

Directie Participatie
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Datum: 19 februari 2019
Nummer: 19019-jr
Onderwerp: Ontwerp-wijzigingsbesluit Luchthavenbesluit Lelystad
Behandeld door: drs. J. Reijnen

Geachte mevrouw Van Nieuwenhuizen,

De Gelderse Natuur en Milieufederatie dient, mede namens Vereniging Natuurmonumenten, Geldersch Landschap en Kasteelen en Stichting Landschapsbeheer Gelderland hierbij haar zienswijze in op het ontwerpbesluit tot wijziging van het Luchthavenbesluit Lelystad en de onderliggende geactualiseerde milieueffectrapportage (MER), zoals dat door u op 11 januari 2019 ter visie is gelegd.

Vooraf

Deze zienswijze is aanvullend op de (gezamenlijke) Zienswijze Gelderse Partijen, die ook door de Gelderse Natuur en Milieufederatie wordt onderschreven. In de Zienswijze Gelderse Partijen is duidelijk aangegeven dat laagvliegen (in- en uitgaande vliegroutes) volstrekt onacceptabel is. Zolang er geen gedragen oplossingen is om dit te voorkomen, kan Lelystad Airport niet worden geopend. Uit de zienswijze mag worden afgeleid dat er nog legio onbeantwoorde vragen zijn over de effecten van het laagvliegen. Graag zien wij deze beantwoord.

Op een aantal punten willen wij in onze (aanvullende) zienswijze specifiek nader ingaan.

Stikstofdepositie en Natura 2000 Veluwe

Wij constateren dat ten gevolge van het voorkomen van interferentie tussen het vliegverkeer van en naar Schiphol en het vliegverkeer van en naar Lelystad Airport over een groot gedeelte van Gelderland laag zal worden gevlogen. Zo wordt op de Noord-Veluwe over kilometers eerst op constante hoogte van 6.000 voet gevlogen, vervolgens wordt ten noordoosten van Apeldoorn gestegen (uitgaand vliegverkeer) of gedaald (inkomend vliegverkeer) naar of van 9.000 voet. Op de Zuid-Veluwe en Rivierenland wordt continu op een hoogte gevlogen van 9.000 voet.

In de MER 2014 werd uitgegaan van een stikstofdepositie op Natura 2000 Veluwe van maximaal 0,4 mol N/ha/jr bij 45.000 vliegbewegingen per jaar. In onderliggende geactualiseerde MER wordt met een nieuwe berekening geconstateerd dat op Natura 2000 Veluwe de maximale depositie 0,59 mol N/ha/jr bedraagt (pagina 133 geactualiseerde MER). Vervolgens wordt aangegeven dat in de melding, die door Lelystad Airport in 2016 is gedaan in het kader van het Programma Aanpak Stikstof (PAS), de maximale depositie op Natura 2000 Veluwe 0,92 mol N/ha/jr bedraagt, waarna wordt opgemerkt dat in de geactualiseerde MER de maximale depositie van 0,59 mol N/ha/jr binnen de gemelde maximale depositie van 0,92 mol N ha/jr uit 2016 blijft. En op pagina 132 (geactualiseerde MER) geeft aan: *“Doordat de toename van het geactualiseerde scenario onder de grenswaarde van 1,0 mol/hectare/jaar blijft is dit scenario niet vergunningplichtig maar wel meldingsplichtig.”*

Wij zijn van mening dat momenteel niet kan worden volstaan met slechts een melding in het kader van de PAS. Voordat een luchthavenbesluit kan worden vastgesteld zal een vergunningtraject in kader van de Wet Natuurbescherming moeten worden doorlopen. Hiervoor dragen wij onderstaande argumenten aan:

