



Rijksoverheid

## Samenvatting

van de zienswijzen op het  
ontwerp luchthavenbesluit en milieueffectrapport voor de  
luchthaven Lelystad

Zienswijzeperiode 20 juni 2014 tot en met 31 juli 2014

Datum	augustus 2014
Door	Directie Participatie
Status	<b>Definitief</b>

## 1 Inleiding en leeswijzer

Voor u ligt de samenvatting van zienswijzen op het ontwerp luchthavenbesluit en milieueffectrapport voor de luchthaven Lelystad. De directie Participatie van het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft alle binnengekomen zienswijzen verzameld. De directie Luchtvaart van dat ministerie analyseert de reacties en beantwoordt deze.

Deze samenvatting beschrijft de hoofdlijnen van de zienswijzen en is bedoeld om betrokkenen binnen en buiten de overheid te informeren.

### **Participatie**

Het luchthavenbesluit en het milieueffectrapport voor de luchthaven Lelystad zijn overeenkomstig de Wet luchtvaart en de Wet milieubeheer voorbereid. Dit betekent dat de Awb afdeling 3.4 is toegepast en een ieder zes weken in de gelegenheid is gesteld om een zienswijze in te dienen.

#### *Gerichte vragen*

Om de zienswijzen zo goed mogelijk in het besluitvormingsproces mee te kunnen nemen, werd een ieder uitgenodigd te reageren, bijvoorbeeld op vragen als:

- *Staan er naar uw mening onjuistheden in het ontwerp luchthavenbesluit en het MER?*
- *Zijn er grote zaken en/of belangen over het hoofd gezien?*
- *Wordt u geraakt in uw belang? Zo ja, kunt u dat toelichten?*

#### *Informatiebijeenkomsten*

Tijdens de zienswijzeperiode zijn vier informatieavonden georganiseerd door de leden van de Alderstafel Lelystad, die totaal door ongeveer 500 belangstellenden zijn bezocht.

### **Petitie**

Werkgroep 'VliegOp uit Biddinghuizen', onderdeel van Dorpsbelangen Biddinghuizen, heeft gedurende de zienswijzetermijn een petitie aangeboden aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu. Deze petitie is ondertekend door 1717 mensen. De petitie is niet als zienswijze aangemerkt.

## Samenvatting van de zienswijzen

### Aard en aantal zienswijzen

Op het ontwerp luchthavenbesluit en milieueffectrapport voor de luchthaven Lelystad kwamen in totaal 955 zienswijzen binnen, ingediend mede namens 237 personen en organisaties.

Van de 955 reacties is het overgrote deel - 862 – afkomstig van particulieren. De ondernemers uit de regio hebben 39 reacties gegeven, overheidsinstanties 14, buurt- en/of bewonersverenigingen 10 en door natuur- en/of milieuorganisaties zijn 8 reacties ingediend en 22 overig. De meeste reacties komen uit: Biddinghuizen 402, Dronten 147 en Zeewolde 105.

### Strekking van de zienswijzen

De strekking van de zienswijzen wordt, onderverdeeld naar onderwerp, hierna kort weergegeven. De weergave is niet volledig. In het verantwoordingsdocument worden de zienswijzen en de reacties daarop weergegeven. Na afronding van de procedure voor de vaststelling wordt het luchthavenbesluit Lelystad bekendgemaakt in het Staatsblad. Het verantwoordingsdocument wordt zo snel mogelijk daarna samen met het vastgestelde luchthavenbesluit gepubliceerd.

#### Hinderbeleving in het algemeen

In veel van de zienswijzen wordt gesteld dat het imago van de polder door de uitbreiding van de luchthaven onder druk komt te staan. Men vindt dat de gekozen rust door de uitbreiding van de vliegbewegingen teniet wordt gedaan, er schade aan het milieu zal ontstaan, gezondheidsproblemen gaan optreden, de veiligheid vermindert en de kwaliteit van leefomgeving zal afnemen.

#### Geluid

De meeste participanten hebben zorgen over de toenemende geluidsoverlast en de consequenties van deze extra geluidsbelasting op de leefomgeving voor mens en natuur. Daarbij worden twijfels geuit over de in het milieueffectrapport gebruikte berekeningen en de simulaties die zijn gemaakt over de hoeveelheid geluid op bepaalde locaties. Verder bestaat er onduidelijkheid over de cumulatie van geluidsoverlast als gevolg van Schiphol en het toenemende wegverkeer. Participanten geven ook aan dat er diverse locaties ontbreken in het MER, met als gevolg onderschatting van het aantal gehinderden.

