



Aantekenen
Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Directie Participatie
t.a.v. de minister van Infrastructuur en Waterstaat
mevrouw C. van Nieuwenhuizen-Wijbenga
Postbus 20901
2500EX DEN HAAG

Onderwerp: zienswijze Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050

Geachte mevrouw Van Nieuwenhuizen,

Het college van B&W en de gemeenteraad van de gemeente Dronten dienen hierbij een zienswijze in naar aanleiding van de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 (hierna: OL) die u ter inzage heeft gelegd. We kunnen ons in grote lijnen vinden in de door u geschetste vergezichten in de OL aangaande luchtvaart in algemene zin en de rol van Lelystad Airport in het Nederlandse luchtvaartbestek. Dat gezegd hebbende, willen we uw aandacht richten op een aantal voor ons belangrijke punten.

De gemeente Dronten is niet tegen de komst van Lelystad Airport. Wel zijn we na openstelling één van de gemeenten die het zwaarst getroffen worden door vliegtuigoverlast. Dat is de aanleiding om de onderhavige zienswijze bij u in te dienen. Het doel is om onze inwoners en ondernemers in de kernen Dronten, Biddinghuizen en Swifterbant niet te confronteren met onevenredige (en onnodige) gevolgen van de opening van Lelystad Airport.

Ter voorkoming van misverstanden merken wij op dat we met de indiening van deze zienswijze niet tot inzet hebben om ons ten principale te verzetten tegen de ontwikkeling van Lelystad Airport. Wij erkennen dat de ontwikkeling van de luchthaven positieve economische gevolgen heeft of kan hebben voor bepaalde bedrijfstakken in de regio en in Dronten. Tegelijkertijd is er bij ons het besef dat, afhankelijk van de inrichting en de omvang van de ontwikkeling, er ook ernstige negatieve gevolgen kunnen optreden voor de inwoners van onze gemeente en de gevestigde instellingen en ondernemers.

Bijlage(n): --



De Rede 58
8251 EX Dronten



Postbus 100
8250 AC Dronten



Telefoon:
+140321



www.dronten.nl

In deze notitie geven we een aantal aandachtspunten. De belangrijkste vijf boodschappen zijn:

1. *Ons standpunt ten aanzien van Lelystad Airport: wacht tot herindeling luchtruim (2023);*
2. *De opening van Lelystad Airport moet gepaard gaan met extra investeringen van het Rijk;*
3. *Neem hinderbeleving en het WHO advies mee als factoren in uw integraal meet- en monitoringsprogramma;*
4. *Lelystad Airport: wél overloopluchthaven Schiphol, géén luchtvracht, géén nachtvluchten en geen autonome groei;*
5. *De duurzaamheidsdoelstellingen in de OL geven een vertekenend beeld.*

In deze zienswijze lichten we de bovenstaande boodschappen nader toe.

1. Ons standpunt ten aanzien van Lelystad Airport: wacht tot herindeling luchtruim (2023)

U schrijft in de OL dat de effecten van de coronacrisis niet worden meegenomen, maar omdat u daarvoor gekozen heeft, roepen sommige passages bij voorbaat al vragen op. U schrijft in de OL dat het kabinet voornemens is om Lelystad Airport eind 2021 te openen. Dat is tegenstrijdig met uw claim dat Lelystad Airport dient als overloopluchthaven van Schiphol dient, wetende dat Schiphol de komende jaren voldoende capaciteit heeft als gevolg van vraaguitval door COVID-19 en de daarop volgende coronacrisis. De verwachting van Schiphol zelf is dat het niet tot 2023 aan het maximale aantal vluchten (500.000) komt. Als er weer groei van het aantal vluchten en passagiers plaatsvindt, zal dat stapsgewijze en gedoseerde groei zijn, aldus Dick Benschop (CEO van Royal Schiphol Group)¹.

Ook luidt de luchtvaartsector zelf de noodklok. Brancheorganisatie IATA, de International Air Transport Association, zei in maart 2020 al dat de helft van de luchtvaartmaatschappijen failliet zal gaan als ze geen overheidssteun krijgen. Het is dus ook nog mogelijk, dat wanneer er wel vraag is naar vluchten, er geen en/of te weinig aanbod is van vluchten.

Samenvattend: u spreekt uit dat Lelystad Airport in 2021 zal openen, wetende dat er tot 2023 geen vraag is naar Lelystad Airport. Dat is onlogisch en roept vragen op.