1. De werkelijke stikstofdepositie ten gevolge van het laagvliegen boven het Natura 2000 gebied Veluwe zal hoger zijn dan in de geactualiseerde MER wordt aangegeven. Zo wordt slechts de emissie en dientengevolge depositie meegenomen voor zover deze onder de één kilometer (ruim 3.000 voet) hoogte plaatsvindt. Als onderbouwing hiervoor wordt aangegeven dat de depositie als gevolg van de emissie op grotere hoogte verwaarloosbaar zal zijn, omdat boven de menglaaghoogte van 3.000 voet er geen noemenswaardig effect op grondniveau al zijn. Stoffen die door vliegtuigen worden uitgestoten boven deze hoogte, bereiken niet het aardoppervlak. Naar onze mening is deze conclusie te voorbarig, omdat enerzijds de menglaag met name zomers, wanneer Lelystad Airport meer in gebruik is met vakantievluchten, veel hoger kan liggen en anderzijds over een relatief lang traject laag over de Veluwe level wordt gevlogen.
2. Voor Natura 2000 Veluwe is de grenswaarde voor vergunningplicht verlaagd van 1,0 mol N/ha/jr naar 0,05 mol N/ha/jr. Naar onze mening is deze verlaging ook van toepassing voor prioritaire projecten en kan niet worden volstaan met een meldingsplicht, maar is een passende beoordeling en vergunning wet Natuurbescherming noodzakelijk.
3. 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.
4. 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 de 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).

De stikstofdepositie als gevolg van het Luchthavenbesluit Lelystad Airport moet worden getoetst aan de werkelijke effecten in alle Natura 2000-gebieden die zich bevinden onder de aan-, uitvlieg- en aansluitroutes van en naar Lelystad Airport.

Conclusie en vraag: er kan niet worden volstaan met melding, maar voor uitbreiding van Lelystad Airport is een vergunning in kader van de wet natuurbescherming noodzakelijk. Om vergunning te kunnen verlenen zal wetenschappelijk moeten worden vastgesteld met een passende beoordeling dat de uitbreiding van Lelystad Airport niet tot negatieve effecten op Natura 2000 gebieden zal leiden. Graag vernemen wij van u of u onze conclusie deelt en zo nee, waarom niet.

Negatieve effecten instandhoudingsdoelstellingen Natura 2000 Veluwe zijn niet uit te sluiten

Bij een beoordeling van effecten is de eerste stap het bepalen van die gebieden waar de kritische depositiewaarde (KDW) wordt overschreden door de achtergronddepositie plus de bijdrage van Lelystad Airport (luchthavenbesluit). Gebieden waar de KDW wordt overschreden lopen het risico dat er significant negatieve effecten optreden door de atmosferische stikstofdepositie, waardoor er geen sprake is van een duurzame goede staat van instandhouding.

De geactualiseerde MER geeft op pagina 134 alleen de maximale depositiebijdrage ten gevolge van het luchthavenbesluit op de verschillende Natura 2000 gebieden. Zo is de bijdrage van Lelystad Airport aan de depositie op Natura 2000 Veluwe maximaal 0,92 mol N/ha/jr. Er wordt geen verbinding gelegd met het al dan niet overschrijden van de KDW. Oftewel hoe is bepaald dat bij overschrijding van de KDW door de achtergronddepositie plus de planbijdrage van leefgebieden van aangewezen doelsoorten er desondanks geen risico op significante effecten zijn. Een en ander lichten wij toe aan de hand van een drietal habitattypes in Natura 2000-gebied Veluwe.

Heideveentjes (H7110B): Het Natura 2000-gebied Veluwe is onder meer aangewezen voor het habitatype actieve hoogvenen, subtype heideveentjes. Dit zijn vennen met een dominantie van veenmossen, een reliëf met bulten en slenken en een permanent hoge waterstand. Het betreft een prioritair habitatype, wat wil zeggen dat het habitatype extra kwetsbaar en bedreigd is en het voor de instandhouding noodzakelijk is dat de bescherming met de hoogste urgentie wordt opgepakt. Het habitatype heideveentjes komt op de Veluwe voor zowel op de Noord- als Zuid-Veluwe. De instandhoudingsdoelstelling voor dit habitatype is behoud van de verspreiding, uitbreiding van de oppervlakte en verbetering van de kwaliteit. Van het Nederlandse areaal heideveentjes ligt 12% in Gelderland en ongeveer de helft daarvan op de Veluwe. De Veluwe is daarmee van grote betekenis voor realisatie van de landelijke doelstelling. Het habitatype is zeer gevoelig voor stikstofdepositie. De kritische depositiewaarde bedraagt 768 mol N/ha/jr. Deze kritische depositiewaarde wordt overal op de Veluwe al jarenlang overschreden met bijbehorende negatieve effecten. Dit betekent dat de staat van het habitat nadelig is gewijzigd als gevolg van de aanhoudende overschrijding van de KDW. Daling van de stikstofdepositie is volgens het beheerplan Veluwe een essentiële factor voor realisatie van de instandhoudingsdoelstelling. Met de opening van Lelystad Airport zal de stikstofdepositie op de heideveentjes verder toenemen. Bij een hogere stikstofdepositie zal de negatieve trend van de kwaliteit van het habitatype niet gekeerd kunnen worden.

