

## Zienswijze Gelderse partijen

### Inzake 'Ontwerpbesluit tot wijziging van het Luchthavenbesluit Lelystad en de onderliggende (geactualiseerde) milieueffectrapportage (MER)'

#### 1. Inleiding

De ontwikkelingen rond de ingebruikname van Lelystad Airport voor groothandelsverkeer liggen sinds de bekendmaking van de ontwerp aansluitroutes in de zomer van 2017 onder een vergrootglas. Zowel provincies en gemeenten als inwoners (veelal verenigd in belangengroeperingen), milieugroeperingen en het bedrijfsleven volgen dit dossier op de voet. Dit alles vanuit zorgen om mogelijke negatieve impact van de voorgenomen laagvliegroutes op de woon- en leefkwaliteit, waaronder natuur, klimaat en de recreatie- en toerismesector. Een transparant en zorgvuldig proces rondom de besluitvorming van Lelystad Airport, waarbij de effecten op de woon- en leefkwaliteit helder zijn, is essentieel, ook voor Gelderland.

Grote luchtvaart is een Rijksverantwoordelijkheid. Lelystad Airport maakt onderdeel uit van de brede luchtvaartdiscussie rondom de toekomst van luchtvaart in Nederland. Hierover is nog geen eenduidig beeld. Wij pleiten voor het opnemen van luchtvaart en de effecten daarvan in de Nationale Omgevingsvisie (NOVI).

Wij constateren dat in de huidige wet- en regelgeving de participatiemogelijkheden voor decentrale overheden en andere betrokkenen onvoldoende aansluiten bij de huidige tijdsgeest en het 'Omgevingswet-denken'. Overleg en dialoog met de directe omgeving komt onvoldoende tot zijn recht. Wij waarderen de inspanningen van de minister voor de geboden mogelijkheden voor maatschappelijke en bestuurlijke participatie in het traject van de Luchtvaartnota 2020-2050 en de luchtruimherziening. Nieuwe, formele afspraken rondom governance en participatie zijn nodig rondom vliegroutes, luchthavens en luchtruimgebruik. De borging van afspraken is daarbij van belang.

De provincie Gelderland is samen met haar gemeenten verantwoordelijk voor de kwaliteit van de woon- en leefomgeving in de provincie Gelderland, zoals ook tot uiting komt in onze omgevingsvisie. Een gezond, veilig, schoon en welvend Gelderland. Dat is waar we voor staan. Om deze waarden te behouden en te versterken en als antwoord op de uitdagingen die voor ons liggen, stellen we drie uitgangspunten centraal: een Duurzaam, Economisch krachtig en een Verbonden Gelderland.

We benaderen luchtvaart vanuit het belang voor Nederland; we staan voor een hoogwaardig netwerk van verbindingen voor Nederland die tevens bijdragen aan de duurzame Gelderse economie. Hierbij zetten we de woon- en leefkwaliteit (inclusief natuur) centraal. Daarbij vinden wij het belangrijk ook te blijven zoeken naar eventuele mogelijkheden waarmee reizen via de lucht positief en duurzaam kunnen bijdragen aan de Gelderse economie bijvoorbeeld door schonere vliegtuigen. Tegelijkertijd kan de luchtvaart niet onbegrensd groeien.

Op veel punten is nog onduidelijkheid over de effecten op de woon- en leefkwaliteit. Vanuit onze wettelijke verantwoordelijkheid voor de woon- en leefkwaliteit in Gelderland dienen wij onze zienswijze in ten aanzien van Lelystad Airport en de bijbehorende aanvliegroutes. Zoals blijkt uit bijgevoegde aanbiedingsbrief wordt deze zienswijze onderschreven door een brede groep van Gelderse partijen.

## 2. Standpunt Gelderse partijen

De onderschrijvers van deze zienswijze vinden laagvliegen onacceptabel. Opening van Lelystad Airport kan alleen plaatsvinden onder de in het onderstaand kader genoemde condities. Borging van afspraken tussen de Minister en de Tweede Kamer is hierbij ook van belang.