Ons standpunt ten aanzien van de opening van Lelystad Airport is onveranderd ten opzichte van onze eerder ingediende zienswijze op het ontwerp-luchthavenbesluit voor Lelystad Airport². Ons standpunt is dat met de opening van het doorontwikkelde Lelystad Airport gewacht moet worden tot het Nederlandse luchtruim heringedeeld is (dus naar verwachting tot 2023, of later als het luchtruim dan nog niet heringedeeld is). Voor ons zijn bij die herindeling de volgende punten van belang:

- Zorg voor het hoger laten aanvliegen of het sneller laten stijgen op Schiphol en Lelystad Airport, zodat de vlieghoogte boven Flevoland omhoog kan gaan;

¹ <https://nos.nl/artikel/2330857-schiphol-topman-op-z-n-vroegst-in-2023-terug-op-het-oude-niveau.html>

² [Zienswijze](#), dd. 14 februari 2019



- Onderzoek of het Schiphol wachtgebied verplaatst kan worden naar het noordwesten, boven het IJsselmeer;
- Onderzoek of de Schiphol aanvliegroute van en naar Schiphol zoveel als mogelijk verplaatst kan worden naar het noordwesten boven het IJsselmeer;
- Onderzoek in hoeverre de aanleg van een nieuwe aanvliegroute naar Schiphol de huidige route over Flevoland kan ontlasten en welke hinderbeperking dat op kan leveren.

U schrijft in de plan-MER van de OL (p. 93) dat er *“in de Luchtruimherziening die wordt voorbereid zal worden aangegeven worden hoe omgegaan zal worden met mogelijkheden voor sneller stijgen en dalen”*. Dat is wat ons betreft te laat en moet worden onderzocht voor de opening van Lelystad Airport.

Daarnaast vinden we het van belang dat alle moderne technieken maximaal ingezet worden (precisienavigatie, stillere en duurzamere vliegtuigen etc.). Juist omdat de ontwikkeling van Lelystad Airport consequenties kan hebben ten aanzien van de ruimtelijke keuzes die de gemeente in de toekomst mogelijk moet maken (bv bij woningbouw). We merken hierbij op dat, gezien de ligging van Lelystad Airport, de inwoners, instellingen en bedrijven in de gemeente Dronten het aller zwaarst getroffen zullen worden. Dat maakt het, vanuit de beginselen van behoorlijk bestuur, waaronder begrepen het zorgvuldigheids- en evenredigheidsbeginsel en het beginsel van evenwichtige afweging van belangen, des te noodzakelijker om nog een relatief overzienbare tijd te wachten totdat er een heringedeeld luchtruim is en de meest ernstige gevolgen daardoor kunnen worden voorkomen.

2. De opening van Lelystad Airport moet gepaard gaan met extra investeringen van het Rijk

U schrijft in de OL (p. 39):

“Reizigers, zo blijkt uit onderzoek (KiM, 2018a), vertrekken graag vanaf een luchthaven die dichtbij ligt. Regionale luchthavens zijn, met uitzondering van Lelystad Airport die als overloopluchthaven fungeert, daarmee belangrijk voor de bereikbaarheid van regio’s. (.). De Rijksoverheid vindt dat regionale luchthavens (waarvoor lenW bevoegd gezag is) zich moeten ontwikkelen voor de regio’s waarin ze liggen. Dat is in lijn met de aanbevelingen uit de Proefcasus Eindhoven (Van Geel, 2019). De belangrijkste lusten en lasten van deze luchthavens liggen immers in de omliggende regio. Lelystad Airport vervult daarbij ook de rol van overloopluchthaven van Schiphol, zodat daar ruimte vrijkomt voor vluchten die het (inter)continentale netwerk versterken.”

In de bovenstaande passage willen we u graag wijzen op twee zaken. Ten eerste willen we er op wijzen dat Lelystad Airport ook belangrijk is voor de bereikbaarheid van Flevoland. De bovenstaande passage doet vermoeden dat dit niet zo is, omdat Lelystad Airport als overloopluchthaven van Schiphol geldt, maar dat is onjuist. We willen u vragen dit punt in de OL te wijzigen.

