

DE BRAUW  
BLACKSTONE  
WESTBROEK

**PER AANGETEKENDE POST**

De minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit  
Directoraat-generaal Natuur, Visserij en Landelijk Gebied  
T.a.v. [REDACTED]  
Postbus 20401  
2500 EK DEN HAAG

Claude Debussylaan 80  
Postbus 75084  
1070 AB Amsterdam

T +31 20 577 1771  
F +31 20 577 1775

Tevens per e-mail: [REDACTED]

Datum 28 november 2019

Uw ref. DGNVLG-NV / 19236935  
Onze ref. M33610590/6/20712669/NvdB

mr. [REDACTED]  
E [REDACTED]  
mr. [REDACTED]  
E [REDACTED]  
T [REDACTED]  
T [REDACTED]  
F +31 20 577 1775

Betreft: Handhavingsverzoek MOB | Zienswijze Lelystad Airport

Excellentie,

Op 10 oktober 2019 heeft u N.V. Luchthaven Lelystad ("**Lelystad Airport**") geïnformeerd over een tot u gericht handhavingsverzoek van MOB. Het handhavingsverzoek strekt tot het per direct beëindigen en beëindigd houden van alle activiteiten die door Lelystad Airport worden verricht en die volgens MOB momenteel in strijd zouden zijn met de Wet natuurbescherming. U heeft Lelystad Airport in de gelegenheid gesteld uiterlijk op 29 november 2019 een zienswijze te geven op het handhavingsverzoek. Lelystad Airport maakt hierbij van deze gelegenheid gebruik.

Lelystad Airport verzoekt u het handhavingsverzoek af te wijzen. Lelystad Airport verricht geen activiteiten die in strijd zijn met de Wet natuurbescherming. Zelfs als dat anders zou zijn, geldt dat handhaving niet aan de orde is vanwege concreet zicht op legalisatie. Tot slot zou handhaving onevenredig zijn in verhouding tot de daarmee te dienen belangen. Lelystad Airport licht een en ander hierna nader toe.

## 1 REGULERINGSKADER HUIDIG GEBRUIK

- 1.1 Lelystad Airport – onderdeel van Royal Schiphol Group – is de exploitant van luchthaven Lelystad (de "Luchthaven").<sup>1</sup> De luchthaven is op dit moment alleen in gebruik voor openbaar burgerlijk luchtverkeer (*general aviation*) en niet voor handelsverkeer.
- 1.2 Het luchthaventerrein Lelystad is in 1973 in gebruik genomen. In 1988 werd Lelystad Airport een zelfstandige NV. Op 23 april 1991 werd het eerste aanwijzingsbesluit van kracht (**bijlage 1**).<sup>2</sup> In dit besluit werd een geluidzone voor de kleine burgerluchtvaart (bkl-verkeer) vastgesteld. Bkl is een geluidbelastingmaat voor de kleine luchtvaart. Bij besluit van 9 december 1999 werd de grenswaarde voor de kleine burgerluchtvaart gewijzigd van 50 bkl naar 47 bkl (**bijlage 2**).<sup>3</sup>
- 1.3 Daarnaast is in 2001 onder andere een Ke-zone (Kosteneenheid) vastgesteld voor Lelystad Airport.<sup>4</sup> Door de Ke-geluidzone kunnen naast het bkl-verkeer ook hefschroefvliegtuigen en vaste vleugelvliegtuigen met straalaandrijving gebruik maken van Lelystad Airport. Op grond van artikel 6 van dit aanwijzingsbesluit uit 2001 ("Aanwijzingsbesluit 2001") (**bijlage 3**) geldt rond het luchtvaartterrein een geluidzone voor luchtvaartuigen als bedoeld in artikel 25, eerste lid, onder a, van de Luchtvaartwet met een grenswaarde van 35 Ke en met de geluidcontouren behorende bij de maximale waarden 40, 45, 50, 55 en 60 Ke. Deze geluidzone met bijbehorende contouren is aangegeven op de topografische kaart, opgenomen in bijlage 81, behorende bij het Aanwijzingsbesluit 2001. In Bijlage A van het Aanwijzingsbesluit 2001 is opgenomen dat het luchtvaartterrein bestemd is voor gebruik door openbaar nationaal en internationaal burgerluchtverkeer, met inbegrip van ultra lichte vliegtuigen (ULV's).<sup>5</sup>
- 1.4 De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State ("ABRvS") heeft het Aanwijzingsbesluit 2001 bij uitspraak van 10 oktober 2007 herroepen (nadat in eerdere uitspraken de beslissing op bezwaar was vernietigd)<sup>6</sup>, maar bij wijze van voorlopige voorziening bepaald dat de luchthaven Lelystad inwerking mag zijn

<sup>1</sup> IATA: LEY, ICAO: EHLE.

<sup>2</sup> Besluit van 23 april 1991, Aanwijzingen inzake Luchthaven Lelystad, nr. RLDNI/L 91.004141, *Stcrt.* 1991, 83.