Zandverstuivingen (H2330): Een ander voorbeeld betreft habitatype Zandverstuivingen. Dit type komt ook zowel op de Noord- als Zuid-Veluwe voor en heeft een KDW van 714 mol N/ha/jr. Natura 2000-gebied Veluwe heeft voor zandverstuivingen de instandhoudingsdoelstelling uitbreiding van de oppervlakte en verbetering van de kwaliteit. Landelijk wordt gestreefd naar een anderhalf maal zo grote oppervlakte van dit habitatype en de grootste bijdrage hiervan moet komen van de Veluwe. De kritische depositiewaarde wordt over de gehele oppervlakte van het habitatype op de Veluwe al

jarenlang overschreden en ook in 2030 wordt verwacht dat 100% overbelast blijft met een gemiddelde achtergronddepositie voor dit habitatype van 1.182 mol N/ha/jr. Ook hier zal de instandhoudingsdoelstelling met opening van Lelystad Airport verder buiten bereik komen.

Heischrale graslanden (H6230): Het habitatype Heischrale graslanden verkeert volgens het Beheerplan Natura2000 Veluwe momenteel in een zeer ongunstige staat van instandhouding. Zowel in 2020 als 2030 is sprake van een (forse) overschrijding van de KDW van 714 mol N/ha/jr. De hoge stikstofdepositie is hier mede debet aan. Volgens het beheerplan Veluwe (december 2017) is verlaging van de depositie tot beneden de KDW dan ook voorwaarde voor een gunstige staat van instandhouding. Uit de PAS gebiedsanalyse Veluwe (17-12-2017) blijkt dat de verwachte gemiddelde achtergronddepositie voor stikstof voor 2030 op de Veluwe, gemiddeld 1643 mol/ha/jr bedraagt. Dit is meer dan het dubbele van de voor dit habitatype geldende KDW. Ook hier zal de instandhoudingsdoelstelling met opening van Lelystad Airport verder buiten bereik komen

Conclusie en vraag: Opening van Lelystad Airport zal bijdragen aan het verder buiten bereik brengen van de instandhoudingsdoelstellingen van verschillende habitatypes in Natura 2000 gebied Veluwe. Met een passende beoordeling voor Lelystad Airport zal moeten worden aangegeven op welke wijze door mitigatie of compensatie een duurzame instandhouding van deze habitatypes kan worden gegarandeerd. Graag vernemen wij of u deze conclusie deelt en/of wanneer een passende beoordeling kan worden verwacht.

Vogelaanvaringen

In de geactualiseerde MER wordt geconcludeerd dat risico's met vogelaanvaringen op vliegveld Lelystad Airport vergelijkbaar zijn met andere luchthavens in Nederland en dat ook voor de tijdelijke situatie met aansluitroutes op basis van onderzoek van Bureau Waardenburg er geen sprake is van een duidelijk verhoogd risico voor het luchtverkeer van en naar Lelystad Airport. Voor dit laatste is aanvullend onderzoek gedaan naar risico's van vogelaanvaringen op aansluitroutes tussen 1.800 en 4.000 meter met trekvogels over een periode van 5 jaar (2012-2017).

