



De Veluwe, donderdag 18 februari 2019

Ministerie van I&W
t.a.v. mevrouw C. van Nieuwenhuizen Wijbenga
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

i.a.a.
vaste Kamercommissie I&W
cie.iw@tweedekamer.nl

Betreft: Zienswijze op het ontwerp tot wijziging van het luchthavenbesluit Lelystad Airport en de geactualiseerde Milieueffectrapportage

Geachte mevrouw Van Nieuwenhuizen Wijbenga,

Bijgaand zend ik u, namens Stichting Red de Veluwe, de zienswijze op het ontwerp tot wijziging van het Luchthavenbesluit Lelystad Airport (het ontwerpbesluit) en het geactualiseerde milieueffectrapport (MER2018). De opbouw van deze zienswijze is als volgt.

- Punt 1: MER2014 en MER2018 vormen geen goede basis voor besluitvorming;
- Punt 2: Burger benadeeld door beperking zienswijzeprocedure;
- Punt 3: Opmerkingen over het ontwerpbesluit (LHB2018);
- Punt 4: Opmerkingen op actualisatie milieueffectrapportage (MER2018).

Ik verzoek u vriendelijk om onze bedenkingen/wensen en vragen in deze zienswijze puntsgewijs te beantwoorden onder een apart kopje in de Nota van Antwoord dat luidt: "beantwoording bedenkingen/wensen/vragen Stichting Red de Veluwe".

Mijn verbetervoorstel is: nu opschorting van de openstelling van Lelystad Airport en eerst een visie op luchtvaart ontwikkelen en bekend maken, dan op basis van die visie een herindeling* van het Nederlandse luchtruim maken, waaruit zal blijken of Lelystad Airport daadwerkelijk nodig is. Mocht dat het geval blijken te zijn, dan bepalen dat Lelystad Airport alleen open mag zonder dat er sprake is van (laag) vliegroutes over de Veluwe, waarbij onder laagvliegen wordt verstaan: alle vliegbewegingen onder de 18.000 voet.

*U gebruikt in diverse stukken diverse termen, zonder dat u duidelijk gemaakt heeft wat u daar onder verstaat, laat staan gedefinieerd heeft: "herziening", "herindeling",

“herinrichting”, “herstructurering” en “inpassing” van het luchtruim: allemaal termen die in de stukken voorkomen en waarschijnlijk allemaal wat anders betekenen. In dit stuk verstaan wij onder herindeling – simpel gezegd – de technische ontwerp-tekeningen en onder herziening de daadwerkelijke toepassing en uitwerking in de praktijk van hetgeen op de tekentafel ontworpen is. Ook heeft u zich nog nooit uitgelaten over wat u onder laagvliegen verstaat.

Verzoek 1: Stichting Red de Veluwe (STRdV) verzoekt u om: definities te geven van herziening, herindeling, herinrichting, herstructurering en inpassing, alsmede van laagvliegen.

1. MER 2014 en MER2018: geen goede basis voor besluitvorming

Het doel van een milieueffectrapportage (MER) is dat de milieueffecten van een voorgenomen activiteit en alternatieven daarvoor in samenhang, systematisch en op objectieve wijze worden beschreven. De MER wordt opgesteld ten behoeve van de besluitvorming over een activiteit.

De oorspronkelijk voorgenomen activiteiten op Lelystad Airport zijn beschreven op bladzijde 18 van het MER 2014 (MER 2014, deel 1 d.d. 31 maart 2014). Deze activiteiten betreffen het in twee fases ontwikkelen van het vliegveld Lelystad (LA) naar een luchthaven voor 45.000 vliegtuigbewegingen ten behoeve van niet mainportgebonden verkeer, te weten vakantievluchten, van het type Boeing 737 en Airbus 320. Tevens wordt ruimte geboden aan een beperkt aantal onderhouds- en zakelijke vluchten, helikopters en klein vliegverkeer. Aanleiding van het voornemen is het creëren van ruimte op Schiphol. Het is de bedoeling om vliegverkeer te verplaatsen van Schiphol naar Lelystad Airport zodat Schiphol de ontstane ruimte zal benutten voor het accommoderen van zogenaamd mainportgebonden verkeer.

MER2014

Het MER2014 bevat vele tekortkomingen. Het Ministerie van I&W tracht die tekortkomingen te herstellen door een actualisatie van het MER2014. Bij die actualisatie (het MER2018) heeft het Ministerie echter voortgeborduurd op de onjuiste basis uit 2014. Ter toelichting de navolgende drie punten.

1. Geen afweging locatie alternatieven

Het doel van het voornemen is ruimte creëren op Schiphol. De alternatieven voor Lelystad Airport zullen dan ook behandeld moeten worden in het MER. Een belangrijke tekortkoming in het MER2014 en het MER2018 is het ontbreken van een (volwaardige) afweging van alternatieve locaties om te voorzien in de behoefte aan ruimte op Schiphol. Dit is in strijd met artikel 5 lid 3 sub d van de MER Richtlijn 2011/92.

2. Te beperkt studiegebied

Bij de effectbeschrijving van de ontwikkeling van Lelystad Airport is sprake van tekortkomingen ten aanzien van de scope van het MER2014. Bladzijde 50 van het geïntegreerd hoofd rapport MER 2014 d.d. 14 november 2014 maakt melding van het studiegebied rond Lelystad Airport. Dit studiegebied is beperkt. Die beperking vloeit voort

uit de aanname dat milieueffecten zich in hoofdzaak beperken tot Flevoland. Het MER2014 wijdt geen woord aan aansluitroutes van en naar Lelystad Airport.

Pas in juni 2017 werden die aansluitroutes bekend gemaakt. Toen werd het voornemen gepresenteerd om de vliegtuigen over een veel grotere afstand op geringe hoogte te laten vliegen. Dit betreft de laagvliegroutes over 7 provincies. Het gevolg van het langdurig laagvliegen is dat de milieueffecten zich over een veel groter gebied zullen voordoen. Dat betekent dat het studiegebied zowel vanuit oogpunt van de inhoud als vanuit oogpunt van het proces (zie hierna) veel te klein is gekozen. Dit is niet hersteld in het MER2018.

In het MER2018 ontbreekt wezenlijk onderzoek naar de milieueffecten van het laagvliegen. Ook een heroverweging van de keuze van de B+-variant ontbreekt. Deze heroverweging is logisch omdat het heel aannemelijk is dat de aanpassing van het voornemen leidt tot andere totaaleffecten van het vliegverkeer.

3. Eindsituatie onbekend

Verder is onduidelijk hoe hoog, waar, op welke tijdstippen en in welke vlootsamenstelling er na 1 januari 2023 zal worden gevlogen. Het MER2014 en het MER2018 zijn niet representatief voor de eindsituatie. Deze is namelijk niet bekend. Het is zeer aannemelijk dat na herindeling (herziening?) van het luchtruim de vliegroutes en de vlieghoogtes aanzienlijk zullen wijzigen. U heeft dat de Tweede Kamer ook op 18 december jl. laten weten.