<sup>3</sup> Besluit van 9 december 1999, Wijziging aanwijzing negen kleine luchtvaartterreinen i.v.m. de verandering grenswaarde in de aanwijzingen van 50 bkl naar 47 bkl, nr. DGRLDNI/ L 99.350220, *Stcrt.* 2000, 4.

<sup>4</sup> Besluit, als bedoeld in artikel 27 juncto artikel 24 van de Luchtvaartwet, houdende wijziging van het besluit van 23 april 1991, nr. RLDNI/L 91.004141 (*Stcrt.* 1991, 83), gewijzigd bij besluit van 9 december 1999, nr. DGRLDNI/ L 99.350220 (*Stcrt.* 2000, 4) waarbij het luchtvaartterrein Lelystad is aangewezen, alsmede vaststelling van de Ke-geluidzone, *Stcrt.* 2001, 229.

<sup>5</sup> Bijlage A bij het Aanwijzingsbesluit 2001, Beschrijving van de ontwikkeling van het luchtverkeer alsmede de voor de berekening van de geluidbelasting toegepaste luchtverkeersgegevens als bedoeld in artikel 20, tweede lid, onder d, sub 2 en 3, van de Luchtvaartwet.

<sup>6</sup> ABRvS 5 november 2003; zaaknr. 200204636/1; ABRvS 4 mei 2005, zaaknr. 200408054/1.

als ware het Aanwijzingsbesluit 2001 van kracht.<sup>7</sup> Op 16 oktober 2009 is een nieuw aanwijzingsbesluit tot stand gekomen. De ABRvS heeft dit aanwijzingsbesluit vernietigd op 7 december 2011 en heeft opnieuw bepaald dat de luchthaven Lelystad inwerking mag zijn als ware het Aanwijzingsbesluit 2001 van kracht.<sup>8</sup>

- 1.5 Het Luchthavenbesluit Lelystad Airport van 12 maart 2015 ("**Luchthavenbesluit 2015**")<sup>9</sup> vervangt de Omzettingsregeling luchthaven Lelystad zoals deze door het bevoegd gezag was vastgesteld op grond van het overgangsrecht in de Wet Regelgeving burger- luchthavens en militaire luchthavens ("**Wet RBML**").<sup>10</sup> De Omzettingsregeling heeft het aanwijzingsbesluit van 23 april 1991, gewijzigd bij het Aanwijzingsbesluit 2001, op grond van de Luchtvaartwet en conform de Wet RBML overgeheveld naar de Wet luchtvaart. Ook vervangt het Luchthavenbesluit 2015 de voorlopige voorziening van de ABRvS in de hierboven genoemde uitspraak van 7 december 2011. Tot slot biedt het Luchthavenbesluit 2015 de basis voor de hierna in paragraaf 2 te bespreken uitbreiding van luchthaven Lelystad Airport voor handelsverkeer. In het MER bij het Luchthavenbesluit 2015, dat is gemaakt ten behoeve van de uitbreiding van Lelystad Airport, is als referentiesituatie uitgegaan van de voorzetting van het gebruik zoals toegestaan in het Aanwijzingsbesluit 2001.<sup>11</sup>
- 1.6 Het huidige gebruik van Lelystad Airport valt binnen de kaders van het Aanwijzingsbesluit 2001. Dit besluit is vastgesteld vóór de referentiedatum van 7 december 2004. Het Luchthavenbesluit 2015 heeft het huidige gebruik van Lelystad Airport voor het *general aviation* verkeer niet gewijzigd of beperkt. Het gebruik volgens het Aanwijzingsbesluit 2001 en het Luchthavenbesluit 2015 is dus toegestaan.<sup>12</sup> Zie ook de minister van Infrastructuur en Waterstaat:

*"Het huidige gebruik van Lelystad Airport met klein verkeer valt binnen de kaders van de oude gebruiksvergunning, het Aanwijzingsbesluit uit 2001 op grond van de Wet luchtvaart. Dit besluit is vastgesteld voor de Europese referentiedatum van 7 december 2004, waarop de lijst van gebieden van communautair belang als bedoeld in de Habitatrichtlijn is vastgesteld. Dat wil zeggen dat voor deze datum nog geen*

<sup>7</sup> ABRvS 10 oktober 2007, nr. 20060568/1.

<sup>8</sup> ABRvS 7 december 2011, ECLI:NL:RVS:2011:BU7100.

<sup>9</sup> Besluit van 12 maart 2015 tot vaststelling van een luchthavenbesluit voor de luchthaven Lelystad (Luchthavenbesluit Lelystad), *Stb.* 2015, 130.

<sup>10</sup> Regeling van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, van 30 maart 2015 nr. IENM/BSK-2015/53443, houdende omzetting van de bepalingen omtrent het luchthavenluchtverkeer uit het aanwijzingsbesluit van de luchthaven Lelystad, in verband met de vernieuwing van de regelgeving voor burgerluchthavens en militaire luchthavens (Omzettingsregeling luchthaven Lelystad), *Stcrt.* 2015, nr. 8355.