Ten tweede willen we erop wijzen dat er oog moet zijn voor de inpassing van Lelystad Airport in de regionale economie, omdat er aantoonbare regionaal-economische spin-off effecten te behalen zijn. Daarom moeten wat de gemeente Dronten betreft de Rijksinvesteringen in Lelystad Airport ook gepaard moeten gaan met extra (rijks)investeringen in de (regionale) bereikbaarheid van de luchthaven en het voorzieningenniveau in de regio. Dat wordt pregnanter door het besluit om in Flevoland

100.000 woningen te bouwen, waarvan ook een voor substantieel aantal woningen in Dronten gebouwd gaan worden. We zijn benieuwd naar uw beschouwing op dit vlak.

3. Neem hinderbeleving en het WHO advies mee als factoren in uw integraal meet- en monitoringsprogramma

U schrijft in de OL:

“Zodra Lelystad Airport opent als overloopluchthaven voor Schiphol, start ook een integraal meet- en monitoringprogramma over het gebruik en de effecten van de luchthaven. De uitkomsten maakt de overheid voor iedereen toegankelijk. Daarnaast gebruikt de Rijksoverheid de uitkomsten om de aannames over de luchthaven, routes en vlieghoogtes uit de milieueffectrapportage (MER) van Lelystad Airport te vergelijken met de praktijk. Hiermee kan de Rijksoverheid beoordelen of bijsturen wenselijk is”.

De gemeente Dronten is van mening dat integrale meet- en monitoringsprogramma's niet voldoende passend zijn om de hinder als gevolg van vliegtuigoverlast te meten en/of berekenen. Er moet wat de gemeente Dronten betreft meer recht gedaan worden aan de beleving van hinder, die tussen individuen onderling erg verschillend is. Vanzelfsprekend achten we het van belang dat er bij een meet- en monitoringsprogramma ook goed inzichtelijk wordt gemaakt welke mate van overlast voor de Rijksoverheid acceptabel is, op basis waarvan beoordeeld wordt of bijsturen wenselijk is, of niet. Daarnaast merken we op dat hinder betrekkelijk eenzijdig geformuleerd is en gericht is op geluidshinder, terwijl de effecten van (ultra)fijnstof (en andere schadelijke stoffen) op de gezondheid ook als substantiële hinder mogen worden beschouwd.

Daarnaast vragen we u rekening te houden met de adviezen van TO70 over de World Health Organisation (WHO) richtlijnen voor omgevingsgeluid van Lelystad Airport³ (*WHO Environmental Noise Guidelines*). De WHO doet de volgende aanbevelingen ten aanzien van luchtvaart:

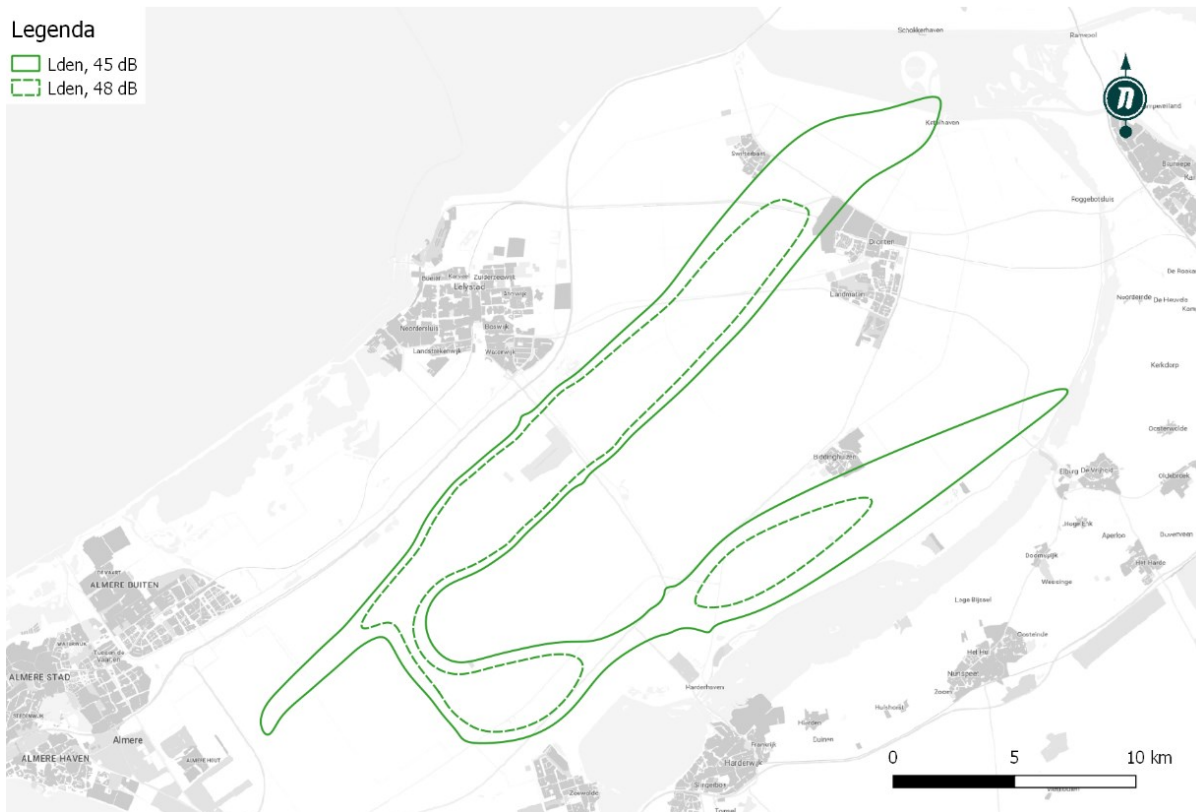
1. Beperk de jaargemiddelde geluidbelasting tot 45 dB(A) Lden om nadelige gevolgen voor de gezondheid (ernstige hinder) te voorkomen;
2. Beperk de jaargemiddelde geluidbelasting in de nacht tot 40 dB(A) Lnight om verstoring van slaap te voorkomen;
3. Neem "passende maatregelen" om het geluid van het vliegverkeer te verlagen tot onder deze waarden, onder andere door wijzigingen in de luchtvaart infrastructuur (zoals het toewijzen van preferente start en landingsbanen en/of het wijzigen van vliegpaden)