*Eerst moet een gedragen oplossing gevonden worden tegen het laagvliegen.  
Tot die tijd kan Lelystad Airport niet open.  
In het voorjaar 2019 neemt de minister een startbesluit luchtruimherziening. Het voorkeursbesluit  
luchtruimherziening is voorzien in 2020.*

*Dit zijn de geëigende momenten voor Gelderse partijen om te beoordelen of laagvliegen is opgelost.*

### 2.1. Oplossing laagvliegen

Diverse Gelderse partijen zijn van mening dat de ingezette luchtruimherziening (en daarmee een oplossing tegen het laagvliegen) afgerond dient te zijn voordat Lelystad Airport wordt geopend.

De minister heeft in haar brief van 8 november 2018 aan Gedeputeerde Staten van Gelderland gesteld: “... dat beëindiging van de beperking om ongehinderd te kunnen doorstijgen op de aansluitroutes van Lelystad Airport reeds vóór 2023 is uitgevoerd”. Het is voor ons op dit moment onduidelijk op welke wijze en wanneer het laagvliegen wordt opgelost en tot welke effecten dit gaat leiden. Wij verwachten dat het Startbesluit dit voorjaar hiertoe meer inzicht geeft. Alleen dan kunnen we beoordelen of dit leidt tot een gedragen oplossing van het laagvliegen en Lelystad Airport open kan.

- *Komt deze duidelijkheid er met het Startbesluit dit voorjaar?*
- *Zo nee, wanneer kan deze duidelijkheid wel worden verwacht?*
- *Hoe worden de omgevingseffecten van voorgestelde oplossingen in beeld gebracht?*
- *Hoe vindt de besluitvorming op de voorgestelde oplossingen met betrokken partijen plaats?*

### 2.2. Woon- en Leefomgeving

Vanuit de zorg om de gevolgen van het vliegverkeer voor de woon- en leefkwaliteit pleiten wij voor een integraal monitoringprogramma, waarvan de reikwijdte zich niet beperkt tot alleen het MER-onderzoekgebied. Ons standpunt is dat monitoring ook moet plaatsvinden in de gebieden waar de vliegroutes effecten hebben op de woon- en leefkwaliteit. Dit zijn in ieder geval de gebieden die onder de B+ vliegroutes en aansluitroutes naar het hogere internationale luchtruim liggen. De monitoringsaanpak zou zich in ieder geval moeten richten op de in het kader opgenomen punten. Wij pleiten er voor tijdig, en uiterlijk mei 2019 het uitwerkingsvoorstel voor de integrale monitoringsaanpak van I&W te hebben ontvangen, om met de betrokken partijen te kunnen afstemmen, waardoor er ook tijdig nulmetingen kunnen plaatsvinden.

- *Op welke wijze neemt u de punten in het kader hiernaast mee in een integrale monitoringsaanpak?*
- *Hoe zien de nulmetingen eruit vóór de opening van Lelystad Airport inzake de effecten op de woon- en leefkwaliteit?*
- *En wat is hiervoor de planning gelet op beoogde openingsdatum Lelystad Airport april 2020 en de benodigde doorlooptijd voor deze nulmeting?*
- *Op welke wijze borgt u dat in de praktijk niet de kortste afstand wordt gevlogen? En op welke wijze gaat u dit handhaven?*
- *Op welke wijze vindt bijsturing plaats indien uit monitoring blijkt dat gemaakte afspraken en/of normen niet worden nageleefd?*