#### Routestructuur

Een groot deel van de participanten gaat in op de routestructuur. In welke mate ligt de B+ variant reeds vast? De voorgestelde variant wordt als lawaaiig, brandstofverspillend en onveilig betiteld. Met name de doorstart boven Biddinghuizen krijgt in dit kader veel kritiek. Veel besproken is het niet nakomen van de afspraak aan de Alderstafel om boven het 'oude land' een vlieghoogte van 6000ft aan te houden. De huidige gegevens bieden op dit punt geen zekerheid. Routeoptimalisatie voor het midden van woonkernen wordt noodzakelijk geacht. Verder vinden veel mensen dat bij de keuze van de routes meer rekening wordt gehouden met dieren en de natuur dan met mensen.

#### Effecten op de natuur

Meerdere participanten geven aan dat ten onrechte geen passende beoordeling plaatsvond voor de effecten op de Natura 2000 gebieden. Participanten maken zich grote zorgen over de Oostvaardersplassen en de vogels in de polder. De belevingswaarde en de recreatieve waarde van de natuurgebieden zijn onvoldoende in beeld gebracht, zoals de waarde van stiltegebieden. Ook is er geen rekening gehouden met indirect negatieve effecten op natuurgebieden ten gevolge van het verplaatsen van de kleine luchtvaart naar de omringende luchthavens, zoals Teuge.

#### Stikstofdepositie

Het MER bevat volgens participanten onvoldoende en/of onjuiste informatie over stikstofdepositie. Mogelijke significante effecten op natuurgebieden kunnen hierdoor niet in kaart worden gebracht. Er gelden strikte normen voor bedrijven voor stikstofdepositie, terwijl er wel mogelijkheden zijn voor de uitbreiding van een vervuilende luchthaven.

#### Agrarische sector

Een terugkomende onderwerp is de zorg en onduidelijkheid over de schadelijke gevolgen voor de landbouwsector. Er is vrees voor de kwaliteit, opbrengst en afzet van de gewassen en de mogelijkheden voor biologische landbouw. Verder wordt ook gesteld dat de gevolgen voor de veeteelt totaal niet in kaart zijn gebracht.

#### Economie

De mogelijke groei van de werkgelegenheid wordt in twijfel getrokken en staat volgens participanten niet in verhouding tot de maatschappelijke kosten van een uitbreiding van de luchthaven. Participanten geven aan inkomsten mis te lopen door afnemend aantal recreanten en door minder mogelijkheden om bedrijfsactiviteiten uit te kunnen blijven voeren of uit te breiden.

De financiële consequenties van de luchthaven komen in veel zienswijzen aan de orde. De luchthaven wordt door participanten niet als rendabel of pas vanaf 2035 als rendabel gezien. Men is bang dat wegens een krappe exploitatie de openingstijden gaandeweg worden verlengd en er dan nachtvluchten worden toegestaan om het vliegveld rendabel te houden. Veel mensen vinden dat het (belasting)geld dat in de luchthaven wordt gestopt beter op een andere manier kan worden besteed.

#### Kleine luchtvaart

Door diverse participanten wordt aandacht gevraagd voor de kleine luchtvaart, zoals de zweefvliegerij. Men vindt dat uitbreiding van Lelystad leidt tot grote gevolgen voor die sector, zoals het niet meer in Flevoland kunnen (zweef)vliegen. Ook vindt men dat er duidelijkheid moet komen over het alternatief voor Lelystad.

#### Nut & Noodzaak

De behoefte aan uitbreiding van de luchthaven Lelystad wordt in twijfel getrokken aan de hand van onder andere stabiliserende groeicijfers van Schiphol, de technologische ontwikkeling -stillere vloot, grotere en schonere vliegtuigen- en de capaciteit op andere luchthavens.

#### Waardedaling

Participanten uiten zorgen over de waardedaling van huizen. Gemeenten pleiten voor adequate ruimtelijke en financiële oplossingen. Onder andere door routeoptimalisatie om zo waardedaling grotendeels te voorkomen.

#### Beperkingenbeleid & windenergie

In het MER ontbreken volgens diverse betrokkenen conclusies over de relatie tussen het beleid en de ontwikkeling van windenergie enerzijds en de uitbreiding van luchthaven Lelystad anderzijds. Verzoek is om beperkingsmaatregelen in het kader van de vliegveiligheid te beperken tot datgene wat strikt genomen noodzakelijk is.

#### Procedure

Participanten vinden dat uitbreiding van de vliegbewegingen is gebaseerd op de (middel)lange termijn, wat betekent dat de milieueffecten ook op deze termijn moeten worden onderzocht. De fasering is inmiddels al opgeschoven, met als gevolg een onduidelijke onderbouwing en het onnauwkeurig in kaart brengen van de milieueffecten. Tot slot verlangen participanten na uitvoering van de eerste tranche, een evaluatie en onderzoek naar de milieueffecten, alvorens over te gaan op de uitbreiding naar de tweede tranche van de luchthaven Lelystad.