliegverkeer van en naar Lelystad Airport gevolgen kan hebben voor (trekkende) vogels. Aangezien voor veel van die vogels Natura 2000-gebieden (Vogelrichtlijngebieden) zijn aangewezen zou minstens (voldoende recent) onderzoek moeten zijn gedaan naar de mogelijke effecten van het gewijzigde Luchthavenbesluit voor vogels, in elk geval voor de soorten waarvoor Natura 2000-gebieden zijn aangewezen. Het is niet uitgesloten dat de vliegbewegingen van en naar Lelystad Airport significante gevolgen kunnen hebben voor vogels. Dat betekent dat een passende beoordeling had moeten worden uitgevoerd om de gevolgen in beeld te brengen en dat hiervoor een vergunning verstrekt had moeten worden als bedoeld in artikel 2.7 van de Wet natuurbescherming. Daarbij had ook rekening gehouden moeten worden met cumulatieve effecten van andere ruimtelijke ontwikkelingen in dit gebied die de gevolgen voor vogels kunnen versterken. Ook had onderzoek moeten worden gedaan naar de mogelijke alternatieven⁷, dwingende redenen van groot openbaar belang en compenserende maatregelen.

Dit is zeer ten onrechte niet gebeurd; een dergelijk recent onderzoek hebben wij althans niet in de openbaar gemaakte stukken aangetroffen. Ook om die reden had het gewijzigde Luchthavenbesluit niet mogen worden vastgesteld.

⁷ Het citaat uit bijlage 16 geeft al aan dat alternatieve locaties tot kleinere effecten op vogels leiden.

De gevolgen van de toename van geluid voor verstoringgevoelige diersoorten en natuurgebieden

Uit het geactualiseerde MER blijkt dat het vliegverkeer van en naar Lelystad Airport tot een aanzienlijke toename van de geluidhinder leidt. Dat werd nog eens bevestigd door de 'Belevingsvlucht'; metingen van de hoeveelheid geluid die tijdens die vlucht werden gedaan lieten overigens een aanzienlijk hogere geluidsbelasting zien dan de gemodelleerde waarden.

Veel van de vliegroutes van laag vliegende vliegtuigen gaan over Natura 2000-gebieden. Voorbeelden van gebieden waar laag vliegende vliegtuigen over heen vliegen zijn Veluwerandmeren, Zwarte Meer, Ketelmeer & Vossemeer, Wieden en Weerribben. Van veel van de vogelsoorten waarvoor deze gebieden zijn aangewezen is bekend dat ze erg gevoelig zijn voor verstoring.

Uit onderzoek (Siepel *et al.*, 2011) blijkt dat de dichtheid van zangvogels en die van steltlopers significant lager wordt in zones met veel vlieglawaai: "er is sprake van een significant lagere dichtheid bij zangvogels binnen de 48 dB(A) Lden contour voor steltlopers en eenden binnen de 55 dB(A) Lden geluidscontour." En ook in het MER uit 2014 wordt expliciet vermeld dat vogels gevoelig zijn voor het geluid van vliegverkeer: "Vogelsoorten zijn gevoelig voor verstoring, dus ook voor verstoring door vliegverkeer. Dergelijke effecten zijn te verwachten tot een vlieghoogte van 3.000 ft (...)." Onder meer boven of korte afstand van de Natura 2000-gebieden Veluwerandmeren en Rijntakken vliegen vliegtuigen op deze vlieghoogte.

Effecten op de genoemde en andere Natura 2000-gebieden zijn met andere woorden niet op voorhand uitgesloten en hadden nader onderzocht moeten worden in een passende beoordeling, rekening houdend met actuele gegevens over de aantallen en de staat van instandhouding van vogels en met cumulatieve effecten van andere vliegbewegingen en andere bronnen van verstoring. Dat is ten onrechte niet gebeurd, dit blijkt althans niet uit de ter visie liggende documenten.

De gevolgen voor het klimaat (opwarming, toename uitstoot kooldioxide)

Lelystad Airport betekent volgens het gewijzigde luchthavenbesluit een toename van 45.000 'vliegtuigbewegingen' van 'handelsverkeer' per jaar.⁸ Hoewel ook de afspraak is gemaakt dat de 45.000 vluchten van en naar Lelystad Airport uitsluitend chartervluchten mogen zijn van budgetmaatschappijen die nu nog van en naar Schiphol vliegen is op Schiphol Airport geen sprake van een gelijktijdige vermindering van het aantal starts en landingen. Het gewijzigde luchthavenbesluit voor Lelystad Airport leidt daarom tot een toename van het aantal vluchten met uiteindelijk 45.000 per jaar.

Inmiddels is duidelijk geworden dat Nederland niet mag toestaan dat alleen Nederlandse vakantievluchten vertrekken en landen vanaf Lelystad Airport. Daarbij is in het gewijzigde Luchthavenbesluit de definitie van 'handelsverkeer' dusdanig ruim dat ook vrachtverkeer daarbinnen past, met veel grotere effecten in termen van geluid en uitstoot van stikstofoxiden, fijnstof en kooldioxide. Het is dan ook zeker niet uitgesloten dat de effecten in werkelijkheid nog groter zijn dan in deze zienswijze aangegeven. Naar onze mening zouden de effecten in het MER *worst case* beoordeeld moeten worden (op basis van de maximale mogelijkheden die het besluit biedt) en het is daarom erg onwaarschijnlijk dat dat is gebeurd.