De Commissie voor de m.e.r. heeft dit aspect geconstateerd in haar advies (bladzijde 3). De Commissie erkent dat de kans groot is dat het MER niet de effecten beschrijft van het uiteindelijke feitelijke gebruik van de luchthaven. Tevens wijst de Commissie erop dat zij het ontwerpbesluit en de routevaststelling niet heeft ontvangen zodat zij dit niet kan toetsen. Het is dan ook een raadsel hoe de Commissie tot een positief advies kon komen.

Samengevat:

- a. Het MER2014 en het MER2018 vormen geen goede basis voor de besluitvorming omdat zowel in het MER2014 als in het MER2018 geen onderzoek is gedaan naar locatiealternatieven. Dit is strijdig met de Europese Richtlijn 2011/92;
- b. Het studiegebied van het MER2014 is veel te beperkt. Dit is niet hersteld in het MER2018. Het MER2018 had een deugdelijke wetenschappelijke onderbouwing moeten bevatten van de effecten van laagvliegen en een onderzoek moeten bevatten van alle mogelijke routevarianten en alternatieven. Door dit achterwege te laten frustreert de Staat de nuttige werking van de Europese Richtlijn 2011/92;
- c. Het MER2014 en het MER2018 zijn niet representatief voor de eindsituatie. Dit is in strijd met de Europese Richtlijn 2011/92.

Bedenking 1: STRdV heeft ernstige bedenkingen tegen het MER2014 en het MER2018. Zij bevatten geen volwaardige afweging van locatie-alternatieven voor Lelystad Airport, geen volwaardige afweging van de routesets voor Lelystad Airport (dat wil zeggen incl. de laagvliegroutes) en geven geen goede weergave van de te verwachten effecten. Het MER2014 noch het MER2018 kan dienen als onderbouwing van het Luchthavenbesluit. STRdV verzoekt u om:

- a. LA gesloten te houden totdat de eindsituatie (en dus de voorgenomen activiteit) bekend is;

- b. Een nieuwe MER procedure te starten die is gebaseerd op de eindsituatie en waarin alle alternatieven en milieueffecten op een juiste wijze in beeld zijn gebracht;
- c. LA niet open te stellen met laagvliegroutes, ook geen tijdelijke. Laagvliegen is een andere activiteit dan de oorspronkelijk voorgenomen activiteit. De effecten ervan zijn niet onderzocht.
- d. Te verklaren hoe het mogelijk is dat de Commissie voor de m.e.r. een positief advies kan afgeven zonder het ontwerpbesluit en zonder de routevaststelling te kennen.

2. Burger benadeeld door beperking zienswijzeprocedure

In 2014 is het eerste Luchthavenbesluit (LHB2015) ter inzage gelegd. In 2014 was niet bekend dat de aansluitroutes behorend bij deze B+ route zouden lopen over 21 gemeentes in Gelderland (waarvan vele op de Veluwe) en vele gemeentes in de overige 6 door de laagvliegroutes respectievelijk aansluitroutes getroffen provincies. De burgers die daar woonden waren dan ook in de stellige overtuiging dat ze geen last zouden ondervinden van Lelystad Airport en hebben om die reden in 2014 geen zienswijzen ingediend, niet in de fase van de vaststelling van de reikwijdte en het detailniveau van het MER en niet in de fase van de vaststelling van het Luchthavenbesluit. Het Ministerie heeft ten onrechte geen of een onvolledige invulling gegeven aan de verplichte raadpleging van deze bestuursorganen op grond van artikel 7.27 lid 2 van de Wet milieubeheer.

Zowel burgers als bestuursorganen zijn dus benadeeld in hun recht om zienswijzen in te dienen.

Artikel 6 lid 4 van de Europese Richtlijn 2011/92 bepaalt dat het betrokken publiek in een vroegtijdig stadium reële mogelijkheden tot inspraak moet hebben. Dit betekent dat het publiek, als alle opties nog open zijn, opmerkingen en meningen kenbaar moet kunnen maken aan de bevoegde instanties vóórdat het besluit (i.c. het LHB2015) wordt genomen. Aan deze eis is niet voldaan.

Dit gebrek aan inspraak is niet hersteld. Het Ministerie van I&W beperkt thans de mogelijkheid van inspraak tot het MER2018 en de actualisatie van het LHB. Het MER2018 neemt de B+ vliegroute als uitgangspunt.

Door de inspraak in 2014 te beperken tot de B+ route (Flevoland + een klein stukje route tot en met Wezep) en de inspraak nu te beperken tot de B+ route incl. bijbehorende aansluitroutes zijn de burgers, belangenorganisaties en overheden geschaad in hun rechtsbescherming. Het is in 2014 verkeerd gegaan qua inspraak en dat zal volledig hersteld moeten worden conform het uitgangspunt van de Europese Richtlijn dat burgers inspraak moeten hebben als alle opties nog open zijn.

Bedenking 2: STRdV heeft ernstige bedenkingen tegen het gebrek aan inspraak. STRdV verzoekt om:

- a. De inspraak te laten verlopen conform de regels van artikel 6 lid 4 van de Europese Richtlijn 2011/92 en artikel 7.27 van de Wet Milieubeheer. Dit betekent dat de inspraak opnieuw en dit maal volledig moet plaats vinden.

3. Opmerkingen over het ontwerpbesluit (LHB2018) A, artikel 1 sub g

Definities handelsverkeer en verkeersvlucht

Het ontwerpbesluit bevat een definitie van handelsverkeer. Deze definitie omvat ook vrachtluchten terwijl LA niet toegankelijk is voor vrachtverkeer. Het feit dat LA niet toegankelijk is voor vrachtverkeer is diverse keren op politiek niveau bevestigd en volgt uit de Nota van Toelichting bij het LHB2018. Dit geeft echter onvoldoende rechtszekerheid voor de burger. STRdV is van mening dat in het LHB2018 zelf moet worden vastgelegd dat vrachtverkeer niet is toegestaan. Zij ziet ook geen enkele reden waarom dit niet zou kunnen. Volgens uw Ministerie is aansluiting gezocht bij de definitie van handelsverkeer in de Verkeersverdelingsmaatregel (VVR). Hiermee zet uw Ministerie volgens STRdV de deur open om vrachtverkeer van Schiphol naar LA te verplaatsen. Dit staat haaks op de uitgangspunten die vanaf het eerste begin tot op heden gelden en zoals die ter sprake gekomen zijn in de stukken van uw Ministerie, de Alderstafel, de beraadslagingen in de Eerste en Tweede Kamer en de vaste Kamercommissie Luchtvaart.

