



Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen
Om de Landskroon 3
7722 VG Dalfsen

Hare excellentie mevrouw C. van der Wal-Zeggelink
Ministerie voor Natuur en Stikstof
Postbus 20401
2500 EK Den Haag

Betreft: Stikstofuitstoot Lelystad Airport

Dalfsen, 12 oktober 2022.

Hooggeachte mevrouw van der Wal-Zeggelink,

Namens de Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen (SATL), u niet onbekend, vraag ik graag uw aandacht voor het volgende.

Ons land ziet zich voor grote materiële én immateriële opgaven geplaatst om tijdig en afdoende de stikstof- en overige emissieproblematiek het hoofd te bieden. Vooral boeren weten zich daardoor in hun bestaan bedreigd, en met hen velen in hun omgeving. U en uw collega P. Adema van LNV, aan wie wij een brief van gelijke strekking sturen, weten dat natuurlijk als geen ander.

Tegelijkertijd blijkt uit recentelijk gewobd materiaal dat het ministerie van IenW onverdroten doorgaat met het uitwerken van narratieven om Lelystad Airport (LA) te kunnen openen. En dat gebeurt niet met de intentie een gepaste bijdrage te leveren aan het oplossen van de emissie- en klimaatcrises. Integendeel. Uit de stukken blijkt dat IenW wil proberen om milieuwinst als gevolg van krimp bij Schiphol één-op-één te verbinden aan de opening van LA, maar een kind begrijpt dat de winst bij Schiphol in rook opgaat, als de 'weggekrompen' vluchten vanaf LA uitgevoerd gaan worden. Schiphol, nu no. 2 op de door uw ministerie opgestelde ranglijst van grootuitstoters, zal misschien iets dalen, *maar daar staat tegenover dat LA met stip op plaats 20 zal verschijnen.*

In zijn rapport 'Wat wel kan' adviseert de heer J. Remkes om prioriteit te geven aan het, desnoods gedwongen, uitkopen van de 500 à 600 piekbelasters. Hij bestempelt dit als de 'minst kwade oplossing'. Namen van bedrijven noemt hij niet, maar hij spreekt wel de verwachting uit dat vooral naar agrarische ondernemingen zal worden gekeken. De heer Remkes sluit echter uitdrukkelijk industriële bedrijven niet uit.

Tegen deze achtergrond plaatsen wij de volgende 9 kanttekeningen over Lelystad Airport.

1. Bedreiger van N-2000 gebieden. Vliegveld Lelystad ligt zelf dicht bij Natura2000 gebied. Daarenboven lopen de geprojecteerde B+ routes en grote delen van de aansluitroutes laag over de door stikstof en andere emissies nu al zwaar overbelaste Natura2000 gebieden van met name de Veluwe en Salland, maar ook van de Weerribben/Wieden. Bovendien zullen deze gebieden geconfronteerd worden met toenemend wegverkeer van en naar Lelystad. (Actuele prognoses van de provincie Flevoland gaan uit van extra wegverkeer voor 7 miljoen vliegtuigpassagiers.)

2. Piekuitstoter nr. 20. Blijkens de PAS-melding 2019 van het luchthavenbedrijf zelf zal LA bij de beoogde 45.000 vliegtuigbewegingen (vtb.) leiden tot een toename van 524.000 kg NO_x uitstoot.

Alleen al door deze toename ten opzichte van het referentieniveau zou LA zich hiermee op plaats 20 van de Top 100 van stikstofuitstoters nestelen. Luchthaven Schiphol staat na Tata steel op plaats 2.

3. Onvolledige stikstofberekeningen. Onderzoek van SATL heeft aangetoond dat het luchthavenbedrijf bij zijn berekeningen niet alle wegverkeer van en naar Lelystad op correcte wijze heeft meegenomen. Zo waren alle voor de Natura2000 cruciale wegen – wegen binnen 5 km van een Natura2000 gebied - weggelaten in de bepaling van de LA-gerelateerde emissies. Dit betekent dat de uitstoot nog hoger zal uitvallen dan 524.000 kg NO_x. Van overheidswege is inmiddels erkend dat de berekeningen van lenW en de Schiphol groep onjuist waren. (Het OM doet op dit moment onderzoek of er sprake is geweest van kwade trouw.)