<sup>11</sup> Zie het onderzoek in het kader van het MER Lelystad Airport 2014 van Bureau Waardenburg (Deel 4E: Deelonderzoek Beschermde Natuurgebieden), 31 maart 2014, bijv. p. 13, 38 en 54.

<sup>12</sup> Zie ABRvS 30 maart 2010, nr. 200903784, gebaseerd op HvJ EU 23 maart 2006, C-209/04 (*Commissie/Oostenrijk*) en HvJ EU 14 januari 2010, C-226/08 (*Stadt Papenburg*).

*vergunningplicht gold voor activiteiten die kunnen leiden tot schade aan de natuur.*<sup>13</sup>

- 1.7 Het Aanwijzingsbesluit 2001 en het Luchthavenbesluit 2015 stellen geen maximum aan het aantal vliegtuigbewegingen. De vliegtuigbewegingen moeten wel passen binnen de hierboven besproken bkl- en Ke-geluidzones.<sup>14</sup> Het huidige vliegverkeer vindt plaats binnen deze geluidzones.<sup>15</sup>
- 1.8 Van handelen in strijd met de Wet natuurbescherming is dus geen sprake. Het handhavingverzoek moet daarom worden afgewezen.

## 2 REGULERINGSKADER UITBREIDING LELYSTAD

- 2.1 Zoals hierboven vermeld voorziet het Luchthavenbesluit 2015 in de uitbreiding van de luchthaven Lelystad voor handelsverkeer. In het Luchthavenbesluit 2015 is onder meer de ruimtelijke indeling van de luchthaven vastgelegd, in het bijzonder de omvang en ligging van de start- en landingsbaan. Het Luchthavenbesluit 2015 voorziet in een verlenging van de start- en landingsbaan van 1.250 m naar 2.700 m<sup>16</sup> en een verbreding van de start- en landingsbaan van 30 m tot 45 m.
- 2.2 Bij besluit van 12 januari 2016 heeft de gemeenteraad van Lelystad vervolgens naar aanleiding van het Luchthavenbesluit 2015 op grond van artikel 8.8, derde lid Wet luchtvaart het bestemmingsplan "Lelystad – Uitbreiding luchthaven" vastgesteld. Het bestemmingsplan legt de start- en landingsbaan vast overeenkomstig het Luchthavenbesluit 2015. Het plan maakt tevens de oprichting mogelijk van een nieuwe passagiersterminal op het luchthaventerrein. Ingediende beroepen tegen het bestemmingsplan zijn in de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 18 januari 2017<sup>17</sup> verworpen. Het bestemmingsplan is daarmee onherroepelijk geworden.

### MER en stikstofdepositie

- 2.3 Ten behoeve van het Luchthavenbesluit 2015 is in 2014 een milieueffectrapport (MER) opgesteld. In het kader van het MER zijn stikstofdepositieberekeningen en effectbeoordelingen uitgevoerd voor de uitbreiding van Lelystad Airport met handelsverkeer en het wegverkeer (verkeersaantrekkende werking van de

<sup>13</sup> Brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 15 oktober 2019 over toezeggingen naar aanleiding van AO luchtvaart 11 september 2019, p. 6 onder het kopje 'Lelystad Airport'. <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/amendementen/detail?id=2019Z19725&did=2019D41106>.

<sup>14</sup> Vgl. ABRVS 18 juli 2018, ECLI:NL:RVS:2018:2449 (*Vliegbasis Woensdrecht*).

<sup>15</sup> Terinzagelegging handhaving rapportage Lelystad Airport 2018, Inspectie Leefomgeving en Transport, *Start*, 8 mei 2019, nr. 26170.

<sup>16</sup> De operationele lengte van de startbaan is 2.400 meter en van de landingsbaan 2.100 meter.

<sup>17</sup> ECLI:NL:RVS:2017:129.

uitbreiding).<sup>18</sup> Daarnaast is ten behoeve van het Luchthavenbesluit 2015 een uitvoerbaarheidstoets in het licht van de Natuurbeschermingswet 1998 uitgevoerd.<sup>19</sup> Het MER 2014 is in 2018 geactualiseerd.<sup>20</sup>

2.4 Voor Lelystad Airport was sinds de inwerkingtreding van het PAS op 1 juli 2015 ontwikkelingsruimte gereserveerd. Deze ruimte was gereserveerd in segment 1 (ontwikkelingsruimte voor prioritaire projecten). In 2016 is door de luchthaven Lelystad een melding ingediend, omdat de depositiebijdrage als gevolg van het project lager was dan de grenswaarde van 1 mol/ha/jr. Nadien kon het project Lelystad Airport van de prioritaire projectenlijst worden afgevoerd. In het kader van de actualisatie van het MER in 2018 zijn ook de stikstofdepositieberekeningen geactualiseerd met de laatste versie van het rekenmodel AERIUS-Calculator. Aangezien dit leidde tot wijzigingen in de berekende stikstofdepositie, is Lelystad Airport opnieuw als prioritair project opgenomen<sup>21</sup>, zodat een aangepaste melding kon worden ingediend. Ook bij deze wijziging in de berekening van de stikstofdepositie bleef het project namelijk onder de grenswaarde van 1 mol/ha/jr. Begin mei 2019 heeft Lelystad Airport een aangepaste melding ingediend.<sup>22</sup>

