

## Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat

Postbus 20901

2500 EX Den Haag

Ons kenmerk : 17.010 / RA  
Uw kenmerk : -

Onderwerp : Zienswijze internetconsultatie ontwerp aansluitroutes Lelystad Airport  
Bijlage : -

Lelystad, 1 november 2017

Geachte mevrouw, mijnheer,

Met deze zienswijze reageren de Natuur en Milieufederaties van Flevoland, Overijssel, Gelderland, Noord-Holland, Friesland, Groningen, Utrecht, Zuid-Holland, Drenthe, Brabant, Zeeland en Limburg graag op het ontwerp van de aansluitroutes van Lelystad Airport op het hogere luchtruim.

### Zorgvuldigheid boven snelheid

Nu de concept aansluitroutes bekend zijn, wordt het duidelijk dat de effecten van de uitbreiding van de Luchthaven Lelystad zich niet beperken tot Flevoland, maar een heel veel groter deel van Nederland bestrijken. Hoe groot die effecten in Friesland, Gelderland, Overijssel, Drenthe, Groningen en Noord-Holland precies zijn, is op dit moment echter nog onduidelijk. De uitbreiding van Lelystad kan alleen rekenen op maatschappelijk draagvlak wanneer bij de voorbereiding zorgvuldigheid voorop staat. Alles dient in het werk te worden gesteld om de overlast voor inwoners, bedrijven, instellingen en bezoekers/toeristen te minimaliseren en de natuur en stiltegebieden te ontzien.

De Milieu Effect Rapportage (MER) uit 2014 geeft slechts inzicht in de gevolgen van de uitbreiding van Luchthaven Lelystad op basis van de routes die op dat moment bekend waren. Ons inziens mogen de effecten van de ontwerp aansluitroutes niet ontbreken in een MER over de uitbreiding van de Luchthaven Lelystad, inclusief CO<sub>2</sub>-uitstoot, uitstoot van fijnstof, stikstofdepositie op m.n. de Veluwe en het risico op vogelaanvaringen.

Een van de afspraken in het regionaal maatschappelijk kader (zie onder) is dat 'de veiligheidsrisico's i.v.m. vogelaanvaringen' bekend moeten zijn. Ten tijde van het Luchthavenbesluit en de bijbehorende MER zijn deze risico's inderdaad onderzocht voor de B+ routevariant. De ontwerp aansluitroutes gaan echter dusdanig laag over een groot en vogelrijk gebied dat het aannemelijk is dat ook hier risico's op vogelaanvaringen zullen optreden. Dit geldt voor zowel trekvogels als voor ganzen en andere broedvogels.

Eerder heeft de Raad van State in haar uitspraken op 7 december 2011, 10 oktober 2007 en 4 mei 2005 bepaald dat een MER over de uitbreiding van de Luchthaven Lelystad de effecten van de complete ontwikkeling moet onderzoeken. Door de aansluitroutes niet onderdeel te laten zijn van de MER, is de ontwikkeling van de Luchthaven Lelystad in stukken opgeknipt: een 'salami-tactiek' Dit lijkt strijdig met de eerdere uitspraken van de Raad van State.

*Wij verzoeken u daarom om een aanvulling op de MER 2014 te laten uitvoeren, waarbij de milieueffecten en de veiligheidsrisico's van de aansluitroutes worden onderzocht in een groter gebied dan die onderzocht in de MER uit 2014.*

## Maatschappelijk kader

Sinds het begin van de Alderstafel Lelystad heeft de Natuur en Milieufederatie Flevoland haar inzet kenbaar gemaakt met een maatschappelijk kader, opgesteld in nauw overleg met haar achterban. Deze is in 2011 geactualiseerd, zie <http://nmfflevoland.nl/friksbeheer/wp-content/uploads/2014/01/Maatschappelijk-kader-NMFF-op-Aldersadvies-Lelystad.pdf>