Verder bevat het Luchthavenbesluit van 12 maart 2015 een definitie van verkeersvlucht. Dit is een vlucht van een luchtvaartmaatschappij die vervoer van passagiers of vracht ten doel heeft. In het LHB2018 is niet opgenomen dat deze definitie komt te vervallen. De conclusie is dan ook dat het LHB2018 twee definities hanteert, namelijk de definitie verkeersvlucht en de definitie handelsverkeer. Dit leidt tot verwarring leiden met grote gevolgen.

Bedenking 3: STRdV heeft ernstige bedenkingen tegen het hanteren van de definitie van handelsverkeer en verkeersvlucht in het LHB2018. STRdV verzoekt u om:

- a. De definitie van handelsverkeer en de definitie van verkeersvlucht conform de afspraken/moties in de Kamerdebatten (geen nacht/geen vracht) op te stellen en de termen vrachtverkeer/vracht uit beide definities te schrappen.

B, artikel 3 lid 2

Definitie vliegtuigbeweging

Artikel 3 lid 2 van het LHB2018 bepaalt dat het aantal vliegtuigbewegingen maximaal 45.000 bedraagt. Een definitie van "vliegtuigbeweging" ontbreekt bij de definities.

Bedenking 4: STRdV is van mening dat het begrip vliegtuigbeweging moet worden gedefinieerd. STRdV verzoekt u om:

- a. Het begrip vliegtuigbeweging te definiëren als: "een vliegtuigbeweging is een start of een landing".

C, artikel 4

Sluitingstijden

Artikel 4 lid 1 bepaalt wanneer de luchthaven geopend is (6.00-23.00). Het LHB2015 bepaalde wanneer de luchthaven gesloten is (23.00-6.00). Een luchthaven is naar zijn aard open. De huidige regeling die is gebaseerd op openingstijden, geeft dus ruimte deze tijden op te rekken. Om die reden is STRdV van mening dat de oude regeling die is gebaseerd op sluitingstijden, meer rechtszekerheid geeft voor burgers/instellingen/overheden/bedrijven etc. STRdV is van mening dat het gebruik van de luchthaven beperkt moet worden van 7.00 tot 19.00. De luchthaven moet derhalve gesloten zijn van 19.00 tot 7.00 uur.

De vliegroutes op de Veluwe liggen in de nabijheid van stilte(beleids)gebieden. Vroeg in de ochtend en 's avonds is het geluidsniveau in deze gebieden het laagst, zo rond de 20 dB(A). Een laagovervliegend vliegtuig zal in de vroege ochtend onmiddellijk leiden tot slaapverstoring. Ook 's avonds zal ernstige hinder optreden. Niet alleen in Wezep maar ook in de kernen van Wapenveld, Oldebroek, Elburg, Hattem, Heerde, Epe, Oene, Twello, Klarenbeek, Hoenderloo en van de andere van de in totaal 21 gemeentes in Gelderland. Het voorgaande gaat evenzeer op voor de woonkernen van de gemeentes die in de overige 6 provincies liggen die door de laagvlieg- en aansluitroutes getroffen worden. Bedenking 5: STRdV heeft bedenkingen tegen het wijzigen van artikel 4. STRdV verzoekt u om:

- a. Het LHB2018 te baseren op sluitingstijden en de sluitingstijd te bepalen op 19.00 uur tot 07.00 uur zodat geen slaapverstoring en overige hinder optreedt.

Extensieregeling

De extensieregeling geldt conform de tekst van artikel 4 voor verkeersvluchten. Dit lijkt een ruimer begrip dan handelsverkeer. Verkeersvluchten kunnen bijvoorbeeld ook zakelijke vluchten zijn.

Bedenking 6: Het hanteren van twee definities leidt tot verwarring. STRdV verzoekt u om:

- a. Het verschil tussen verkeersvluchten en handelsverkeer duidelijker te definiëren. Voor zover het begrip verkeersvlucht ruimer is, te waarborgen dat de extensieregeling zo beperkt mogelijk wordt gedefinieerd en deze te beperken tot handelsverkeer.

In het LHB2018 is niet opgenomen hoe vaak per periode gebruik mag worden gemaakt van de extensieregeling. Het voornemen gaat er vanuit dat met name in de zomermaanden vanaf LA wordt gevlogen. Dit betekent dus een piek in het aantal vliegtuigen boven de Veluwe. Juist in het seizoen dat toeristen de Veluwe bezoeken om rust te vinden.

Verzoek 2: STRdV verzoekt u om:

- a. In het LHB2018 vast te leggen hoe vaak per periode maximaal van de extensieregeling gebruik mag worden gemaakt.

Nota van toelichting (klein vliegverkeer)

Bladzijde 24 van de Nota van Toelichting bij het LHB2015 vermeldt dat het bestaande klein luchtverkeer op Lelystad Airport van 110.000 vliegtuigbewegingen wordt teruggebracht naar circa 42.000 vliegtuigbewegingen (eindsituatie).

Bladzijde 22 van de Nota van Toelichting LHB 2018 vermeldt 46.500 vliegtuigbewegingen klein luchtverkeer (eindsituatie).

Bladzijde 36 van de Nota van Toelichting LHB 2018 vermeldt 50.000 vliegtuigbewegingen klein luchtverkeer (eindsituatie).

De getallen van het klein luchtverkeer wisselen derhalve steeds. Tevens is niet duidelijk of dit klein vliegverkeer is meegenomen in de geluidsberekeningen. Ook is niet duidelijk waar het klein vliegverkeer (circa 63.500 vliegbewegingen) naartoe wordt verplaatst. Het beleid is gebaseerd op verplaatsing van overlast: overlast van Schiphol verplaatsen naar de regio met het gevolg dat klein vliegverkeer uit die regio moet verdwijnen naar een andere regio met

als gevolg dat dáár de overlast weer wordt vergroot. STRdV heeft ernstige bezwaren als blijkt dat het klein vliegverkeer naar Teuge wordt verplaatst. Dit zal namelijk leiden tot een verdere aantasting van de Veluwe. Teuge heeft immers al circa 80.000 vliegbewegingen per jaar. Ook daar is geen enkele aandacht aan besteed noch getalsmatig noch aan andere effecten. Dat is een ernstige tekortkoming van het MER2014 en het MER2018.

Bedenking 7: STRdV heeft ernstige bedenkingen tegen een beleid dat is gebaseerd op verplaatsing van overlast. Verzoek: STRdV verzoekt u om:

- a. De juiste getallen klein vliegverkeer concreet te noemen;
- b. Te melden of de geluidsberekeningen in het MER 2014/2018 inclusief klein vliegverkeer zijn;
- c. Te melden naar welke regio het klein vliegverkeer wordt verplaatst en wat de effecten daarvan zijn.