De aansluitroutes kruisen de Randmeren, de Veluwe en de grote rivieren op een hoogte variërend van 6.000 tot 9.000 voet. Uit de cumulatieve verdeling van de Birdtam 5, 6, 7 en 8 blijkt dat vogelaanvaringen niet uitgesloten zijn, waarbij wij opmerken dat elke vogelaanvaring al onwenselijk is. Immers vogelaanvaringen kunnen tot grote gevaarlijke situaties leiden; in het verleden is dit meermaals gebleken. Ook de opmerking dat vogelaanvaringen vergelijkbaar zijn met andere luchthavens verbaast ons. Er wordt immers over lange afstanden laag gevlogen, waardoor grotere kans op vogelaanvaring en door en langs belangrijke vogelvliegeroutes, zoals langs de grote rivieren. Ook Vogelbescherming Nederland (Kees de Pater) vindt lage in- en uitvliegeroutes ondoordacht. Zo geeft hij aan dat op 1800 meter hoogte heel veel vogels vliegen, zoals trekkende zwanen, ganzen en cirkelende roofvogels.

Ook voelen wij ons gesterkt door bevindingen van bioloog Luit Buurma, die aangeeft dat als gevolg van de voorgenomen in- en uitvliegeroutes in de verre omgeving van Lelystad Airport vogelaanvaringen zullen plaatsvinden. Dit kan wel tot tien keer zo vaak voorkomen als bij Schiphol. In zijn werkzame leven onderzocht Luut Buurma bij de Koninklijke Luchtmacht hoe vogelaanvaringen verminderd konden worden.

Conclusie en vraag: Wij hebben noch in de MER noch in het ontwerp-luchthavenbesluit kunnen achterhalen op welke wijze deze aanbeveling ter harte is genomen en welke specifieke afwegingen in dit verband zijn gemaakt ten aanzien van het laagvliegen. Wij vernemen graag uw reactie op de bij u al bekende bevindingen van zowel Vogelbescherming Nederland als bioloog Luit Buurma.

Klimaat

In het Klimaatakkoord van Parijs heeft Nederland afgesproken dat zij de CO₂-emissie in 2030 tenminste 49% zal verminderen ten opzichte van 1990. Weliswaar valt het vliegverkeer buiten dit Klimaatakkoord, maar uiteindelijk zal om de mondiale opwarming van de aarde te beperken tot maximaal 2 graden Celsius, ook de CO₂-emissie van vliegverkeer fors moeten reduceren. Ook het recente arrest van het gerechtshof Den Haag inzake de Urgenda-zaak gebiedt de overheid om de reductie van de CO₂-emissie voortvarender aan te pakken. Nederland ontkomt er dan ook niet aan om groei van het vliegverkeer van en naar Nederland in de nabije toekomst te voorkomen en op termijn zelfs over te gaan tot een krimp.

Een selectiviteitsbeleid, waarbinnen voor Lelystad Airport een autonome groei van het vliegverkeer mogelijk is, is dan ook volstrekt in strijd met zowel eerder afgesproken uitgangspunten voor de ontwikkeling van Lelystad Airport als het bereiken van lange termijn klimaatdoelstellingen. Zelfs inzet van Lelystad Airport voor vakantiebestemmingen, waarvoor alternatieven, zoals trein voorhanden zijn, dienen te worden uitgesloten.

Het langdurig laagvliegen leidt ook tot extra brandstofverbruik als gevolg van een grotere luchtweerstand. Extra brandstofverbruik betekent meer emissie van CO₂, stikstofoxiden en fijn stof. Een extra reden om laagvliegen niet te accepteren.

Conclusie en vraag: Wij constateren dat openstelling van Lelystad Airport op basis van onderhavig ontwerp-luchthavenbesluit leidt tot onnodige extra CO₂-emissies en het verder uit beeld geraken van de te realiseren klimaatdoelen. Wij zijn van mening dat eerst de Luchtvaartnota 2020-2050, inclusief klimaatparagraaf, dient te worden vastgesteld. Op basis hiervan kan dan worden beslist wanneer en onder welke condities Lelystad Airport kan worden opengesteld. Onderschrijft u onze conclusie en zo niet, wat is hiervoor de reden?