Een aantal van deze punten zijn vervolgens geborgd in een maatschappelijk kader met de regionale partners, waaronder de overheden, zie: <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2012/03/30/maatschappelijk-kader-alderstafel>

De concept aansluitroutes toetsen wij dan ook aan de volgende punten:

- Uitbreiding van de Luchthaven Lelystad staat op gespannen voet met de aanwezige natuurwaarden van de Oostvaardersplassen en andere natuurgebieden zoals het Ketelmeer. Vliegen over deze gebieden lager dan 3500 voet mag niet worden toegestaan.
- Boven het Oude land, inclusief de daar gelegen natuurgebieden, achten wij een minimumhoogte van 6.000 voet noodzakelijk. De Provincie Gelderland pleit in haar zienswijze voor een minimum hoogte van 9.000 voet boven de Veluwe en andere natuurgebieden.
- De bijzondere staat van de Oostvaardersplassen zijn middels het Europees Diploma van Beschermd Gebieden (European Diploma of Protected Areas) erkend door de Raad van Europa (Council of Europe). Verlies van dit diploma is onwenselijk.
- Zogenaamde vogelwerende maatregelen van de luchthaven Lelystad mogen niet ten koste gaan van aanwezige natuurwaarden van de Ecologische Hoofdstructuur (thans het Natuur Netwerk Nederland) en/of de Natura 2000 gebieden in Flevoland en daarbuiten.
- De luchthaven blijft gesloten tussen 23.00 uur en 06.00 uur, met een extensieregeling tussen 23.00 en 24.00 uur. Dit laatste alleen in geval van overmacht.
- Flevoland profileert zich als een provincie waarin goed kan worden gerecreëerd. Met name aan de Oostrand van Oostelijk en Zuidelijk Flevoland langs de randmeren. Deze recreatieve ontwikkeling moet niet worden belemmerd door de groei van de luchthaven. Dit geldt ook in sterkere mate voor de toeristisch-recreatieve bedrijven op de Veluwe, de Kop van Overijssel, Zuid-West Friesland en Drenthe.
- De luchthaven ontwikkeling moet passen met natuurontwikkelingsprojecten zoals de MarkerWadden en het Markermeer IJmeer.

In het regionale maatschappelijke kader hebben wij aanvullend o.a. de volgende uitgangspunten met elkaar afgesproken:

- De veiligheidsrisico's i.v.m. vogelaanvaringen moeten bekend zijn.
- Een duurzame routestructuur waarbij woonkernen worden vermeden

*Wij zijn van mening dat de ontwerp aansluitroutes niet voldoen aan de afspraken uit het maatschappelijk kader. Met name de afspraken over het vermijden van woonkernen en over het vliegen boven het 'Oude Land' op een minimum hoogte van 6.000 lijken in de ontwerp aansluitroutes te worden geschonden. Ook zijn wij van mening dat de veiligheidsrisico's i.v.m. vogelaanvaringen op dit moment niet bekend zijn, omdat de MER op dit punt niet voldoet. Wij kunnen daarom niet instemmen met de ontwerproutes zoals zij nu worden voorgesteld.*

## Voorgenomen aanpassing van het luchtruim

Wij voelen ons gesterkt door de passages in het nieuwe Regeerakkoord "Vertrouwen in de toekomst": "Het kabinet maakt een nieuwe Luchtvaartnota (2020-2040). Slim en duurzaam zijn de kernbegrippen. (...) Een veilige afhandeling van het vliegverkeer staat daarbij op één." en "Het kabinet gaat de voorgenomen aanpassing van het luchtruim per 2023, of zoveel eerder als mogelijk realiseren om vliegroutes in het hele land te optimaliseren en verkorten. Dit leidt tot minder geluidsoverlast en CO<sub>2</sub>-uitstoot, en de mogelijkheid voor Schiphol en Lelystad



Airport om zich goed te ontwikkelen”.