Nota van Toelichting (handhavingspunten)

Bladzijde 26 van de Nota van Toelichting vermeldt dat het Besluit Burgerluchthavens ruimte biedt om meerdere handhavingspunten vast te leggen in of in de nabijheid van een andere geluidscontour.

Verzoek 3: STRdV verzoekt u om:

- b. Meerdere handhavingspunten op de Veluwe in te stellen in of in de nabijheid van de stiltegebieden. In deze gebieden geldt een grenswaarde van 40 dB(A). Tevens verzoekt STRdV dat zij wordt betrokken bij het monitoringsprogramma.

Nota van Toelichting (compensatieregeling, bladzijde 41,42)

Verzoek 4: STRdV verzoekt u om:

- a. De compensatieregeling te baseren op geluidsmetingen, verricht in en in de nabijheid van stiltegebieden op de Veluwe.

4. Opmerkingen actualisatie MER 2018

Algemeen

STRdV stuurde u op 20 januari 2018 per e-mailbericht een notitie "Reikwijdte en Detailniveau Uitbreiding Lelystad Airport". STRdV schreef in deze notitie met zo veel woorden waar de actualisatie van het MER2018 in haar optiek aan moet voldoen. Helaas heeft zij moeten constateren dat u niets heeft gedaan met die aanbevelingen (u heeft er zelfs helemaal niet op gereageerd). Het MER2018 voldoet ook in dit opzicht niet aan de daaraan te stellen eisen.

Artikel 8.70 lid 5 Wet Luchtvaart

De wet bepaalt dat bij de vaststelling van een luchthavenbesluit in ieder geval gebruik kan worden gemaakt van gegevens en onderzoeken die niet ouder zijn dan 2 jaar. Het ontwerpbesluit en het MER2018 zijn echter gebaseerd op verouderde rapporten die zijn opgesteld in 2014 of zelfs daarvoor. Enkele voorbeelden: de MKBA en de rapporten van Bureau Waardenburg en Arcadis over de milieueffecten.

Verzoek 5: STRdV verzoekt u om:

- a. Gebruik te maken van gegevens en onderzoeken die niet zijn verouderd en zo te voldoen aan de bepalingen van de Wet Luchtvaart.

Technische leemten/ontbrekende kennis

Artikel 5 jo bijlage IV van de MER Richtlijn 2011/92 eist dat in een MER moet worden vermeld welke moeilijkheden de opdrachtgever heeft ondervonden bij het verzamelen van de vereiste informatie. Het ontbreken van kennis over de effecten van "level" langdurig laagvliegen had hier uitdrukkelijk genoemd moeten worden.

Tevens moet het MER vermelden hoe hiermee wordt omgegaan. Het MER maakt een schatting van de gevolgen van de laagvliegroutes. Echter, gezien de mogelijke milieugevolgen kan men niet zomaar van een inschatting uitgaan zonder enige onderbouwing. Temeer omdat al bij de analyse van de metingen van de belevingsvlucht is gebleken, dat de inschatting van het geluid van "level" vliegen onjuist is. Het uitproberen van "level" vliegen boven een dichtbevolkt land dan wel boven beschermde natuur zonder de consequenties te kunnen overzien is onaanvaardbaar en potentieel groot risico.

Bedenking 8: STRdV is van mening dat de vereiste kennis over de gevolgen van laagvliegen ontbreekt en dat het MER niet kan worden gebaseerd op inschattingen. STRdV verzoekt u om:

- a. Lelystad Airport pas te openen na herziening van het luchtruim waarbij de vliegroutes boven het oude land niet lager zijn dan 18.000 voet.

Beoordeling effecten onder de norm en MKBA

Het MER2018 is sterk gericht op toetsing aan de norm (net als het MER2014).

Ook bij belastingen onder de norm treden effecten op. Veruit het grootste deel van ziekte en overlijden door fijnstof zijn het gevolg van belastingen onder de norm. De Europese en Nederlandse m.e.r.-regelgeving hanteert de norm niet als grens. Een beoordeling van de effecten waarvoor geen norm geldt of van effecten onder de norm moet dus wel degelijk onderdeel uitmaken van een milieueffectrapportage. Dit betekent dat ook effecten onder de norm beschreven moeten worden.

Daar waar wettelijke normen ontbreken (ultrafijnstof, geluid in landelijk gebied) en ook waar effecten onder de normen optreden vindt in de actualisatie geen toetsing plaats. De Commissie voor de m.e.r. vraagt in haar adviezen normaal gesproken ook een beoordeling van effecten onder de norm.

Bedenking 9: STRdV is van mening dat het MER2018 niet voldoet aan de daarvoor geldende eisen. Er dient ook een beoordeling van effecten onder de norm plaats te vinden. STRdV verzoekt u om:

- a. Onderzoek te (laten) doen naar effecten onder de norm en de resultaten daarvan alsnog op nemen in het MER2018.

MKBA

STRdV verzocht de Minister reeds eerder om in het kader van de actualisatie van het MER2018 een deugdelijke, geactualiseerde MKBA op te stellen. Een MKBA waar zij om heeft gevraagd in haar notitie "Reikwijdte en Detailniveau Uitbreiding Lelystad Airport" is niet uitgevoerd. Een MKBA is essentieel voor een goede besluitvorming. Deze MKBA moet de maatschappelijke kosten- en bateneffecten van het vliegverkeer van en naar Lelystad in

de 7 getroffen provincies analyseren, waarbij in elk geval arbeidsplaatsen, toerisme, waardedaling onroerend goed, aantasting van de natuur, aantasting van een veilig/gezond/rustig woon –en leefklimaat aan de orde komen, hierna “een deugdelijke MKBA”. Een deugdelijke MKBA moet door een onafhankelijk adviesbureau uitgevoerd worden.

Bedenking 10: STRdV is van mening dat een deugdelijke, geactualiseerde MKBA ontbreekt. STRdV verzoekt u om:

- a. Een deugdelijke MKBA op te laten stellen door een onafhankelijk adviesbureau.

Mitigerende maatregelen ontbreken

Het MER2018 bevat geen beschrijving van mitigerende maatregelen, dat zijn maatregelen om geluidsoverlast, uitstoot van stikstofoxiden, fijnstof en CO₂ te beperken. Dit is een tekortkoming in het MER2018.

Bedenking 10: STRdV is van mening dat het ontbreken van mitigerende maatregelen in het MER een tekortkoming is.

Verzoek STRdV verzoekt u om:

- a. In het MER2018 mitigerende maatregelen op te nemen.

Bladzijde 5:

“Naderende en vertrekkende vliegtuigen hebben dichtbij de luchthaven hoogterestricties als gevolg van het luchtruim van Schiphol (Schiphol TMA)”.

“Vertrekkende vliegtuigen kunnen daarna zonder restricties doorklimmen voorbij 6.000 voet (1800 meter).

