



Samenwerkende Actiegroepen

Tegen Laagvliegen

### **Samenvatting en conclusies zienswijze Natuurvergunning Lelystad Airport**

*In onze zienswijze illustreren wij dat de Natuurvergunning voor Luchthaven Lelystad Airport niet verleend kan worden. Daarvoor voeren wij een groot aantal argumenten aan.*

Onderstaand een aantal punten uit de betreffende hoofdstukken:

- (2): Niet alle relevante documenten zijn ter inzage en essentiële informatie ontbrak.
- (3): De Besluitvorming Lelystad Airport is door de TK controversieel verklaard – het ontwerpbesluit is in strijd met zorgvuldigheids- en motiveringsbeginsel aangezien verlening van een Natuurvergunning voor LA onlosmakelijk verbonden is en noodzakelijk voor de openstelling van LA.
- (4): De minister van LNV heeft de aanvraag op onjuiste gronden in behandeling genomen en had deze buiten behandeling moeten laten. Nu dat niet is gedaan, dient dat alsnog gebeuren.
- (5): LA voldoet niet aan de randvoorwaarden om toegelaten te worden tot de collectieve legalisatie-regeling PAS meldingen. De regeling was bedoeld om met name boerenbedrijven die “te goeder trouw” gebruikt hadden gemaakt van de PAS-melding te bevestigen in hun bestaan. LA is een apart geval aangezien zij volgens de Stichting e.a. niet te goeder trouw hebben gehandeld hebben. Inmiddels is dit zowel door de minister van IenW als de Commissie voor de milieueffectrapportage óók erkend; er is ten onrechte een melding voor de ontwikkeling van LA voor 45.000 vtb gedaan. Ook onder de PAS was het project voor 45.000 vtb reeds vergunningplichtig. Daarmee voldoet de melding ook niet aan de voorwaarden die voor legalisatie zijn gesteld.
- (6): Externe saldering zoals in het ontwerpbesluit is aangenomen is niet mogelijk, aangezien de door de SchipholGroup opgevoerde stikstofrechten naar onze overtuiging niet bestaan. Daarvoor verwijzen we tevens naar de Zienswijze voor Luchthaven Schiphol, door MOB, waarbij de Stichting zich heeft aangesloten. Ook daarom kan de vergunning niet verleend worden.
- (7): De Stichting e.a. stelt zich op het standpunt dat de aanleg en uitbreiding van LA voor 10.000 vtb onlosmakelijk samenhangen met de exploitatie voor 45.000 vtb en dat die uitbreidingen van LA samen één project vormen. Het ‘opknippen’ van het project in twee fasen is niet toegestaan en in strijd met artikel 6, lid 3 van de Habitatrichtlijn. Mitsdien kan de natuurvergunning niet voor slechts 10.000 vtb worden verleend.

(8): De Stichting e.a. voert aan dat de stikstofdepositie door wegverkeer ten onrechte niet is betrokken bij het ontwerpbesluit en dat die depositie in de situatie van 10.000 vtb niet zorgvuldig in kaart is gebracht. Ten onrechte wordt een “afkap” van 500 mvt/rr/etm. Toegepast. Tevens wordt ten onrechte een afkap van 5km vanaf de wegen toegepast en ontbreken relevante wegen in het gebruikte model.

(9): De emissies door vliegtuigen zijn volgens de Stichting te laag berekend. Bovendien wordt er een afkap toegepast op 3.000 voet (914 m). de Stichting stelt zich op het standpunt dat er wetenschappelijk geen reden zijn voor een ‘3.000 voet-afkap’ en dat men ten minste alle vliegroutes boven Nederlands grondgebied had moeten bezien. Met zekerheid kan worden gesteld dat de natuurlijke kenmerken van de betreffende Natura 2000-gebieden ook worden aangetast door de effecten van de vluchten boven de 3.000 voet. Juist het feit dat bij Lelystad Airport vliegroutes over lange afstand op relatief lage hoogte plaatsvinden zou aanleiding moeten zijn om deze routes ook in de emissieberekening te betrekken.

(10): De onderzoeksrapporten voor de vogels zijn niet representatief en niet recent genoeg. Tevens ontbreken belangrijke z.g. “rode lijst” vogelsoorten zoals bijvoorbeeld Grauwe Kiekendief en de Zeearend. Uit onderzoek naar het vlieggedrag van de zeearend blijkt dat de zeearenden de vliegroutes van Lelystad Airport kruisen. De gemeten vlieghoogte van de zeearenden varieert van 0 tot 1400 meter hoogte. De vlieghoogte van de vliegtuigen varieert van 0 tot maximaal 1800 m, waarbij binnen Flevoland over lange stukken op constant hoogte wordt gevlogen (2000 en 3000 voet respectievelijk 600 en 900 meter). Deze enorme vogels vliegen dus in hetzelfde luchtruim als de verkeersvliegtuigen. Het vlieggedrag van de zeearenden in combinatie met groot vliegverkeer van en naar Lelystad Airport leidt tot risico’s voor de individuele vogels en tot gevaren voor de veiligheid van vliegtuigen en hun passagiers.

Het is onduidelijk of, en zo ja, hoe dit gevaar voor de vliegveiligheid gemitigeerd zal worden, en daarmee is het ook onduidelijk wat de mogelijke effecten op de habitats en populaties van meerdere bedreigde vogelsoorten zal zijn. Het ontwerpbesluit is ook op dit punt onvoldoende zorgvuldig voorbereid.