#### **Monitoring**

- *Mate waarin het advies dat de Commissie m.e.r. over Lelystad Airport (april 2018) is geborgd.*
- *Aantal vluchten, hoogte van de vluchten, openingstijden, vluchtroutes en vliegtuig categorieën.*
- *Geluidbelasting op de grond.*
- *(ultra)Fijnstof, inclusief borging advies commissie MER.*
- *Natuur gerelateerde parameters als stikstofdepositie.*
- *Milieugebruiksruimte inclusief borging van het advies van de commissie m.e.r.*
- *Gezondheids- en hinderbeleving.*
- *Effecten op natuur en recreatiegebieden/ondernemingen.*
- *IJkmoment 7.000 vliegbewegingen.*
- *Evaluatie en bijsturing naar aanleiding van monitoringsresultaten.*
- *Klachtenregistratie en -afhandeling voor het gehele vliegverkeer van en naar Lelystad Airport, aansluiten Oude Land op klachtenregistratie Flevoland.*

### 2.3. Natuur en landschap

De provincie Gelderland staat voor de bescherming van waardevolle natuurgebieden. Natura 2000 gebieden zijn beschermd via de Wet natuurbescherming. De lucht boven Natura 2000 gebieden is van ecologische betekenis. Luchtvaartactiviteiten mogen geen schadelijke effecten op de instandhoudingsdoelstellingen hebben. De maatschappelijke en economische waarden van de Gelderse natuurgebieden zijn groot voor Nederland en dienen behouden te blijven.

- *Op welke wijze brengt u effecten op Natura 2000 gebieden in beeld, mitigeert u deze en hoe verantwoordt u zich richting provincie als bevoegd gezag?*
- *Welke beheersmaatregelen gaat u treffen voor mogelijke risico's op ecologische verstoring?*

### 2.4. Recreatie/toerisme

Recreatie en toerisme spelen een grote rol voor de inwoners van Gelderland. Een groot aantal Gelderse arbeidsplaatsen is te vinden in deze sector. Bijna 1 op de 6 binnenlandse vakanties wordt in deze provincie gehouden. Daarmee is Gelderland koploper in Nederland. Bij de toeristenregio's voert de Veluwe de lijst van populaire binnenlandse vakantieregio's aan. Lelystad Airport en intensivering van de luchtvaart heeft mogelijk negatieve effecten op natuur- en recreatiotoerisme in Gelderland.

- *Op welke wijze brengt u de effecten voor recreatie en toerisme in beeld?*
- *Welke beheersmaatregelen gaat u treffen voor mogelijke risico's op negatieve effecten?*
- *Hoe betreft u belangenorganisaties uit de sector bij de monitoringsuitvoering hierbij?*

### 2.5. Luchthaven Teuge

Luchthaven Teuge heeft een belangrijke functie voor de General Aviation sector in het algemeen en is van economisch en toeristisch/recreatief belang voor de regio. Zo kent Teuge het kenniscentrum voor duurzaam, elektrisch vliegen (DEAC). De aansluitroute die u voorstelt belemmert het valschermspringen op vliegveld Teuge en zet de exploitatie van de luchthaven op dat punt onder druk. Wij zijn blij met de maatwerkafspraken die u met betrokken partijen heeft gemaakt voor de periode tot de herziening van het luchtruim. Voor de toekomst van het valschermspringen en het voortbestaan van Teuge is herziening van het huidige luchtruim van belang.

- *Op welke wijze neemt u de borging van het voortbestaan van luchthaven Teuge mee in de herziening van het luchtruim?*

## 3. Luchthavenbesluit

In het luchthavenbesluit worden verschillende termen gehanteerd die vragen om verduidelijking. Ons is niet helder geworden wat u verstaat onder de verschillende begrippen;

- *Wat is de definitie van de term 'luchthavenluchtverkeer'?*
- *In het ontwerpbesluit wordt gesproken over handelsverkeer. Wat wordt hieronder verstaan?*
- *Wat zijn de verschillen tussen deze twee definities en waarom wordt hier niet een eenduidige definitie gehanteerd?*

### 3.1. Aantallen vliegbewegingen

Het maximum aantal vliegbewegingen van 45.000 na herziening van het luchtruim zien we geborgd in het gewijzigde Luchthavenbesluit. Echter, de condities waaronder de luchthaven door kan groeien van 10.000 vliegbewegingen naar 45.000 ontbreken volledig. De consequentie hiervan is dat de effecten van een dergelijke doorgroei op de omgeving volstrekt onduidelijk zijn. Wij verzoeken u de volgende verduidelijkingen te geven:

- *Op welke wijze wordt beoordeeld wanneer de herziening van het luchtruim gereed is en mag worden doorgegroeid van 10.000 naar 45.000 vliegbewegingen?*
- *Hoe vindt de besluitvorming hieromtrent plaats?*
- *Welke inspraak- en rechtsbeschermingsmogelijkheden staan hiervoor open?*
- *Op welke wijze worden de effecten op de woon- en leefkwaliteit bij het groeipad naar 45.000 vliegbewegingen inzichtelijk gemaakt?*

- *Welke garanties worden gegeven dat dit groeipad van 10.000 naar 45.000 vliegbewegingen niet gaat leiden tot meer overlast voor onze inwoners?*
- *Hoe zijn 10.000 vliegbewegingen als harde borging opgenomen?*
- *Om welke type vliegtuigen gaat het inzake de doorgroei van 10.000 naar 45.000 vliegbewegingen en hoe worden de omgevingseffecten hiervoor vooraf in kaart gebracht?*
- *Er wordt gesproken over 'grenswaarde'. Hoe wordt deze waarde gedefinieerd anders dan het aantal vliegbewegingen?*

### **3.2. Vracht**

Het Luchthavenbesluit biedt juridische grondslag voor het gebruik van Lelystad Airport voor groothandelsverkeer, inclusief vracht. Echter, er zijn afspraken gemaakt met de Tweede Kamer dat Lelystad Airport geen autonome groei, geen vrachtluchten en geen nachtluchten kent.

- *Op welke wijze gaat u uitvoering geven aan de afspraken die hieromtrent gemaakt zijn met de Tweede Kamer?*
- *Hoe gaat u juridisch borgen dat vrachtverkeer niet is toegestaan op Lelystad Airport nu dit niet is opgenomen in het Luchthavenbesluit?*

### **3.3. Openingstijden**

Wij zijn blij te lezen dat explicieter is vastgelegd wat de extensieregeling is. Wel zien we dat een verbodsbepaling wordt gewijzigd naar een openingsregeling. In het ontwerpbesluit wordt de formulering aangepast naar "open van 06.00 uur tot 23.00 uur".

- *Waarom is er gekozen voor een nieuwe formulering?*
- *Wat is het verschil tussen de nieuwe formulering en de oude formulering?*
- *Hoe zorgt u ervoor dat de extensieregeling gehandhaafd wordt?*

## **4. Milieu Effect Rapportage**

### **4.1. Advies van de Commissie m.e.r.**

In het advies van de Commissie 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 m.e.r.?*
- *Wij zijn van mening dat cumulatie van geluid onvoldoende is meegenomen in de geactualiseerde MER. Op welke wijze gaat u dit wel inzichtelijk maken?*

Deze zienswijze richt zich op de geactualiseerde MER rondom Lelystad Airport. Echter, de nu voor marktconsultatie voorliggende Verkeersverdelingsregeling (VVR) heeft mogelijk impact op de bestaande MER. Deze effecten zijn ons onbekend. Aanvullend constateren we dat de nieuwe VVR autonome groei van Lelystad Airport op geen enkele wijze uitsluit. Hiermee ontstaat het risico op meer vliegverkeer boven Gelderland waarvan de gevolgen voor mens en natuur ongewis zijn. Daarnaast kan deze VVR leiden tot een andere verdeling in gebruik van de aansluitroutes Lelystad Airport waardoor MER-berekeningen herijkt moeten worden.

- *Op welke wijze toetst u de definitieve VVR aan de uitgangspunten van het aangepast Luchthavenbesluit en de geactualiseerde MER?*

### **4.2. Laagvliegroutes**

De milieueffecten onder de laagvliegroutes in Gelderland zijn onvoldoende bekend. Ook de Commissie m.e.r. geeft aan dat er hieromtrent onzekerheden zijn. De aangepaste MER biedt weinig extra informatie over de milieueffecten.