*Wij menen dat de voorgenomen aanpassing van het luchtruim cruciaal is om aan de uitgangspunten van een veilige afhandeling van het vliegverkeer en vermindering van geluidsoverlast en CO<sub>2</sub>-uitstoot te voldoen en om het maatschappelijk draagvlak te behouden.*

Eerder heeft staatsecretaris Dijkema gezegd dat er niet meer dan 10.000 vliegbewegingen mogelijk zijn zonder een herindeling van het luchtruim. Wij beschouwen die uitspraak als een afspraak. *Wij verzoeken u dan ook verdere groei boven 10.000 vliegbewegingen op te schorten tot de aanpassing van het luchtruim volledig uitgevoerd is. We verzoeken u tevens om burgers en andere belanghebbenden in een vroeg stadium bij de aanpassing van het luchtruim te betrekken.*

### **Vertegenwoordiging**

De effecten van de uitbreiding van de Luchthaven Lelystad laten zich over een groter gebied voelen dan alleen Flevoland. Wij verzoeken u daarom om de Alderstafel Lelystad uit te breiden met vertegenwoordigers van de gemeente Noordoostpolder, de provincie Friesland en bewonersvertegenwoordiging uit Gelderland en Overijssel.


Zowel in aanloop naar het Luchthavenbesluit, als nu bij de gewenste openingsdatum, is er voor de deelnemers aan de Alderstafel Lelystad onvoldoende tijd om hun rol als vertegenwoordiger van hun achterban goed te kunnen vervullen. Zo werden wij verrast en overdonderd door de bekendmaking van de aansluitroutes op het hogere luchtruim aan de Alderstafel Lelystad op 21 juni 2017. Op dat moment werden de conceptroutes als voldongen feit gepresenteerd zonder overleg vooraf met de deelnemers van de Alderstafel Lelystad of met andere relevante stakeholders in een wijder gebied.

Ook de Kamerbrief van 19 september 2017 waarin I&M voorstelde om de inkomende route vanuit het zuiden noordwaarts te verleggen, en deze te combineren met de uitgaande route op het traject Apeldoorn – Hoge Veluwe – Ede kwam geheel onverwachts. Wij verzoeken daarom deze wijziging terug te draaien, en dus weer “terug te keren” naar de oorspronkelijk voorgestelde inkomende route die was opgenomen in de eerdere routevoorstellen die I&M presenteerde op 21 juni en 12 september 2017.

*Ook verzoeken wij u om een reactietermijn op nieuwe of wijzigingen van bestaande ontwerpen te hanteren van minimaal 6 weken voor overleg met onze achterban, ook over de provinciegrenzen heen. Verder verzoeken wij u om de Alderstafel Lelystad uit te breiden met vertegenwoordigers van de gemeente Noordoostpolder, de provincie Friesland en bewonersvertegenwoordiging uit Gelderland, Overijssel en Drenthe.*

*Afhankelijk van de wijze waarop onze punten worden meegenomen in een nieuwe opzet van de Alderstafel Lelystad zullen wij ons beraden op onze deelname.*

Hoogachtend,



Vera Dam,

directeur Natuur en Milieufederatie Flevoland,

mede namens

Volkert Vintgens,

directeur Gelderse Natuur en Milieufederatie

Matthijs Nijboer,

directeur Natuur en Milieu Overijssel

Sijas Akkerman,

directeur Milieufederatie Noord-Holland

Reinder Hoekstra,

directeur Natuur en Milieufederatie Drenthe

Hans van der Werf,

directeur Friese Milieufederatie

Anneke Schäfer,

directeur Natuur en Milieufederatie Groningen

Alex Ouwehand,

directeur Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland

Joris Hogenboom,

Natuur en Milieufederatie Utrecht

Ira von Harras,

directeur Zeeuwse Milieufederatie

Selçuk Akinci,

directeur Brabantse Milieufederatie

Hans Heijnen,

directeur Natuur en Milieufederatie Limburg