Verzoek 6: STRdV verzoekt u om:

- a. Concreet te omschrijven wat wordt bedoeld met “dichtbij” en “daarna”. Vanaf welk punt in Flevoland gaan vliegtuigen klimmen? Op welke hoogte bereiken de vliegtuigen dan Elburg/Oldebroek/Wezep (uitgaande van de B+ route).
- b. Concreet alle mogelijkheden en onmogelijkheden te beschrijven om de B+ route te verleggen zodat (i) deze niet boven de Veluwe komt en (ii) boven het IJsselmeer stijgt.

Bladzijde 6:

In de tabel op bladzijde 6 zijn diverse aspecten opgesomd, zoals geluid, veiligheid, luchtkwaliteit, ultrafijnstof, klimaat, gezondheid, natuur etc. Verder bevat de tabel de situatie van 10.000, 25.000 en 45.000 vliegbewegingen. Voor wat betreft de situatie van 25.000-45.000 vliegtuigbewegingen is niet bekend hoe de herindeling c.q. de herziening van het luchtruim eruit ziet, dus de ligging en hoogtes van de vliegroutes zijn onbekend. Het MER2014 is dus gebaseerd op fictieve vliegroutes en fictieve vlieghoogtes. Om die reden is het dan ook een slag in de lucht te stellen dat de effecten van 10.000 vliegbewegingen blijven “binnen de effecten van de situatie van 25.000-45.000 vliegbewegingen”. Die effecten zijn namelijk fictief c.q. volledig onbekend.

Verzoek 7: STRdV verzoekt u om:

a. Te erkennen dat de situatie van 25.000-45.000 vliegtuigbewegingen is gebaseerd op fictieve vliegroutes en –hoogtes en het MER2014/2018 ten onrechte geen beeld geven van de eindsituatie. Indien u van mening bent dat het MER2014/2018 wel een goed beeld geeft van de eindsituatie te motiveren waarom bovengenoemd constatering onjuist zou zijn.

Bladzijde 49 (geluid)

Het voornemen is in de zomermaanden vaker vanaf LA te vliegen dan in de winter. Om die reden is het geluidjaargemiddelde geen eerlijk getal. Er dient te worden gekeken per kwartaal.

Verzoek 8: STRdV verzoekt u om:

a. De geluidsbelasting per kwartaal op de Veluwe en in de 6 andere getroffen provincies te onderzoeken en dat te openbaren.

Bladzijde 52 (par. 4.4.9 mogelijke routeoptimalisatie Wezep/Ede)

Deze tekst wekt ten onrechte de suggestie dat er Aldersafspraken zijn gemaakt over experimenteerruimte bij Wezep en Ede. Dit is namelijk niet het geval. In het Aldersadvies van 22 mei 2014 is alleen aandacht besteed aan route-optimalisaties boven Flevoland, zoals eerder doorklimmen tussen Zeewolde en Biddinghuizen. Sommige van die optimalisaties zijn inmiddels doorgevoerd en meegenomen in de inspraak. Andere route-optimalisaties zijn al in het Aldersadvies van 22 mei 2014 afgewezen.

Bedenking 11: STRdV heeft bedenkingen tegen tijdelijke experimenten en verschuiving van vliegroutes. STRdV verzoekt u om:

a. Maximaal in te zetten op een herziening van het luchtruim en geen energie te steken in tijdelijke experimenten c.q verschuiving van vliegroutes;

b. De toezegging van de regering, gedaan door staatssecretaris Dijkzema in haar brief van 12 september 2017 dat niet over de Veluwe en de stiltegebieden of in nabijheid van stiltegebieden wordt gevlogen, na te komen.

c. De beschermende regelgeving ten aanzien van natuurgebieden na te leven.

Bladzijde 55, 56 (dosis-effectrelaties voor hinder en slaapverstoring)

Geluid: In het MER 2014 en ook in het MER2018 is gewerkt met dosis-effectrelaties die zijn gebaseerd op onderzoek rond Schiphol. Op bladzijde 55 en 56 wordt erkend dat deze dosis-effectrelaties niet representatief zijn voor Lelystad e.o.

Dat betekent dat er sprake is van een leemte in kennis. Een leemte in kennis hoeft nog niet direct te betekenen dat een plan geen doorgang kan vinden, maar indien het een wezenlijke leemte in kennis betreft (en dat is hier het geval), dan is het niet alleen logisch, maar

noodzakelijk om verder onderzoek uit te (laten) voeren. Er is hier sprake van een essentiële tekortkoming.

Een punt dat raakt aan het ontbreken van de juiste dosis-effectrelaties betreft de toetsing aan de norm die heeft plaatsgevonden. De hinder van passerende vliegtuigen in een rustige omgeving (zoals langs/boven stiltebeleidsgebieden), het Gelders Natuurnetwerk, Natura 2000 gebieden) is veel hoger dan in een al geluidsbelaste omgeving. De huidige geluidsbelastingen onder de aansluitroutes zijn niet vastgesteld, evenmin als de toename van de geluidsbelastingen (en de daarmee gepaard gaande hinder) vanwege het vliegverkeer. Dit is een essentiële tekortkoming.

De dosiseffectrelatie voor geluidhinder rond Schiphol is niet bruikbaar voor de beoordeling van de laagvliegroutes op de Veluwe. De Veluwe is een rustig/stil gebied. Daardoor is de te verwachten hinder door passerende vliegtuigen veel hoger dan wanneer het een omgeving betreft waar al veel geluidbelasting is. Daarom zou een betere referentie zijn te kijken naar een vergelijkbare situatie.

Bedenking 12: STRdV is van mening dat de dosis-effectrelaties van Schiphol niet representatief zijn voor Lelystad Airport. Nader onderzoek is nodig. STRdV verzoekt u om:

- a. In het MER2018 als referentiekader een situatie te nemen die vergelijkbaar is met de situatie op de Veluwe.

Bladzijde 95 (beschouwing overige milieueffecten)

Op bladzijde 94 van het MER2018 staat dat bij de beschouwing van de 'overige milieueffecten' alleen gekeken is naar routevariant B+. Als motief wordt aangevoerd dat de actualisatie geen verandering brengt in de keuze van routevariant B+ als voorkeursalternatief. Dit duidt op een methodische fout. Je weet namelijk pas of de B+ het voorkeursalternatief blijft als je ook de andere routevarianten hebt beschouwd. Kortom, een essentiële tekortkoming in het MER2018 op basis waarvan de besluitvorming zal sneuvelen bij rechterlijke toetsing.

Bedenking 13: STRdV is van mening dat het MER2018 is gebaseerd op een methodische fout. STRdV verzoekt u om:

- a. Deze fout te herstellen door alle routevarianten te toetsen op mogelijke milieueffecten.