2.5 In haar PAS-uitspraak van 29 mei 2019 heeft de ABRvS voor dergelijke situaties geoordeeld dat de betrokken bedrijven alsnog in de gelegenheid moeten worden gesteld om de benodigde aanvragen te doen op grond van de Wet natuurbescherming voordat opnieuw beslist wordt of handhavend wordt opgetreden, omdat er voor hen tot die uitspraak geen aanleiding bestond om (aanpassing van) een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming aan te vragen.<sup>23</sup> Hetzelfde geldt voor Lelystad Airport. Op 18 maart 2016 heeft de staatssecretaris van Economische Zaken het rechtsoordeel gegeven dat er voor de uitbreiding van Lelystad Airport geen vergunningplicht geldt op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 (**bijlage 4**).<sup>24</sup> Voor Lelystad Airport was er tot de PAS-uitspraak van 29 mei 2019 dan ook geen reden om een vergunning aan te vragen op grond van de Wet natuurbescherming. Kortom, Lelystad Airport heeft te goeder trouw gehandeld. In uw brief van 27 juni 2019 aan de Tweede Kamer

<sup>18</sup> De samenvatting daarvan is opgenomen in par. 7.8 van het MER Lelystad Airport, Geïntegreerd Hoofdrapport van 16 oktober 2014.

<sup>19</sup> Zie rapport Arcadis, 30 juli 2014, Uitbreiding Lelystad Airport Vergunbaarheid Natuurbeschermingswet.

<sup>20</sup> <https://www.commissiener.nl/docs/mer/p27/p2792/2792-171uitvoerbaarheidstoets-nbw.pdf>. Actualisatie MER Lelystad Airport, Herstel invoergegevens, verwerken actuele inzichten en voorschriften, effecten aansluitroutes, Hoofdrapport van 21 februari 2018.

<sup>21</sup> Regeling van minister LNV 19 april 2019, nr. WJZ/19102683 tot wijziging regels toedeling en reservering ontwikkelingsruimte, Staatscourant 2019,23195.

<sup>22</sup> Zie ook de beantwoording door de minister van Infrastructuur en Waterstaat van 24 juni 2019 van de Kamervragen d.d. 5 juni 2019 van de leden Van Raan (PvdD), Laçin (SP), Kröger (GroenLinks) over de impact van de vernietiging van de PAS door de Raad van State op de besluitvorming omtrent Lelystad Airport.

<sup>23</sup> ECLI:NL:RVS:2019:1604, r.o. 25.9.

<sup>24</sup> Brief van de staatssecretaris van Economische Zaken van 18 maart 2016 over Nb-wet; rechtsoordeel; geen vergunningplicht; uitbreiding Lelystad Airport.

heeft u aangegeven in deze gevallen niet actief te handhaven en te streven naar legalisatie.<sup>25</sup> Zie ook randnummer 3.1 hierna.

#### Werkzaamheden uitbreiding Lelystad Airport afgerond

- 2.6 De uitbreiding van luchthaven Lelystad voor handelsverkeer is gerealiseerd en klaar voor gebruik. De voor de uitvoering noodzakelijke vergunningen, ontheffingen en meldingen zijn verleend resp. gedaan. Voor de zeer beperkte, afrondende werkzaamheden kan op voorhand met zekerheid worden uitgesloten dat sprake is van significante effecten op een Natura 2000 gebied, omdat zich in de nabijheid van Lelystad Airport geen Natura 2000-gebieden met stikstofgevoelige habitats bevinden.

#### Geen sprake van feitelijke ingebruikname uitbreiding

- 2.7 De politiek-bestuurlijke realiteit is dat de Minister van Infrastructuur en Waterstaat uiteindelijk een 'go' zal moeten geven voor de feitelijke opening van luchthaven Lelystad voor handelsverkeer. Lelystad Airport zal de luchthaven niet in gebruik nemen voor handelsverkeer vóór dat moment. De uitbreiding van de luchthaven zal door Lelystad Airport overigens pas in gebruik (kunnen) worden genomen voor handelsverkeer als duidelijk is of op grond van de Wet natuurbescherming toestemming is vereist en deze eventuele toestemming is verleend.
- 2.8 Ook voor zover het gaat om de uitbreiding van de luchthaven voor handelsverkeer is dus geen sprake van handelen in strijd met de Wet natuurbescherming.