- *Op welke wijze gaat u meer duidelijkheid bieden over de effecten op de woon- en leefkwaliteit van de laagvliegroutes Lelystad Airport?*

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

### **4.3. Vogelaanvaringen**

Vogelaanvaringen zijn een groot risico voor de luchtvaart. Ook op middelgrote hoogte (6.000 voet) komen grote zwermen trekvogels voor en het is juist dit verhoogde risico op vogelaanvaringen en de gevolgen daarvan dat van belang is voor de provincie Gelderland. De Gelderse partijen willen dat veiligheid gegarandeerd is.

- *Welke beheersmaatregelen heeft u getroffen rondom het risico van vogelaanvaringen?*

## **5. Regionaal specifieke aandachtspunten**

Naar aanleiding van ingediende verbetervoorstellen tijdens de internetconsultatie van de ontwerp aansluitroutes in het najaar van 2017 zijn op een aantal locaties routewijzigingen doorgevoerd door I&W. In bepaalde regio's blijven specifieke zorgpunten leven.

### **5.1. Noord Veluwe**

In Gelderland is er sprake van meerdere belangen. De gemeenten Harderwijk, Nunspeet, Ermelo en Putten benadrukken de economische kansen rondom vestigingsklimaat voor bedrijven. Anderzijds zijn er zorgen over de economische impact voor de recreatiebedrijven binnen de gemeenten Hattem, Heerde, Oldebroek en Elburg.

- *Hoe brengt u de economische- en maatschappelijke effecten van Lelystad Airport in beeld?*
- *Op welke wijze zoekt u naar een optimale balans in deze economische- en maatschappelijke effecten?*

### **5.2. Bocht bij Wezep/Wapenveld**

De bocht bij Wezep/Wapenveld blijft een zorgpunt omdat vliegroutes laag over blijven komen (Kamerbrief februari 2018). Het door I&W genoemde overleg met deze Noord Veluwe gemeenten is weliswaar gestart, maar nog niet afgerond. Hiermee zijn de effecten van mogelijke alternatieven ook nog niet inzichtelijk. Ondertussen ligt er nu wel een ontwerp Luchthavenbesluit ter zienswijze voor. Nu u in de geactualiseerde MER geen aanpassing van de route heeft gedaan, zijn wij van mening dat in het traject van herziening van het luchtruim een definitieve oplossing moet komen voor dit knelpunt zonder dat hierbij nieuwe knelpunten ontstaan.

- *Wat zijn de effecten op de omgeving van mogelijke route alternatieven voor de bocht bij Wezep?*
- *Hoe gaat u die inzichtelijk maken voordat definitieve besluitvorming over Lelystad Airport plaats vindt?*

### **5.3. Cumulatie omgeving Apeldoorn**

In de MER wordt aangegeven, dat als gevolg van de laagvliegroutes er rond Apeldoorn, Klarenbeek, Twello en Terwolde sprake kan zijn van hoge geluidsbelasting. Dit effect kan zich ook voordoen noordelijker in Epe of zuidelijker in Brummen. De MER geeft aan dat vliegtuigen niet allen op die plek zullen doorstijgen en dat daarom de geluidsbelasting lager zal zijn. U laat buiten beschouwing, dat er bij Klarenbeek ook sprake is van stapeling van geluid en als gevolg van de nabijheid van vliegveld Teuge. Wij willen meer duidelijkheid over de effecten op woon- en leefomgeving. Ook aan de zuidkant van Apeldoorn in de omgeving Hoenderloo in de nabijheid van vliegveld Deelen dreigt cumulatie van vliegtuiggeluid. In de MER is daar geen aandacht voor.