4. Meeste uitstoot niet meegerekend. Bij het berekenen van de 524.000 kg NO_x zijn alle emissies boven 900 meter weggelijfd. Het hoeft geen betoog dat het hierbij om een veelvoud gaat van wat onder 900 meter wordt uitgestoten en dat deze emissies hoe dan ook ergens zullen neerslaan, met alle gevolgen van dien voor natuur en klimaat. En dat terwijl de emissieberekeningen bedoeld zijn om *alle* effecten op milieu en klimaat zo goed mogelijk in beeld te brengen, opdat verantwoorde beleidskeuzes gemaakt kunnen worden. De emissieproblematiek overstijgt het regionale, nationale en sectorale en valt niet (langer) te rijmen met schijnbewegingen en uitzonderingen.

In dit verband vragen wij aandacht voor het antwoord dat SATL al in december 2019 heeft ontvangen van de EC (zie bijlage: email van 18 december 2019 van ENV NECD TEAM, DG.Env C.3 – Clean Air). Hieruit blijkt dat Nederland de emissies boven de 900 meter niet rapporteert, maar dat deze wel degelijk als memo-items moeten worden opgenomen in de rapportages aan de EC. Dat roept de vraag op of Nederland deze emissies inmiddels heeft gerapporteerd en of het niet voor de hand ligt deze emissies in de berekening van depositie mee te nemen.

5. Salami-aanvraag. Het luchthavenbedrijf probeert de hoge stikstofcijfers (en andere hem onwelgevallige uitkomsten) te maskeren c.q. te omzeilen door een natuurvergunning aan te vragen voor een eerste tranche van slechts 10.000 vtb. Europese regelgeving vereist evenwel aanvragen voor complete projecten, in dit geval dus voor 45.000 vtb. SATL en andere partijen keren zich tegen deze gefaseerde salami-aanpak en zullen de aanvraag voor 10.000 vtb. tot op het hoogste niveau aanvechten.

6. Waterbedoplossing. Zoals hierboven al is aangegeven, speelt lenW met het narratief om de emissie- en omgevingswinst die met krimp naar 440.000 vtb. op Schiphol kan worden geboekt te koppelen aan de voorwaarde dat LA opengaat voor 45.000 vtb. Het is zonneklaar dat hier sprake is van een waterbedoplossing, die niet zal bijdragen aan het oplossen van de milieu- en klimaatproblemen. Niet spreiden, maar generiek en substantieel verminderen van de belasting van milieu en omgeving is geboden voor de luchtvaartsector, die immers tot de grootste vervuilers behoort en zonder ingrepen nog lang zal blijven behoren. Nu willen kapitaliseren op ongewisse technologische ontwikkelingen is onverantwoord. Met 440.000 vtb. zet lenW overigens in op de bovengrens van een door het ministerie zelf gedefinieerde bandbreedte van 400.000 – 440.000 vtb. die nodig zouden zijn om Nederland adequaat te faciliteren. De Staatsagent van het ministerie van Financiën evenwel oordeelt dat een aantal van 350.000 vtb. voldoende is. Ook CE Delft komt op dat getal uit in haar onderzoek uit 2021. Zo bezien is er dus, alleen al om die reden, geen enkel nut of noodzaak om Lelystad Airport voor groot handelsverkeer te openen.