### **3 CONCREET ZICHT OP LEGALISATIE**

- 3.1 Voor zover moet worden vastgesteld dat Lelystad Airport ten onrechte niet zou beschikken over een vergunning als bedoeld in artikel 2.7, tweede lid, van de Wet natuurbescherming geldt dat van handhavend optreden moet worden afgezien, omdat concreet zicht bestaat op legalisatie. In uw brief van 13 november jl. heeft u aangegeven dat met prioriteit wordt gewerkt aan het via een collectieve regeling legaliseren van activiteiten waarvoor destijds in het kader van de PAS een vrijstelling van de Natura 2000-vergunningplicht gold, omdat de

---

<sup>25</sup> Brief van de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit van 27 juni 2019 over stand van zaken Programma Aanpak Stikstof (PAS) voor de korte termijn.  
[https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven\\_regering/detail?id=2019Z13686&did=2019D28092](https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2019Z13686&did=2019D28092)

depositie de toenmalige grenswaarde van maximaal 1 mol/hectare per jaar niet overschreed.<sup>26</sup>

- 3.2 Voor zover vereist zal bij de op handen zijnde actualisering van het Luchthavenbesluit 2015 een natuurtoets worden opgesteld. Indien nodig zal ook een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming worden aangevraagd door Lelystad Airport. Ook om die reden dient van handhavend optreden te worden afgezien.

#### 4 HANDHAVING ONEVENREDIG

- 4.1 Tot slot en onverminderd al het voorgaande, stelt Lelystad Airport zich op het standpunt dat van handhavend optreden moet worden afgezien, omdat handhaving in dit concrete geval onevenredig is.
- 4.2 Voor zover moet worden vastgesteld dat Lelystad Airport ten onrechte niet zou beschikken over een vergunning als bedoeld in artikel 2.7, tweede lid, van de Wet natuurbescherming voor het luchtverkeer, geldt ten eerste dat dit niet aan Lelystad Airport kan worden toegerekend. Lelystad Airport mocht er – gelet op het hierboven beschreven reguleringskader – namelijk van uitgaan dat de vliegtuigbewegingen op de Luchthaven door de jaren heen steeds sluitend waren gereguleerd en toegestaan.
- 4.3 Daarnaast is de bijdrage van de luchtvaart als geheel – en dus helemaal de bijdrage van de vliegtuigbewegingen die door Lelystad Airport worden afgehandeld – aan de totale stikstofdepositie in Nederland zeer beperkt.
- 4.4 Lelystad Airport merkt hierover het volgende op. Voor de bescherming van Natura 2000-gebieden is – anders dan MOB stelt – niet zozeer de *emissie* van stikstofverbindingen van belang, maar de *depositie* daarvan: de neerslag in Natura 2000-gebieden. De depositie van stikstofoxiden en ammoniak zorgt er namelijk voor dat de bodem rijk wordt aan voedingsstoffen. Dit is ongewenst in deze natuurgebieden. Zeldzame planten die het juist goed doen op voedselarme grond, verdwijnen daar door de vermessing van de bodem.
- 4.5 De bijdrage van de luchtvaart aan de totale stikstofdepositie in Nederland is beperkt in verhouding tot de omvang van de huidige "stikstofproblematiek" waarnaar MOB verwijst in het handnavingsverzoek. Het RIVM heeft de depositie van stikstofverbindingen in Nederland per sector in kaart gebracht.<sup>27</sup> De bijdrage van het verkeer is uitgesplitst naar 'wegverkeer' en 'overig verkeer'. De luchtvaart

---

<sup>26</sup> Brief van de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit van 13 november 2019 over maatregelenpakket voor de stikstofproblematiek in de woningbouw- en infrastructuursector en voor de PFAS-problematiek, p. 6.  
<https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/detail?id=2019Z21888&did=2019D45778>

<sup>27</sup> <https://www.rivm.nl/stikstof>

maakt deel uit van de laatste categorie: de bijdrage daarvan is dus (in totaal) 2,2 procent van de totale depositie. Uit berekeningen van het RIVM blijkt dat het aandeel van het luchtverkeer (luchtgebonden activiteiten) 0,1 procent bedraagt van de totale stikstofdepositie in Nederland.<sup>28</sup> Het genoemde aandeel van 0,1 procent betreft de *totale* bijdrage van al het luchtverkeer in Nederland. Het betreft de stikstofdepositie als gevolg van het luchtverkeer tot 3000 voet (landen, opstijgen en taxiën).

- 4.6 Het treffen van maatregelen zoals in het handhavingsverzoek van MOB wordt gevraagd, heeft dus slechts een marginale impact op de oplossing van de stikstofproblematiek in Nederland – nog daargelaten dat de maatregelen geen effect hebben op de korte termijn. Dit blijkt ook uit het eerste advies van het Adviescollege Stikstofproblematiek.<sup>29</sup> Dit ondersteunt het standpunt van Lelystad Airport dat handhavend optreden op dit moment en onder deze omstandigheden niet opportuun en onevenredig is.
- 4.7 Verder wijst Lelystad Airport erop dat binnen de luchtvaartsector reeds afspraken zijn gemaakt over reductie van emissies (in brede zin, waaronder stikstofoxiden). In het Ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart is onder meer afgesproken dat de grondgebonden activiteiten van luchthavens in 2030 nul emissies met zich brengen en dat elektrisch taxiën als standaardprocedure zal worden toegepast.<sup>30</sup> Daarnaast wil Royal Schiphol Group via duurzame maatregelen – zowel op financieel gebied alsook beleids- en projectmatig – een bijdrage leveren. Daarbij staan natuurherstel, de kwaliteit van de leefomgeving en de bredere verduurzamingsopgave centraal.
- 4.8 Vastgesteld kan worden dat het aandeel van Lelystad Airport in de stikstofproblematiek zeer beperkt is. De verzochte maatregelen zijn niet proportioneel en tevens op korte termijn en wat impact betreft niet effectief.