- *Op welke wijze gaat het startbesluit luchtruimherziening, dit voorjaar, een oplossing bieden voor genoemde knelpunten rondom cumulatie van geluid bij Klarenbeek en omgeving Hoenderloo?*

### **5.4. Bocht om Ede**

Naar aanleiding van ingediende verbetervoorstellen tijdens de internetconsultatie van de ontwerp aansluitroutes in het najaar van 2017 is ter hoogte van de kern Ede een routeaanpassing doorgevoerd. Deze aanpassing roept vragen bij ons op. Het risico op overlast wordt hiermee namelijk alleen maar verplaatst. Van een structurele oplossing voor het probleem van de laagvliegroutes is geen sprake. Ook vragen wij ons af of

een dergelijke bocht in de dagelijkse praktijk niet gewoon wordt afgesneden. Door eerst een gedragen oplossing voor het laagvliegen te implementeren kan bovenstaande problematiek ineens worden opgelost.

- *Welke alternatieven voor het vliegen van “de bocht” neemt u mee in uw startbesluit luchtruimherziening?*

#### **5.5. Wachtgebied Lochem**

Wij constateren dat nog steeds ongewis is of inwoners van gemeente Lochem en omgeving waaronder gemeenten Bronckhorst en Berkelland overlast gaan ondervinden van het wachtgebied.

- *Hoe neemt u deze constatering mee in uw startbesluit luchtruimherziening?*
- *Op welke wijze naderen de inkomende routes het wachtgebied?*

#### **5.6. Kleine luchtvaart boven Harderwijk**

In bijlage 7 van het Luchthavenbesluit zijn de vliegroutes beschreven van het kleine vliegverkeer dat opereert onder zichtvliegvoorschriften. Uit de bijbehorende kaart blijkt dat deze route is georiënteerd van en naar de stadskern van Harderwijk, terwijl deze kern werd vermeden in de eerdere kaarten bij het Luchthavenbesluit uit 2015.

- *Welke waarborgen gaat u geven dat er geen toename van overlast ontstaat in Harderwijk als gevolg van kleine luchtvaart?*

**Onderschrijvers Zienswijze Gelderse partijen  
Inzake 'Ontwerpbesluit tot wijziging van het Luchthavenbesluit Lelystad en de onderliggende  
(geactualiseerde) milieueffectrapportage (MER)'**

Provincie Gelderland

Gelderse Natuur en Milieufederatie  
Het Nationale Park De Hoge Veluwe  
Recron

Regio Foodvalley, namens de gemeenten Barneveld, Ede, Nijkerk, Renswoude, Rhenen, Scherpenzeel, Veenendaal en Wageningen

Gemeente	Aalten
Gemeente	Apeldoorn
Gemeente	Arnhem
Gemeente	Berg en Dal
Gemeente	Berkelland
Gemeente	Beuningen
Gemeente	Bronckhorst
Gemeente	Brummen
Gemeente	Buren
Gemeente	Culemborg
Gemeente	Doesburg
Gemeente	Doetinchem
Gemeente	Druten
Gemeente	Duiven
Gemeente	Elburg
Gemeente	Epe
Gemeente	Ermelo
Gemeente	Harderwijk
Gemeente	Hattem
Gemeente	Heerde
Gemeente	Heumen
Gemeente	Lingewaard
Gemeente	Lochem
Gemeente	Maasdriel
Gemeente	Montferland
Gemeente	Neder-Betuwe
Gemeente	Nijmegen
Gemeente	Nunspeet
Gemeente	Oldebroek
Gemeente	Oost Gelre
Gemeente	Oude IJsselstreek
Gemeente	Overbetuwe
Gemeente	Putten
Gemeente	Renkum
Gemeente	Rheden
Gemeente	Rozendaal
Gemeente	Tiel
Gemeente	Voorst
Gemeente	West Betuwe
Gemeente	West Maas en Waal
Gemeente	Westervoort
Gemeente	Wijchen
Gemeente	Winterswijk
Gemeente	Zaltbommel
Gemeente	Zevenaar
Gemeente	Zutphen