7. Blokkade woningbouw. De berekeningen in de Passende Beoordeling t.b.v. de aanvraag natuurvergunning laten zien dat de stikstofuitstoot van LA op termijn elk jaar opnieuw 334.000 (volgens de PAS-melding uit 2016) tot 524.000 kilo NO_x (volgens de geactualiseerde PAS-melding uit 2019) bedraagt (waarbij nota bene emissies alleen zijn berekend tot 900 m hoogte en het netwerkeffect van wegverkeer te beperkt was). Ter vergelijking: de realisatie van een typische

woonwijk van 150 woningen kost 718 kg NO_x. In plaats van LA kunnen dus 70.000 woningen gebouwd worden. Elk jaar opnieuw! En uit het Europees Luchtvaart Milieurapport 2022 van EASA blijkt opnieuw, dat juist bij vernieuwing van de vliegtuigen de stikstof-emissies naar verwachting onevenredig sterk toenemen. De conclusie is dan ook dat een opening van LA voor groot handelsverkeer verregaand negatieve gevolgen heeft voor de ontwikkelruimte van Nederland.

8. Zinloos salderen. Uit diverse berekeningen blijkt dat LA - net als de meeste regionale luchthavens in Europa - gedoemd is een verliesgevend vliegveld te blijven. Alleen de eerste van drie investeringsfasen is afgerond en daarbij is nu al het totaal van de geraamde kosten voor de complete aanleg ruim overschreden (ruim € 200 mln i.p.v. de geraamde investering van ca € 90 mln). En ondertussen lopen de exploitatiekosten almaar op. Salderen van stikstofruimte zou de financiële problemen nog verder vergroten en bijdragen aan - wat in de economie wordt genoemd - 'sunk cost fallacy': goed geld naar kwaad geld blijven dragen. Gemeenschapsgeld wel te verstaan. Salderen ten behoeve van LA zal bovendien de salderingsmogelijkheden voor agrariërs beperken.

9. Vertrouwenscrisis. Voor boeren, dorpsgemeenschappen en bestuurders in Noord- en Oost-Nederland is het een onverteerbare gedachte: boeren dwingen hun bedrijven te sluiten en tegelijkertijd LA als piekuitstoter toestaan te beginnen. 'Het is onbegrijpelijk en onaanvaardbaar dat de stikstofproblematiek alleen maar op de boeren wordt betrokken en niet ook op de luchtvaart en de industrie,' aldus bijvoorbeeld de voltallige gemeenteraad van Oldebroek in december 2019. Gaandeweg is, ook bij aanvankelijke voorstanders in de omgeving, het besef gerijpt dat de macro-economische bijdrage van dit 'vakantievliegveld' niet alleen nihil of zelfs negatief is, maar juist een rechtstreekse bedreiging vormt voor de materiële en immateriële kernwaarden van de Gelderse, Overijsselse, Drentse, Friese en Flevolandse regio's: rust en natuur. Kernwaarden die ook landelijk van onschatbare waarde zijn. Nederland is beter af zonder vakantievliegveld Lelystad.

SATL bundelt de krachten van 25 burgergroepen uit 5 provincies. Zij maken zich grote zorgen over de kwalijke gevolgen van een opening van LA voor (recreatie-) economie, woon- en leefomgeving, natuur en klimaat én over de vertrouwenscrisis die zich al jaren aftekent ten opzichte van 'Den Haag'. Door middel van onderzoek, dialoog en - als het niet anders kan - juridische procedures tracht SATL deze kwalijke gevolgen te keren. Met provinciale en gemeentelijke overheden onderhoudt SATL goede contacten.

Over genoemde punten zouden wij graag met u en uw ambtenaren op korte termijn van gedachten willen wisselen. Een reactie uwerzijds zien we daarom met belangstelling tegemoet.

Een afschrift van deze brief gaat naar de leden van de Eerste en Tweede Kamer en naar regionale en provinciale instanties.