<sup>28</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/publicaties/2019/10/04/infographic-stikstofdepositie-per-bron>

<sup>29</sup> Rapport van het Adviescollege Stikstofproblematiek "Niet alles kan", p. 31.

<sup>30</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/09/25/advies-niet-alles-kan>  
Brief van de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit van 4 oktober 2019, p. 11.  
<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2019/10/04/aanpak-stikstofproblematiek>



**5 CONCLUSIE**

Lelystad Airport verzoekt u het handhavingsverzoek van MOB af te wijzen.

Hoogachtend,

De Brauw Blackstone Westbroek N.V.



## **Bijlage 1**

VW

## Aanwijzingen inzake Luchthaven Lelystad

*Bekendmaking inzake de nederlegging van het besluit tot het geven van aanwijzingen ex. artikel 26 van de Luchtvaartwet (LVW) juncto artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, en het besluit tot wijziging van de aanwijzing van het luchthaven terrein Lelystad ex. artikel 27 van de Luchtvaartwet van de minister van Verkeer en Waterstaat.*

**Besluit tot het geven van aanwijzingen ex. artikel 26 van de LVW juncto artikel 37 van de WRO**

De minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer maakt, ter voldoening aan het bepaalde in artikel 37, derde lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, bekend dat met ingang van de eerste dag na deze bekendmaking het besluit op grond van artikel 26 Luchtvaartwet juncto artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening tot het geven van aanwijzingen aan de raad van de gemeente Lelystad, gedurende dertig dagen ter inzage ligt ter secretarie van de gemeente Lelystad en ter griffie van de provincie Flevoland. Het besluit treedt in werking met ingang van de tweede dag volgend op die van deze bekendmaking in de Staatscourant.

**Besluit tot wijziging van de aanwijzing van het luchtvaartterrein Lelystad**

De minister van Verkeer en Waterstaat maakt hierbij, ter voldoening aan het gestelde in artikel 24, vierde lid, van de Luchtvaartwet, het besluit tot wijziging van de aanwijzing van het luchtvaartterrein Lelystad ex. art. 27 van de Luchtvaartwet bekend. De wijziging heeft ten doel de vaststelling van de geluidszone, de uitbreiding van het bedrijventerrein en de verlenging van de start- en landingsbaan.

Besluit

**Artikel 1**

Ten behoeve van de NV Luchthaven Lelystad, hierna te noemen de exploitant, wordt het luchtvaartterrein Lelystad, gelegen in de provincie Flevoland,

gemeente Lelystad, aangewezen zoals aangegeven in bijlage A. Het terrein bestaat uit de percelen als aangegeven in bijlage D.

**Artikel 2**

Het landingsterrein bestaat uit:  
a. een verharde baan gelegen in de geografische richting 048°-228° met een lengte van 1250 meter met daarbij behorende verharde rijbanen;  
b. een onverharde zweefvliegstrook gelegen in de richting 048°-228°;  
c. twee onverharde ulv-banen gelegen in de richting 048°-228° met een lengte van 300 meter.

**Artikel 3**

De in artikel 1 bedoelde aanwijzing heeft betrekking op het gebruik door burgerluchtvaartuigen, waaronder begrepen nationaal en internationaal verkeer, met een maximum startgewicht van 6000 kg.

**Artikel 4**

Aan de aanwijzing worden de volgende voorschriften verbonden:

- Het gebruik van het luchtvaartterrein is voor VFR-vluchten toegestaan gedurende de daglichtperiode en voor incidentele IFR-overlandvluchten, niet zijnde les- of oefenvluchten, tussen 7.00 en 23.00 uur plaatselijke tijd, voor zover deze periode valt buiten de daglichtperiode;
- voor het uitvoeren van spuitvluchten kan door de exploitant worden bepaald dat van het luchtvaartterrein mag worden geland een half uur voor zonsopgang en een half uur na zonsondergang;
- de exploitant is verplicht ten genoegen van de minister van Verkeer en Waterstaat, onverminderd het recht op vergoeding van kosten, ruimten ter beschikking te stellen, welke nodig zijn voor de van rijkswegen uit te oefenen diensten ten behoeve van de veiligheid, de regelmaat en de doelmatigheid van het luchtverkeer;
- de exploitant is verplicht ten genoegen van de minister van Verkeer en Waterstaat kosteloos grond dan wel plaatsruimte op aanwezige gebouwen ter

beschikking te stellen voor de plaatsing en instandhouding van elektronische en meteorologische hulpmiddelen en de daarbij behorende werken ten dienste van het luchtverkeer;

e. ten genoegen van de minister van Verkeer en Waterstaat moet de exploitant gelegenheid geven voor het afhandelen van personen- en goederenverkeer, onverminderd het recht op vergoeding van kosten, te betalen door degenen, die de afhandeling verzorgen.