Werkelijke piekgeluidbelasting veel hoger

Het provinciaal beleid is erop gericht om de Veluwe donker en stil te houden. Enerzijds om de natuurkwaliteiten te behouden en waar mogelijk te verbeteren en anderzijds om de stilte voor rustzoekende recreanten (stiltebeleving) te behouden. Zo is de Veluwe een belangrijk recreatiegebied voor deze doelgroep. Niet voor niets liggen er op de Veluwe nog grote aaneengesloten stilte- en recreatiegebieden, waar behoudens de gebiedseigen geluiden, het nog stil is.

Echter het instellen van de laagvliegroutes van Lelystad Airport zal op leefniveau leiden tot een forse aantasting van de stiltebeleving. En, gezien de ervaringen en resultaten van de Belevingsvlucht, zal deze aantasting nog groter zijn dan in de aanvullende MER is beschreven. Dit mag blijken uit de evaluatie, d.d. 3 juli 2018 van de Regiegroep Belevingsvlucht. Een belangrijke aanbeveling uit deze evaluatie luidt: *“De verschillen tussen de meetresultaten en het opgestelde MER zijn 3 dB (soms zelfs*

8 dB). Dat roept bij de Regiegroep twijfels op over de juistheid van de MER. Nader onderzoek hoe deze verschillen te verklaren zijn vinden we daarom noodzakelijk.”

Uiteraard is de Belevingsvlucht van 30 mei 2018 niet 100% representatief voor alle (toekomstige) vluchten van en naar Lelystad Airport. Maar het doel van de vlucht om de bewoners van de gebieden onder de (laag)vliegroutes van Lelystad Airport een zo reëel mogelijke indruk van het geluid van een vliegtuig in de eigen omgeving te geven, is naar de mening van de Regiegroep wel geslaagd. In de Kamerbrief (18 oktober 2018) worden als factoren voor de bij de belevingsvlucht geconstateerde verschillen tussen de gemeten en berekende piekwaarden genoemd: Bron: vliegtuigtype + motortype, gewicht, stuwkracht, hoogte en vliegpaden; Overdracht van geluid: meteorologische omstandigheden; Ontvanger: achtergrondgeluid, ondergrond, afscherming, kwaliteit apparatuur.

Aan de hand van een zeer onwaarschijnlijke combinatie van factoren zou vervolgens het verschil kunnen worden verklaard. Naar onze mening is deze redenering statistisch op ondeugdelijke wijze onderbouwd. De grote verschillen zouden juist de aanleiding moeten zijn om vraagtekens te zetten bij de juistheid van de berekeningen. In de geactualiseerde MER zou tenminste vanuit een soort ‘worst-case’-benadering de maximale geluidniveaus en de effecten hiervan op leefniveau in beeld moeten worden gebracht. Overigens geeft ook de door het NLR uitgevoerde trendvalidatie Doc29 aan dat berekende geluidsniveaus een significante onderschatting zijn van de werkelijk optredende (gemeten) geluidsniveaus. En ook de Samenwerkende Actiegroepen tegen Laagvliegen geven in hun rapport “Analyse Belevingsvlucht” d.d. 13 december 2018 aan dat inclusief correcties voor motortype en startgewicht de piekwaarden 3 tot 6 dB hoger liggen en dat dientengevolge de L_{den} -waarden 3 tot 5 dB hoger liggen.

Conclusie en vraag: Wij concluderen om een beter beeld te verkrijgen van de werkelijke geluidbelasting op de Veluwe de MER dient te worden geactualiseerd op basis van de bevindingen van de Belevingsvlucht. Bent u bereid om de MER hierop aan te passen? Op welke wijze kunt u garanderen en handhaven dat de piekgeluiden bij het laagvliegen niet hoger zullen zijn dan in de MER is vermeld?

Bocht bij Wageningen/Renkum

Naar aanleiding van de internetconsultatie van de ontwerp aansluitroutes in het najaar 2017 zijn begin 2018 onder andere ter hoogte van Ede-Bennekom de in- en uitvliegroutes verlegd over het Renkums Beekdal en het zuidelijk gedeelte van Wageningen. Hierdoor is de problematiek op leefniveau alleen maar verplaatst.

Vraag: Graag zien wij een nadere onderbouwing van de voor- en nadelen van het wijzigen van de routes, zowel voor bewoners, natuur als recreatie en welke afwegingen hierbij zijn gemaakt.