Bladzijde 102, 103, 104 (luchtkwaliteit)

Luchtkwaliteit: op bladzijde 102 staat dat bij de effectberekeningen alleen is gekeken naar emissies die plaatsvinden tot een hoogte van 3000 voet. Bij de motivering van deze keuze

wordt een onsamenhangend verhaal gehouden over menglaag, menglaaghoogte en grenslagen.

De laatste zin van de betreffende alinea op bladzijde 102 ondermijnt de motivering:

“De stoffen kunnen eventueel weer binnen de menglaag komen als overdag de menglaaghoogte stijgt”.

Dit laatste is ongetwijfeld vaak het geval, dus per saldo kan er wel degelijk uitwisseling naar de lagere luchtlagen plaatsvinden. Dit is niet verder uitgewerkt en deze paragrafen hebben een diffuus karakter. Hier is dus sprake van een essentiële tekortkoming.

Bovendien vermeldt de website van het Ministerie van I&W (onder kopje meteorologie) dat de menglaaghoogte een dagelijkse gang kent en dat de menglaaghoogte bij bewolking tot 500 meter reikt en bij veel zon tot wel 2000 meter. Dat betekent dat bij zonnig weer de uitstoot direct naar beneden zal “dwarrelen” als de vliegtuigen niet zijn doorgestegen tot grotere hoogte. Dit betekent dat de effecten voor de luchtkwaliteit zich in een veel groter gebied zullen voordoen dan alleen in de directe omgeving van de luchthaven.

Bedenking 14: STRdV is van mening dat het beperken van de effectberekening tot een hoogte van 3000 voet onjuist is. STRdV verzoekt u om:

a. Ook de emissies die plaatsvinden boven 3000 voet in het MER2018 te betrekken. Bladzijde 111, 112, 113 (par. 7.2.3. ultrafijnstof)

In deze paragraaf staat dat gezondheidseffecten te verwachten zijn van ultrafijnstof, maar dat er nu nog een leemte in kennis is. Bovendien is er geen norm voor ultrafijnstof.

Het gaat om de gezondheid van grote aantallen mensen, dus betreft het een wezenlijke leemte in kennis. Ook hier weer een essentiële tekortkoming.

Daar komt bij dat er in het MER2014 en het MER2018 alleen naar PM10 is gekeken en niet naar PM2,5, terwijl daar wel normen voor gelden. Ook dit is een essentiële tekortkoming.

De Commissie voor de m.e.r. adviseert op bladzijde 12 van haar advies om contouren voor ultrafijnstof te berekenen en een monitoringsprogramma op te zetten.

Bedenking 15: STRdV is van mening dat ook PM2,5 in het MER2018 dient te worden betrokken. STRdV verzoekt u om:

a. Ook de gezondheidseffecten van PM2,5 in het MER2018 te betrekken.

b. Bekend te maken of u het advies van de Commissie voor de m.e.r. opvolgt.

Bladzijde 113, 114 (par. 7.2.4. klimaat)

Klimaat: de CO₂-emissie is alleen berekend voor het deel van de vlucht tot 3000 voet (Tabel 29,30,31). Juist de emissies boven 3000 voet zijn van belang voor de klimaateffecten. Deze zijn in omvang namelijk veel groter. Dit betekent dat voor CO₂ uitstoot de hele routes bekeken moeten worden, ook boven de 3000 voet. Een vliegtuig heeft altijd deze uitstoot

en draagt bij aan klimaatverandering. Er is dus sprake van een onjuiste begrenzing van het studiegebied.

Bedenking 16: STRdV is van mening dat ook de CO₂ uitstoot boven 3000 voet moet worden meegenomen in het MER2018. STRdV verzoekt u om:

- a. Ook de effecten van CO₂ boven 3000 voet mee te nemen in het MER2018.

Bladzijde 114, 115, 116, 117 (gezondheid)

In het geactualiseerde MER zijn de gezondheidseffecten in beeld gebracht met de GES-methodiek. Anno 2018 wordt (ook) gewerkt met de MGR-methode (Milieu Gezondheids Risico) voor gezondheid. Deze is gebaseerd op DALY's (Disability-Adjusted Life Years, een maat voor het verlies van gezonde levensjaren) en daarmee nauwkeuriger. De MGR-indicator is momenteel gericht op luchtverontreiniging en geluid, milieufactoren die, geaggregeerd voor geheel Nederland, aan een substantieel deel van de milieugerelateerde ziektelast bijdragen.

De GES methode is een vrij grove methode. De algemene aanpak bij een milieueffectrapportage is dat de beste wetenschappelijke methode die beschikbaar is wordt gebruikt. Dat is in dit geval de MGR-methode. Daar is het MER2018 niet op gebaseerd. Dit is een tekortkoming in de MER.

Bedenking 17: STRdV is van mening dat gebruik moet worden gemaakt van de beste beschikbare wetenschappelijke methode om de gezondheidseffecten te bepalen. STRdV verzoekt u om:

- a. Het MER2018 te baseren op de MGR methode om de gezondheidseffecten te bepalen.

Bladzijde 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135 (natuur/stikstof/stiltegebied)

Bladzijde 129 (stiltegebieden):

De (laagvlieg)routes zijn gesitueerd boven Natura2000 gebieden en stiltegebieden. Bladzijde 129 van de MER actualisatie vermeldt: "Op de Veluwe ligt een groot stiltegebied met een grenswaarde van 40dB(A). Door de afstand tot het gebied van vliegroutes zal in geen van de routesets deze grenswaarde worden overschreden".

Uit de Omgevingsvisie en Omgevingsverordening en het Milieubeleidsplan van de Provincie Gelderland volgt dat sprake is van stiltegebieden en stiltebeleidsgebieden op de Veluwe. De B+ route over de Veluwe loopt rakelings langs de stiltegebieden ter hoogte van Heerde, Epe, Emst, Vaassen, Apeldoorn en dwars over de stiltebeleidsgebieden ter hoogte van

Wezep/Hattem. Op de Zuid Veluwe (Ede/Wageningen) loopt de vliegroute dwars over de stiltebeleidsgebieden en ter hoogte van Eerbeek/Dieren boven het stiltegebied.

Alhoewel de tekst van het MER2018 belooft dat de grenswaarde van 40 dB(A) in de stiltegebieden op de Veluwe niet wordt overschreden, volgt uit de bijlages van het MER2018 een volstrekt ander beeld. Uit bijlage 14 van het MER2018, en meer specifiek figuur 9, 10, 11, 12, 23 en 24 volgt dat sprake is van overschrijding van de grenswaardes in de stiltegebieden en een toename van geluid in de stiltebeleidsgebieden.