**Artikel 5**

Rond het luchtvaartterrein wordt een geluidszone vastgesteld, waarbuiten de in het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart (Stb. 1991, 22) vastgestelde grenswaarde niet mag worden overschreden. Deze geluidszone is aangegeven in bijlage E.

**Artikel 6**

Ten behoeve van de controle op de naleving van de geluidszone doet de exploitant per kwartaal aan de Directeur-Generaal van de Rijksluchtvaartdienst opgave van het aantal vliegtuigbewegingen dat in het betreffende kwartaal is uitgevoerd, alsmede van de aard en het tijdstip van de vlucht.

**Artikel 7**

De aan- en uitvliegroutes naar en van het luchtvaartterrein worden vastgesteld, zoals aangegeven in bijlage B.

**Artikel 8**

- Dit besluit treedt in werking met ingang van de tweede dag na de bekendmaking in de Staatscourant waarin het wordt geplaatst. Dit besluit zal gelijktijdig worden gepubliceerd in de daarvoor in aanmerking komende plaatselijke bladen.
- Het origineel exemplaar van dit besluit wordt gezonden aan de verzoeker en afschrift ervan aan de minister van Defensie, de Rijksplanologische Commissie, de Procureur-Generaal van het Gerechtshof te Zwolle en de leden van de commissie bedoeld in artikel 28 van de Luchtvaartwet.

**Artikel 9**

De besluiten van de minister van Verkeer en Waterstaat LT/L 20606 de dato 15 november 1971 en LT/L 26771 de dato 20 november 1986 worden hierbij ingetrokken.  
De complete aanwijzing ex. art. 27 van de Luchtvaartwet (het besluit met de

overwegingen, de toelichting en de bijlagen) is in te zien bij de Rijksluchtvaartdienst, Koninginnegracht 19-21, Den Haag en op de plaatsen waar de aanwijzingen ex. artikel 26 van de Luchtvaartwet zijn neergelegd. Telefonische informatie is te verkrijgen bij de Rijksluchtvaartdienst 070-3516718/3517551.

's-Gravenhage, 1 mei 1991.

De minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,

Voor deze:

De directeur-generaal van de ruimtelijke ordening,

R. den Dunnen.

De minister van Verkeer en Waterstaat,

Voor deze:

De directeur-generaal van de Rijksluchtvaartdienst,

J. W. Weck.

FI

op basis van het advies van de Raad

## **Bijlage 2**

## Wijziging aanwijzing negen kleine luchtvaartterreinen i.v.m. de verandering grenswaarde in de aanwijzingen van 50 bkl naar 47 bkl

9 december 1999/Nr. DGRLD/VI/L 99.350220

De Minister van Verkeer en Waterstaat, Handelende in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer; Gelet op artikel 27 van de Luchtvaartwet en artikel 4 van het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart;

Besluit:

### Artikel I

1. In de aanwijzing luchtvaartterrein Ameland, het besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 27 maart 1961, nr. LT/11642 (Stert. 1961, 66), laatstelijk gewijzigd in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer bij besluit van 26 april 1996, nr. DGRLD/VI/L96.002563 (Stert. 1996, 83) wordt in artikel 6, eerste lid, de waarde '50' vervangen door: 47.

2. De kaart in bijlage C bij dat besluit wordt vervangen door de in de bijlage behorende bij dit besluit opgenomen geluidszonekaart voor het luchtvaartterrein Ameland.

### Artikel II

1. In de aanwijzing luchtvaartterrein Budel, het besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 27 maart 1996, nr. DGRLD/VI/L 96.001276 (Stert. 1996, 64) wordt in artikel 6, eerste lid, de waarde '50' vervangen door: 47.

2. De kaart in bijlage D1 bij dat besluit wordt vervangen door de in de bijlage behorende bij dit besluit opgenomen geluidszonekaart voor het luchtvaartterrein Budel.

### Artikel III

1. In de aanwijzing luchtvaartterrein Hoogeveen, het besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de Minister van Volks-

huusvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 3 mei 1996, nr. DGRLD/VI/L 96.002946 (Stert. 1996, 88), laatstelijk gewijzigd op 10 december 1996, nr. DGRLD/VI/L 96.007188 (Stert. 1997, 17) wordt in artikel 6, eerste lid, de waarde '50' vervangen door: 47.

2. De kaart in bijlage D bij dat besluit wordt vervangen door de in de bijlage behorende bij dit besluit opgenomen geluidszonekaart voor het luchtvaartterrein Hoogeveen.

