



Rijksdienst voor Ondernemend Nederland
Afdeling Vergunning en Handhaving
Postbus 40225
8004 DE Zwolle

Plaats: Wageningen,

Datum: 25 maart 2021

Betreft: zienswijze Ontwerpbesluit vergunning Wet natuurbescherming Exploitatie Lelystad Airport

Geachte Minister,

Hierbij ontvangt u de zienswijze van Mooi Wageningen, Vereniging tot behoud van natuur en landschap in en om Wageningen, op het ontwerpbesluit vergunning Wet natuurbescherming Exploitatie Lelystad Airport. Mooi Wageningen komt al meer dan 15 jaar op voor natuur en landschap in en om Wageningen.

De zienswijze betreft onderstaande punten:

Externe saldering van stikstofdepositie met activiteiten van Luchthaven Schiphol onjuist

Artikel 14 van het ontwerpbesluit geeft aan: *“Royal Schiphol Group N.V. stelt middels externe saldering, als saldogever, per voor stikstofgevoelige habitatype en/of leefgebied van soorten overbelast hexagoon stikstofruimte ter beschikking aan saldonemer, N.V. Luchthaven Lelystad, die overeenkomt met 95,94 ton/NO_x/jaar stikstofemissie en de daaruit voortvloeiende stikstofdepositie, waarvan 67,16 ton/NO_x/jaar stikstofemissie en de daaruit voortvloeiende stikstofdepositie nodig is om het project Exploitatie Lelystad Airport te kunnen uitvoeren. Het verschil komt ten goede aan de natuur en is niet meer inzetbaar door Royal Schiphol Group N.V. Dit laatste is geborgd in de vergunning voor Schiphol.”*

Mooi Wageningen kan niet instemmen met deze saldering. U concludeert dat via onderhavige vergunning voor Lelystad Airport en de inperking van de rechten in de vergunning van Luchthaven Schiphol directe samenhang is gewaarborgd. En dat de stikstofdepositie veroorzaakt in de situatie van de exploitatie van Lelystad Airport met 10.000 vliegtuigbewerkingen handelsverkeer, volledig wordt gesaldeerd met de afname van toegestane depositie door inperking van de rechten van Luchthaven Schiphol op dezelfde locaties van stikstofgevoelige habitatypen en leefgebieden van soorten.

Mooi Wageningen is van mening dat saldering, voor zover dit al wenselijk is, alleen mogelijk is met onherroepelijk vergunde rechten. Voor Luchthaven Schiphol is in het kader van de Wet

natuurbescherming geen onherroepelijke vergunning verleend, waarin stikstofdepositierechten zijn vastgelegd. Nu deze vergunning ontbreekt is saldering ook niet aan de orde. Eerst zal via een vergunningprocedure duidelijk moeten worden welke bestaande emissierechten en dientengevolge depositierechten aan Luchthaven Schiphol kunnen worden toegekend. Zo is bijvoorbeeld niet uitgesloten dat hierbij als referentiedatum 7 juni 1994 zal moeten worden gehanteerd, waardoor er sowieso geen rechten voorhanden zijn om over te dragen aan Lelystad Airport. Wij verwijzen hierbij naar het handhavingsverzoek, d.d. 23 september 2019, van Coöperatie Mobilisation for Environment.

Stikstofemissie boven 3.000 voet niet meegenomen

In de passende beoordeling is aangegeven dat de stikstofdepositie als gevolg van de stikstofemissie boven 3.000 voet niet is meegenomen. Mooi Wageningen vindt dat deze depositie alsnog in beeld moet worden gebracht. Redenen hiervoor zijn:

- De bijdrage van het vliegverkeer aan de stikstofdepositie boven 3.000 voet is ongelijk aan nul en ook niet verwaarloosbaar. De depositie op deze hoogte is met name afhankelijk van de menging van de luchtlaag. Met name op zonnige dagen ligt deze menglaag aanzienlijk hoger dan 3.000 voet.
- Het vliegverkeer van en naar Lelystad Airport kruist het Natura 2000 gebied Veluwe en Natura 2000 Rijntakken op een hoogte tussen 3.000 en 9.000 voet, terwijl het vliegverkeer van en naar Luchthaven Schiphol deze Natura 2000 gebieden aanzienlijk hoger passeert. De bijdrage van vliegverkeer Lelystad Airport aan de stikstofdepositie op deze Natura 2000 gebieden is verhoudingsgewijs aanzienlijk hoger dan van het vliegverkeer Luchthaven Schiphol.
- Met behulp van AERIUS is het mogelijk de stikstofdepositie als gevolg van stikstofemissies boven 3.000 voet te berekenen.
- In de recente (tussen)uitspraak (d.d. 20 januari 2021) van de Raad van State inzake het Tracébesluit ViA15, is aangegeven dat ook de stikstofdepositie (groter dan nul) van emissies op grotere afstand dan 5 km moet worden meegenomen. In het verlengde hiervan kan worden geconcludeerd dat dit ook van toepassing is voor stikstofdeposities van emissies op een afstand van meer dan 3.000 voet.

Voorgenomen 10.000 vliegbewegingen en doorgroei naar 45.000 te zien als één project

In artikel 3 lid 2 van het ontwerpbesluit tot wijziging van het Luchthavenbesluit Lelystad is opgenomen dat het aantal vliegbewegingen beperkt is tot 45.000 per gebruiksjaar. In de toelichting wordt aangegeven dat, gezien de huidige luchtruimstructuur er op Lelystad Airport maximaal 10.000 vliegbewegingen per gebruiksjaar mogelijk zijn. Om door te groeien naar 45.000 vliegbewegingen is een herziening nodig van de luchtruimstructuur en een vergroting van de capaciteit in het Nederlandse luchtruim. Na herziening van het luchtruim kan zonder wijziging van het luchthavenbesluit het vliegveld doorgroeien naar 45.000 vliegbewegingen.

Mooi Wageningen concludeert dat de uitbreiding van Lelystad Airport met 10.000 vliegbewegingen onlosmakelijk is verbonden met de doorgroei naar 45.000 vliegbewegingen. Immers in de vergunningvoorschriften van het ontwerpbesluit tot wijziging van het Luchthavenbesluit Lelystad is

hiervoor expliciet geen fasering opgenomen. Daarnaast is voor de exploitatie van Lelystad Airport ook altijd uitgegaan van minimaal 45.000 vliegbewegingen. Dit betekent dat voor het onderhavige besluit in het kader van de Wet natuurbescherming ook moet worden uitgegaan van 45.000 vliegbewegingen. De stikstofemissie en stikstofdepositie zal al gevolg hiervan ook flink toenemen.

Conclusie

Op grond van bovenstaande zienswijze concludeert Mooi Wageningen dat negatieve effecten op Natura 2000 Veluwe, Natura 2000 Rijntakken en Natura 2000 Binnenveld niet zijn uitgesloten. Mooi Wageningen verzoekt u om de vergunning Wet natuurbescherming Exploitatie Lelystad Airport niet te verlenen.

Hoogachtend,

Vereniging Mooi Wageningen