- Uit figuur 23 en 24 blijkt bijvoorbeeld dat de piekgeluidsniveaus van de vliegtuigen die in de stiltegebieden neerslaan ter hoogte van Heerde, Epe, Emst, Vaassen en Apeldoorn/Klarenbeek tussen de 40-65 dB(A) liggen. Dit zorgt voor overschrijding van de norm. Dit betekent dat er beschreven moet worden hoe dit opgelost gaat worden. Hiervoor moeten maatregelen worden genomen die moeten worden vastgelegd.

Verzoek 9: STRdV verzoekt u om:

- a. Met zo veel woorden bekend te maken welke (mitigerende) maatregelen u gaat treffen om te voorkomen dat de grenswaarde van 40 dB(A) die geldt voor de stiltegebieden op de Veluwe niet wordt overschreden;
- b. Met zo veel woorden bekend te maken welke (mitigerende) maatregelen u gaat treffen om te voorkomen dat de geluidsniveaus in de stiltebeleidsgebieden niet toenemen ten opzichte van de huidige situatie;
- c. Met zo veel woorden bekend te maken welke mitigerende maatregelen u gaat treffen voor geluidhinder bij Apeldoorn/Klarenbeek;
- d. Met zo veel woorden bekend te maken dat inwoners van de stiltegebieden in aanmerking komen voor schadevergoeding uit hoofde van onrechtmatige overheidsdaad danwel nadeelscompensatie wegens inbreuk op hun woongenot, waardedaling woningen c.q. aantasting van hun leefomgeving als de door de provincie gestelde grenswaarde van 40 dB(A) wordt overschreden.

Bladzijde 129, 130, 131 (par. 7.7 natuur/stikstof)

Bladzijde 129 van het MER2018 vermeldt dat de kritische depositiewaarde voor stikstof op de Veluwe thans al wordt overschreden. Het MER2014 erkent dat de depositie van stikstof als gevolg van de vliegtuigen vanaf Lelystad een significant negatief effect kan hebben op de Veluwe. Het MER2014 gaat er vanuit dat een passende beoordeling op projectniveau voor Lelystad Airport niet nodig is als de PAS in werking treedt. Bladzijde 131 van het MER2018 vermeldt verder:

“Op grond van artikel 2.12 van het Besluit Natuurbescherming geldt geen vergunningplicht voor het aspect stikstofdepositie indien de toename van de depositie op een stikstofgevoelig habitatype of leefgebied als gevolg van een project onder de grenswaarde

blijft. Voor prioritaire projecten is deze grenswaarde 1 mol/ha/j. Voor bepaalde niet-vergunningplichtige projecten is sprake van een meldingsplicht”.

Bij de beoordeling van de effecten op de natuur vindt, op basis van de PAS, een toetsing plaats aan de hand van de grenswaarde van 1 mol/ha/jaar. Voor een groot aantal Natura2000-gebieden is de grenswaarde echter in de loop van de tijd verlaagd tot 0,05 mol/ha/jaar. De uitstoot van vliegtuigen van Lelystad Airport boven de Veluwe overschrijdt deze waarde, waardoor voor het voornemen een aparte vergunning nodig is (ook onder de PAS). Overigens is STRdV van mening dat vergunningverlening met een beroep op PAS helemaal niet meer mogelijk is gezien het arrest van het Europese Hof van 7 november 2018 in de gevoegde zaken C-293/17 en C-294/17.

Verder ontbreekt een openbare Aerijs-rapportage. De Commissie voor de m.e.r. adviseerde op bladzijde 12 van haar advies om deze gegevens openbaar te maken.

Bedenking 18: STRdV is van mening dat u een Natuurbeschermingswet vergunning dient aan te vragen voor Lelystad Airport (ook onder de PAS). STRdV verzoekt u om:

- a. Alsnog een natuurbeschermingswet vergunning aan te vragen;
- b. De AERIUS rapportage voor een ieder openbaar te maken conform het advies van de Commissie voor de m.e.r.

Bladzijde 131 van de MER-actualisatie meldt over de uitgangspunten van de stikstofberekeningen het volgende:

“De uitgangspunten voor de actualisatie zijn zoveel als mogelijk gelijk aan de uitgangspunten van de berekening uit het MER2014. Zo is het zichtjaar 2020 gehanteerd, zijn alleen bronnen ten gevolge van het vliegverkeer meegenomen en is de toename bepaald ten opzichte van hetzelfde referentiescenario”.

Verzoek 10: STRdV heeft bedenkingen met betrekking tot de berekening van stikstofdepositie. STRdV verzoekt u om met zo veel woorden bekend te maken:

- a. Op basis van welke emissiegegevens de berekening van bureau Waardenburg van 2 juni 2014 en Arcadis d.d. 30 juli 2014 is gebaseerd en met welke vliegroutes en vlieghoogtes is gerekend.
- b. Op basis van welke emissiegegevens de AERIUS berekening van maart 2016 tot stand is gekomen en met welke vliegroutes en vlieghoogtes is gerekend.
- c. Op basis van welke emissiegegevens de AERIUS berekening van 2018 tot stand is gekomen en met welke vliegroutes en vlieghoogtes is gerekend.
- d. Of en zo ja, in hoeverre het huidige gebruik van LA is meegenomen in de emissiegegevens en de depositieberekening.
- e. Welke emissiefactoren nog meer zijn begrepen in de depositieberekeningen.

- f. Of en zo ja, in hoeverre in de berekening de toename van stikstofuitstoot van het wegverkeer dat toeneemt als gevolg van LA, bijvoorbeeld over de A28, A1, A50 (cumulatie van effecten) is meegenomen.
- g. Of en zo ja in hoeverre de berekening van de stikstofdepositie gebaseerd is op de laagvliegroutes.
- h. Het overzicht van de piekbelastingen van de stikstofdepositie die optreedt met de daarbij behorende locaties op de Veluwe.
- i. Het overzicht van de totale stikstofdepositie per ha/jaar op de Veluwe als gevolg van LA gerubriceerd naar jaar, in plaats van de toename van stikstof te noemen ten opzichte van een referentiescenario.
- j. Of en zo ja, in hoeverre de berekeningen van stikstof zich beperken tot emissie en depositie tot een hoogte van 1 km. En voorts of de emissie en depositie van een vliegtuig dat hoger vliegt dan 1 km buiten de berekening wordt gehouden?

Het beroep op de PAS

Het MER2014 gaat er vanuit dat een passende beoordeling op projectniveau voor Lelystad Airport niet nodig is als de PAS in werking treedt. Inmiddels is na de voornoemde uitspraak van het Europees Hof van Justitie duidelijk dat de uitwerking van de PAS niet in overeenstemming is met de Habitatrictlijn. Hiermee vervalt het beroep dat de overheid op de PAS kan doen: eerst moet er een herziening van de PAS of andere wetgeving komen die wel in overeenstemming is met de doelen van de Habitatrictlijn.

Ook het beroep van de Staat op zogenaamde “prioritaire projecten” vervalt, omdat dit onderdeel is van de PAS en dus ook niet zondermeer aan de Habitatrictlijn voldoet. Het staat vast dat de Habitatrictlijn geen prioritaire projecten kent.