Daarnaast blijven wij van mening dat eerst een oplossing voor het laagvliegen dient te worden gerealiseerd, voordat tot opening van Lelystad Airport kan worden overgegaan, waarmee bovenstaande problematiek ineens wordt opgelost.

Maximum aantal vliegbewegingen

In artikel 3 lid 2 is opgenomen dat het aantal vliegbewegingen beperkt is tot 45.000 per gebruiksjaar. In de toelichting wordt aangegeven dat gezien de huidige luchtruimstructuur er op Lelystad Airport

maximaal 10.000 vliegbewegingen per gebruiksjaar mogelijk zijn. Om door te groeien naar 45.000 vliegbewegingen is een herziening nodig van de luchtruimstructuur en een vergroting van de capaciteit in het Nederlandse luchtruim.

Wij zijn van mening dat in artikel 3 ook een beperking van 10.000 vliegbewegingen per gebruiksjaar moet worden opgenomen, zolang een herziening van de luchtruimstructuur niet heeft plaatsgevonden en laagvliegen in de aansluitroutes niet is opgelost. Daarnaast zullen na een herziening van de luchtruimstructuur de in- en uitvliegroutes van Lelystad Airport wijzigen, waardoor naar alle waarschijnlijkheid een nieuw luchthavenbesluit zal zijn vereist. De 45.000 vliegbewegingen passen dan ook niet in het onderhavige luchthavenbesluit.

Verzoek: Wij verzoeken u, mede vanuit oogpunt van het subsidiariteitsbeginsel, in artikel 3 lid 2 het maximum te wijzigen in 10.000 vliegbewegingen.

Openingstijden

In artikel 4 lid 1 van het ontwerp-luchthavenbesluit is gewijzigd in: "*In het eerste lid wordt 'gesloten van 23.00 uur tot 6.00 uur' vervangen door 'geopend van 6.00 uur tot 23.00 uur'.*" Naar onze mening leidt deze formulering ertoe dat er tussen 23:00 uur en 06:00 uur, behoudens artikel 4 lid 2, toch mogelijkheden kunnen worden geboden voor vluchten binnen deze periode, terwijl het de bedoeling van onderhavig luchthavenbesluit is om dit juist te voorkomen.

Verzoek: Wij verzoeken u, mede vanuit oogpunt van het subsidiariteitsbeginsel, in artikel 4 lid 1 expliciet op te nemen dat tussen 23:00 uur en 06:00 uur de luchthaven is gesloten. Dit om nachtvluchten te voorkomen, ook wanneer het luchtruim is heringedeeld.

Vrachtluchten

In artikel 1 lid 2 is letter g toegevoegd: "*handelsverkeer: 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.*" Vervolgens is in de toelichting opgenomen: "*Hoewel de definitie ook vracht omvat wordt er voor de duidelijkheid op gewezen dat vrachtverkeer op luchthaven Lelystad niet mogelijk is door de luchthaveninfrastructuur en de, in het Luchthavenbesluit Lelystad vastgelegde, lengte van de start- en landingsbaan.*"

Wij vinden de argumentatie in de toelichting volstrekt onvoldoende om vrachtluchten van en naar Lelystad Airport te voorkomen. Immers ook binnen de huidige luchthaveninfrastructuur en baanlengte zijn specifieke vrachtluchten (bijvoorbeeld lichte pakketten) niet uitgesloten.

Verzoek: Wij verzoeken u in het luchthavenbesluit op te nemen dat elke vorm van vrachtlucht wordt uitgesloten.

CONCLUSIE

Wij verzoeken u het wijzigingsbesluit Luchthavenbesluit Lelystad niet vast te stellen, maar eerst een herindeling van het luchtruim te implementeren en op basis van de vastgestelde Luchtvaartnota 2020-2050 te bezien of en zo ja onder welke condities Lelystad Airport kan worden opengesteld, waarbij nadrukkelijk ook de effecten op het klimaat worden meegenomen.

Hoogachtend,

mede namens

Vereniging Natuurmonumenten

Geldersch Landschap en Kasteelen

Stichting Landschapsbeheer Gelderland

Ir. P.S. Souwerbren

directeur Gelderse Natuur en Milieufederatie