De toename van het aantal vluchten leidt tot een aanzienlijke toename van de uitstoot van kooldioxide (CO₂). Uit het geactualiseerde MER (p.107 hoofdrapport) blijkt dat de extra emissie bijna 71.000 ton CO₂ bedraagt. Dit is voor zover wij kunnen nagaan exclusief de emissie van vliegtuigen op de laagvliegroutes. Deze emissies zijn, naar onze mening zeer ten onrechte, niet betrokken bij het bepalen van de effecten van Lelystad Airport.

Van CO₂ weten we dat het in belangrijke mate bijdraagt aan de opwarming van ons klimaat. Daarom zijn er internationaal afspraken gemaakt over de daling van de emissies van CO₂. Het moge duidelijk zijn dat een toename van de uitstoot door de vliegbewegingen van en naar Lelystad Airport haaks staat op de afspraken over het verminderen van de emissie. Wij vinden het niet alleen uitermate zorgelijk maar ook onbegrijpelijk dat een overheid een besluit neemt dat haaks staat op internationale afspraken over emissiebeperking en haaks staat op afspraken in het Klimaatakkoord. Een overheid die een voorbeeldfunctie zou moeten willen hebben voor onze gehele maatschappij zou niet dergelijke besluiten moeten willen nemen. Naar onze mening wegen de internationale afspraken hierover zwaarder dan het (nationale) gewijzigde Luchthavenbesluit.

Het behoeft geen betoog dat wij het ook om deze reden zeer oneens zijn met het openen van Lelystad Airport. Naar onze mening had het gewijzigde Luchthavenbesluit ook om deze reden niet vastgesteld mogen worden.

Hoogachtend,

M.H. Nijboer, directeur Stichting Natuur en Milieu Overijssel

Deze zienswijze wordt mede ingediend namens de volgende natuur- en milieuorganisaties:

- Stichting Landschap Overijssel, Dalfsen
- Natuurvereniging IJsseldelta, Kampen
- Vereniging Natuurmonumenten, 's-Graveland

⁸ Volgens de definitie van 'handelsverkeer' in het gewijzigde Luchthavenbesluit kunnen dit zowel passagiers, post- als vrachtvliegtuigen zijn.

Geciteerde bronnen:

Adecs, 2018. Toelichting AERIUS resultaatbestand berekening Lelystad Airport. Notitie Adecs Airinfra i.o.v. Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat d.d. 3 december 2018, kenmerk i&w181109not/wH/kd

EZ, 2017. Regeling van de Staatssecretaris van Economische Zaken van 10 maart 2017, nr. WJZ/16196297, tot wijziging van de Regeling natuurbescherming (AERIUS versie 2016 en actualisatie lijst prioritaire projecten). Staatscourant nr. 14889

Siepel, H., Rob Lensink en B.J. Bol, 2011. Onderzoek verstorende effecten van grote burgerluchtvaart. IWWR Report 2011-DIERECO-1 i.o.v. Institute for Water- and Wetland research, Radboud Universiteit en Bureau Waardenburg

Vliet, Roland van der, Wim Heijligers en Joost Tilborghs, 2011. Maximale foerageerstanden van vogels. In: Toets – vakblad voor effectrapportage, jaargang 18 nr. 4 december 2011, blz. 6-10.

Bijlage 1 – prioritaire projecten m.b.t. luchtvaart

In deze bijlage is een uitsnede te vinden van de op 16 maart 2017 gewijzigde Regeling natuurbescherming. De Regeling omvat onder meer een lijst met de prioritaire projecten die in het kader van het Programma Aanpak Stikstof (PAS) worden onderscheiden. Er worden enkele vliegvelden genoemd; Lelystad Airport wordt niet in de lijst prioritaire projecten vermeld. Conclusie is dan ook dat de realisatie, uitbreiding en exploitatie van Lelystad Airport géén prioritair project is in de zin van het Programma Aanpak Stikstof.

Ministerie van Infrastructuur en Milieu – Luchthavens		
Projectnaam	Projectomschrijving	Locatie
Luchthaven Schiphol	Groei Schiphol tot 500.000 vliegtuigbewegingen per jaar (waarbij in de reservering rekening is gehouden met een onzekerheidsmarge)	Luchthaven Schiphol
Luchthavenbesluit Groningen Airport Eelde	Ontwikkeling luchthaven Groningen Airport Eelde tot maximaal 93.000 vliegbewegingen	Luchthaven Groningen Airport Eelde
Luchthavenbesluit Luchthaven Maastricht Aachen Airport	Ontwikkeling luchthaven Maastricht Aachen Airport tot maximaal 52.000 vliegbewegingen	Luchthaven Maastricht Aachen Airport
Luchthavenbesluit Rotterdam The Hague Airport	Ontwikkeling luchthaven Rotterdam The Hague Airport tot maximaal 89.000 vliegtuigbewegingen (waarvan 43.000 groot verkeer, 6.000 helikopter- verkeer en 40.000 klein verkeer)	Luchthaven Rotterdam The Hague Airport