Bladzijde 129 van het MER2018 vermeldt dat de kritische depositiewaarde voor stikstof op de Veluwe thans al wordt overschreden. Het MER2014 erkent dat de depositie van stikstof als gevolg van de vliegtuigen vanaf Lelystad een significant negatief effect kan hebben op de Veluwe. Gegeven bovenstaande vaststellingen aangaande de PAS en de uitspraak van het Europees Hof, betekent dit dat er vooralsnog geen laagvliegverkeer boven de Veluwe of andere Natura2000 gebieden waarvan de kritische depositiewaarde sterk wordt overschreden, mogelijk is.

Het is wel mogelijk om in een passende beoordeling (of welke vorm dat ook zal krijgen in de nieuwe wetgeving) mitigerende maatregelen op te nemen tegen de schadelijke effecten van stikstof. Hiervan zegt het Europese Hof van Justitie:

- Artikel 6, lid 3 Habitatrictlijn moet zo worden uitgelegd dat het niet in de weg staat aan een nationale regeling op grond waarvan de bevoegde instanties in het kader van een programmatische aanpak een vergunning voor projecten kunnen verlenen op basis van een passende beoordeling, die in een eerder stadium is uitgevoerd en volgens welke een

bepaalde totale hoeveelheid stikstofdepositie verenigbaar is met de instandhoudingsdoelstellingen van die regeling. Dat is echter slechts het geval wanneer na een grondige en volledige toetsing van de wetenschappelijke deugdelijkheid van die beoordeling kan worden gegarandeerd dat er wetenschappelijk gezien redelijkerwijs geen twijfel bestaat dat geen van de plannen of projecten schadelijke gevolgen heeft voor de natuurlijke kenmerken van het betrokken gebied', hetgeen door de nationale rechter moet worden nagegaan.

Het gaat in bovenstaand citaat met name om de vaststelling dat er 'wetenschappelijk gezien redelijkerwijs geen twijfel bestaat dat geen van de plannen of projecten schadelijke gevolgen heeft voor de natuurlijke kenmerken van het betrokken gebied'. Het is echter wetenschappelijk duidelijk dat bijvoorbeeld voor wat betreft stuifzanden (H2330), oude eikenbossen (H9190) en eiken-beukenbossen met hulst (H9120), die ruim zijn vertegenwoordigd op de Veluwe, er geen adequate ecologische mitigerende maatregelen voorhanden zijn en dat voor het behalen van de instandhoudingsdoelen een forse daling van de stikstofdepositie noodzakelijk is (zie o.a. het themanummer Landschap nr. 2, 2017).

Ook geldt voor deze habitattypen dat er geen voorbeelden zijn van een succesvol beheer waarbij de effecten van stikstof worden gemitigeerd, zonder overige aantasting van het habitat of een resterende grote impact van stikstof op de natuurlijke kenmerken. Kortom, er is grote wetenschappelijke onzekerheid of mitigatie van stikstofeffecten door ecologisch ingrijpen tot de mogelijkheden behoort, en het feitelijke antwoord hierop is tot op heden ontkennend. Dit betekent dat er vooralsnog niet (laag) gevolgen kan worden over de Veluwe.

De overheid kan besluiten tot brongerichte maatregelen in de veeteeltsector om hiermee stikstofdepositieruimte te creëren. Zolang echter de stikstofdepositie de kritische depositiewaarde sterk blijft overschrijden, blijven zowel de negatieve impact als de wetenschappelijke onzekerheid (zoals beargumenteerd in voorgaande) groot. Vooralsnog is echter de prognose dat de stikstofdepositie op de Veluwe nog decennia de kritische depositiewaarden sterk zal overstijgen.

Tot slot van de stikstofproblematiek: vast staat dat positieve effecten gerealiseerd moeten zijn, voordat er extra belasting met stikstof op de Veluwe kan plaatsvinden. Hierover was al jurisprudentie voor de uitspraak van het Europese Hof van Justitie (bijvoorbeeld ten aanzien van de uitbreiding van de haven van Antwerpen). Dit betekent dat opening van een (laag)vliegroute boven de Veluwe op korte termijn uitgesloten is, tenzij de overheid op korte termijn bereid is draconische maatregelen te nemen in de veeteeltsector, waarvan de effecten in het veld op de Veluwe dan groot moeten zijn en wetenschappelijk vastgelegd.

Verzoek 11: STRdV verzoekt u om:

- a. Concreet bekend te maken hoe Nederland gaat voldoen aan het behalen van de doelstellingen van de Habitatrictlijn voor de Veluwe en binnen welke termijn deze gerealiseerd zullen zijn;
- b. Concreet te omschrijven hoe de Staat denkt het laagvliegen boven de Veluwe vorm te kunnen geven in de periode totdat 1) er nieuwe stikstofwetgeving is geformuleerd, 2) de stikstofdepositie tot de kritische depositiewaarde is gereduceerd, 3) de effecten van (brongerichte) maatregelen van voldoende grootte in het veld op de Veluwe wetenschappelijk vastgesteld zullen zijn;
- c. Af te zien van (laag)vliegen boven de Veluwe, omdat dit niet binnen afzienbare termijn verenigbaar gemaakt kan worden met de natuur- en milieuwetgeving.

Bijlage 3: ontwerp-aansluitroutes

Alternatieven: Bijlage 3 doet verslag van het ontwerp-proces van de (enigszins vernieuwde) aansluitroutes. Van een gestructureerd trechteringsproces, zoals de Stichting heeft voorgesteld in haar notitie "Reikwijdte en Detailniveau Uitbreiding Lelystad Airport", is geen sprake geweest. Er hebben wat kleine aanpassingen plaatsgevonden, onder meer op basis van vage noties over te verwachten hinder in woonkernen. Een helder beoordelingskader met de juiste beoordelingscriteria, onder meer gericht op effecten onder de norm, is niet toegepast. Er is bijvoorbeeld niet gekeken naar de karakteristieken van het gebied en wat de laagvliegroutes doen met dit gebied. Ook hier is alleen getoetst aan de norm, en zijn niet de effecten onder de norm beschreven. Daarom is het maar zeer de vraag of de huidige aansluitroutes de voorkeur verdienen. Het ontbreken van een heldere alternatievenafweging is een essentiële tekortkoming.

Bedenking 19: STRdV is van mening dat een heldere alternatievenafweging voor de aansluitroutes ontbreekt. STRdV verzoekt u om:

- a. Een heldere alternatievenafweging met betrekking tot aansluitroutes op te nemen in het MER2018.

Namens Stichting Red de Veluwe,

R.W. Tieskens (voorzitter)

H.N s'Jacob (secretaris)

H.C. Brandsma (penningmeester)