We vragen u deze richtlijnen van de WHO te volgen om gezondheidsschade aan burgers van Dronten te voorkomen. Figuur 1 toont het gebied waarbinnen momenteel een afweging moet plaatsvinden over ruimtelijke ordening (48 dB(A) Lden) en de WHO advieswaarde (45 dB(A) Lden). Als u in de Luchtvaartnota de keuze maakt om dat richtlijnen van de WHO niet te volgen, zorgt dat volgens Dronten voor onnodige gezondheidsschade aan onze inwoners. Bij de gemeente Dronten moeten we ook beleidskeuzes (zoals over woningbouw) kunnen baseren op de geldende regels voor Lelystad Airport. Graag ontvangen we uw beschouwing op dit aspect

³ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/06/05/bijlage-3-to70-rapport-18-171-33-advies-who-richtlijnen-finale-versie-september-2019>



Figuur 1: Geluidscontouren Lelystad Airport overdag (vergelijking Lden, 45dB en 48dB). (Bron: TO70).



4. Lelystad Airport: wél overloopluchthaven Schiphol, geen autonome groei, géén luchtvracht, géén nachtvluchten

In de OL schrijft u dat Lelystad Airport de rol van overloopluchthaven van Schiphol vervult (tot een max. van 45.000 vluchten). Daar zijn we het mee eens. Voor de gemeente Dronten betekent dat ook dat er geen verdere autonome groei plaatsvindt van Lelystad Airport, maar de groei van de luchthaven voortkomt vanuit het vraagsurplus van Schiphol, omdat er onvoldoende aanbod is van uit te geven *slots* (max. 500.000). In uw Kamerbrief van 9 december 2019 heeft u de Tweede Kamer geïnformeerd over het marktonderzoek Lelystad Airport als overloopluchthaven van Amsterdam Airport Schiphol. In deze brief geeft u aan dat, gezien de voorwaarde van de EU waardoor de markt gereguleerd mag worden, vrije markttoegang niet geheel mag worden uitgesloten (Verkeersverdelingsregel). Op basis van een analyse moet rekening worden gehouden met een autonome groei van circa 10 tot 20%. Deze benadering wijkt af van het beeld dat wij steeds hebben gehad als het gaat om de overloopfunctie van Lelystad Airport en ook het beeld wat u schetst in de OL. We zijn benieuwd naar uw beschouwing op dit vlak. In de OL lezen we dat luchtvracht wordt afgehandeld via Schiphol Airport en Maastricht Aachen Airport. Ook lezen we dat luchtvracht wordt afgehandeld door zogeheten *full freighters*, maar ook in het vrachtruim van passagierstoestellen (*belly freight*). We gaan er



vanuit dat luchtvracht ook in de verre toekomst enkel vanaf Schiphol en Maastricht afgehandeld wordt. Wellicht is het een expliciete vermelding waard om in de Luchtvaartnota te onderschrijven dat Lelystad Airport (en ook andere regionale luchthavens m.u.v. Maastricht) niet voor luchtvracht gebruikt gaan worden (in overeenstemming met het Luchthavenbesluit Lelystad Airport).