Met hoogachting en vriendelijke groet, namens SATL,

dr. ir. Leon Adegeest (voorzitter)
voorzitter@satl-lelystad.nl

c.c. - Minister M.G.J. Harbers van Infrastructuur en Waterstaat
- Leden van de Eerste en Tweede Kamer
- Provinciale en regionale besturen

Bijlage

E-mail van de EC over het rapporteren van emissies boven 900 m (3000 voet)

Van: <ENV-NECD@ec.europa.eu>

Datum: 18 december 2019 om 09:35:58 CET

Aan: <m.bekooy@schoemaker.nu>

Kopie: <ENV-NECD@ec.europa.eu>

Onderwerp: Antw.: **Question national emission inventories and projections and reporting NOx air traffic to the European Commission**

Dear Ms Bakooy,

Thank you for your email, and apologies for this delayed reply.

The Clean Air unit of the Directorate-General for Environment of the European Commission follows the implementation of Directive (EU) 2016/2284 referred to in your email.

As you rightly point out, under Article 8 of this Directive Member States have to report air pollutants emissions inventories, including for NOx. However, Article 4(3)(a) of the Directive specifies that emissions from aircraft beyond the landing and take-off cycle are not accounted for with regard to complying with the national reduction commitments and a linear reduction trajectory established in Article 4(1) and (2); they have nevertheless to be reported, as “memo item”, according to the reporting template in use (latest version available at: https://www.ceip.at/ms/ceip_home1/ceip_home/reporting_instructions/annexes_to_guidelines/), but are not included in the “national totals” used for compliance checking.

It is correct that, in the case of the Netherlands, these “memo item” emissions related to cruise traffic have not been reported. We will make sure that, in view of next year’s review of the national emissions inventories, the point is passed to the Netherlands that these “memo items”, even if not included in the “national totals” used for compliance checking, are nevertheless to be reported.

Best regards,

ENV NECD TEAM

DG.Env C.3 – Clean Air



Website: <http://ec.europa.eu/environment>

Follow us on:   

From: M. Bekooy <m.bekooy@schoemaker.nu>

Sent: Wednesday, November 6, 2019 5:58 PM

To: ENV NECD <ENV-NECD@ec.europa.eu>

Subject: Question national emission inventories and projections and reporting NOx air traffic to the European Commission

Dear Sir/ Madam,

In am writing you with a question on the national reporting in accordance with the EMEP/EEA Guidebook and the NEC directive. We at Schoemaker Advocaten represent a client who is litigating against the amount of NOx deposition in air traffic in the Netherlands.

In this context our client has asserted on the basis of the Directive (EU) 2016/2284 (NEC-directive) that the reporting by Dutch authorities (in this case mainly the National Institute for Public Health and the Environment) on the civil aviation portion of NOx combustion emissions is incomplete as it includes LTO traffic but not cruise traffic over 914 meters.

By or under articles 8 to 10 of Directive (EU) 2016/2284 (NEC-directive) Member States have to prepare inventory reports of emissions based on the EMEP/EEA air pollutant emission inventory Guidebook. The EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook of 2016, July 2017, states in paragraph 1.A.3.a, 1.A.5.b. Aviation, p. 3,

"The emissions to be included comprise the civil aviation portion of combustion emissions from mobile sources related to the movement of people and/or freight by air.

The activities comprise:

- international airport traffic (LTO cycles \leq 3000 ft (914.4 m))*
- international cruise traffic (> 3000 ft (914.4 m))*
- domestic airport traffic (LTO cycles \leq 3000 ft (914.4 m))*
- domestic cruise traffic (> 3000 ft (914.4 m))."*

We would be much obliged if you could refer us to the department responsible for monitoring and reporting on NOx emissions in the Commission and inform us whether the commission has the ability to take action against incomplete reporting of NOx emissions by Member States. Can you answer this question?

Many thanks in advance,

Kind regards,
partly on behalf of Bernard Nauta,

Maaïke Bekooy

SCHOEMAKER
advocaten

Schoemaker advocaten
Keizerstraat 19
7411 HD Deventer

postadres:
Postbus 454
7400 AL Deventer

telefoon 0570-613015
mobiel 06-23411307
fax 0570-618761
Kvk nr: 08194141