We lezen in de OL dat u vanwege slaapverstoring als gevolg van vliegtuiglawaai het aantal nachtvluchten wil verminderen (van/naar Schiphol Airport, Eindhoven Airport en Rotterdam The Hague Airport). We lezen echter niets over nachtvluchten vanaf Lelystad Airport. Wat de gemeente Dronten betreft mag de notie worden toegevoegd dat Lelystad Airport geen nachtvluchten afhandelt; de luchthaven is van 23:00 tot 06:00 uur gesloten (Luchthavenbesluit Lelystad Airport, artikel 5.2.2.).

5. De duurzaamheidsdoelstellingen in de OL geven een vertekenend beeld

U stelt een aantal publieke belangen centraal, waaronder Nederland duurzaam. Luchtvaart is niet duurzaam en de verwachting is ook niet dat er op middellange (of zelfs lange termijn) duurzaam wordt gevlogen. De OL rijmt niet met vigerend klimaatbeleid (niet van Dronten, niet met het Klimaatakkoord, niet met het Parijsakkoord en ook niet met de Strategic Development Goals). Concreet wordt er in de OL bijvoorbeeld gestreefd naar een halvering van de CO₂ emissies van de luchtvaart in Nederland in 2050 ten opzichte van 2005. In internationale klimaatpolitiek is een vergelijking met 1990 de standaard. Toen begonnen de internationale klimaatonderhandelingen nadat de wetenschap op de gevaren van klimaatverandering had gewezen. Door 2005 als ijkjaar te nemen, en het doel om emissies slechts te halveren, zullen de emissies in 2050 nog steeds boven die van 1990 liggen. Daarnaast leert de geschiedenis ons dat (nationale en internationale) klimaatdoelstellingen zelden gehaald worden. U geeft duurzaamheid dus wel aandacht, maar de bijdrage van de luchtvaart aan het behalen van (inter)nationale klimaatdoelstellingen is (te) laag.

Tot slot

Wij verzoeken u om de passages in de OL over de opening van Lelystad Airport (2021) aan te passen en de uitkomst van de herindeling van het luchtruim af te wachten, om zo onomkeerbare en onevenredige schade aan de gemeente Dronten (en ook de regio) te voorkomen. Wij merken hierbij wederom op dat er nog geen onderbouwde argumentatie bekend is waaruit kan blijken dat er in 2021 voldoende vraag is om Lelystad Airport te openen. Daarom kan de relatief korte tijdspanne tot 2023 wat de gemeente Dronten betreft worden afgewacht. Voorts ontvangen we graag uw antwoorden op de door ons gestelde vragen en/of tekstuele suggesties.

We zijn eens met uw notie dat de betrokkenheid van regionale overheden bij de ontwikkeling van luchthavens onmisbaar is. We blijven hierover graag met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in gesprek. We ontvangen – als een van de in de toekomst meest belaste gemeenten rondom Lelystad Airport – graag een persoonlijke reactie op deze zienswijze.

Hoogachtend,

De gemeenteraad van Dronten,



Datum : 16 juni 2020
Bladnr. : 7
Kenmerk : U20.004833/ GO/ HT

E. Geldorp
Griffier

J.P. Gebben
Voorzitter

Het college van burgemeester en wethouders van Dronten,

T. van Lenthe
Secretaris

J.P. Gebben
Burgemeester



Datum : 16 juni 2020
Bladnr. : 8
Kenmerk : U20.004833/ GO/ HT

Corsanummer : U20.004833
Naam auteur : H. Tissingh
Team : Gebiedsontwikkeling
Telefoonnummer :

Concept/Verzendinstructie

Verzenden op : maandag 8 juni 2020
Kopie aan : Archief
Scanstraat : Stuur een kopie naar DIV. Zij scannen het document ter
completering van Corsa.
Bijlage(n) :
Opmerkingen :