### Artikel IV

1. In de aanwijzing luchtvaartterrein Lelystad, het besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 23 april 1991, nr. RLD/VI/L 91.004141 (Stert. 1991, 83) wordt artikel 5 vervangen door: 'De 47 Bkl geluidszone is de zone die is aangegeven op de kaart in bijlage E, behorende bij dit besluit.'

2. De kaart in bijlage E wordt vervangen door de in de bijlage behorende bij dit besluit opgenomen geluidszonekaart voor het luchtvaartterrein Lelystad.

### Artikel V

1. In de aanwijzing luchtvaartterrein Noordoostpolder, het besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 17 november 1966 nr. LT/16247 (Stert. 1966, 231), laatstelijk gewijzigd bij besluit van 19 april 1996, nr. DGRLD/VI/L 96.001388 (Stert. 1996, 219) wordt in artikel 6, eerste lid, de waarde '50' vervangen door: 47.

2. De kaart in bijlage C bij dat besluit wordt vervangen door de in de bijlage behorende bij dit besluit opgenomen geluidszonekaart voor het luchtvaartterrein Noordoostpolder.

### Artikel VI

1. In de aanwijzing luchtvaartterrein Seppe, het besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstem-

ming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 15 oktober 1996, nr. DGRLD/VI/L 96.006779 (Stert. 1996, 199) wordt in artikel 6, eerste lid, de waarde '50' vervangen door: 47.

2. De kaart in bijlage D bij dat besluit wordt vervangen door de in de bijlage behorende bij dit besluit opgenomen geluidszonekaart voor het luchtvaartterrein Seppe.

### Artikel VII

1. In de aanwijzing luchtvaartterrein Terlet, het besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 14 april 1964, nr. LT/12058 (Stert. 1964, 79), laatstelijk gewijzigd in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer bij besluit van 10 december 1996, nr. DGRLD/VI/L 96.007189 (Stert. 1997, 15), wordt in artikel 5, eerste lid, de waarde '50' vervangen door: 47.

2. De kaart in bijlage C bij dat besluit wordt vervangen door de in de bijlage behorende bij dit besluit opgenomen geluidszonekaart voor het luchtvaartterrein Terlet.

### Artikel VIII

1. In de aanwijzing luchtvaartterrein Teuge, het besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 19 april 1996, nr. DGRLD/VI/L 96.002562 (Stert. 1996, 80), laatstelijk gewijzigd bij besluit van 20 maart 1997, nr. DGRLD/ JBZ/L 97.500077 (Stert. 1997, 61), wordt in artikel 6, eerste lid, de waarde '50' vervangen door: 47.

2. De kaart in bijlage D bij dat besluit wordt vervangen door de in de bijlage behorende bij dit besluit opgenomen geluidszonekaart voor het luchtvaartterrein Teuge.

### Artikel IX

1. In de aanwijzing luchtvaartterrein Texel, het besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 29 oktober 1965, nr. RLD/LT/15505 (Stert. 1965,

217), laatstelijk gewijzigd in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer bij besluit van 10 mei 1996, nr. DGRLD/VI/L 96.001381 (Stcrt. 1996, 93) wordt in artikel 6, eerste lid, de waarde '50' vervangen door: 47.

2. De kaart in bijlage C2 bij dat besluit wordt vervangen door de bijlage opgenomen behorende bij dit besluit geluidszonekaart voor het luchtvaartterrein Texel.

#### *Artikel X*

Dit besluit zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

#### *Artikel XI*

Dit besluit treedt in werking op 1 januari 2000.

*De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
T. Netelenbos.*

#### **Bijlagen:**

Kaart met geluidszone voor het luchtvaartterrein Ameland

Kaart met geluidszone voor het luchtvaartterrein Budel

Kaart met geluidszone voor het luchtvaartterrein Hoogeveen

Kaart met geluidszone voor het luchtvaartterrein Lelystad

Kaart met geluidszone voor het luchtvaartterrein Noordoostpolder

Kaart met geluidszone voor het luchtvaartterrein Seppe

Kaart met geluidszone voor het luchtvaartterrein Terlet

Kaart met geluidszone voor het luchtvaartterrein Teuge

Kaart met geluidszone voor het luchtvaartterrein Texel

liggen ter inzage.

#### **Toelichting**

Dit besluit geeft uitvoering aan artikel 4 van het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart (Bgkl). Voor alle velden met een vigerende bkl-geluidszone wordt de grenswaarde vervangen. In 1991 is de grenswaarde van de geluidszone vastgesteld op '50' bkl, vanaf 1 januari 2000 geldt de grenswaarde van 47 bkl.

Omdat de waarde van de grenswaarde is opgenomen in de aanwijzingsbesluiten en in de geluidszonekaarten, is onderhavig besluit de voorwaarde voor het per luchtvaartterrein van kracht worden van de nieuwe grenswaarde.

De aanscherping van de grenswaarde van 50 naar 47 bkl betekent een halvering van de geluidsbelasting op de grens van de geluidszone. De exploitant van een luchtvaartterrein zal er op moeten toezien dat de totale geluidsbelasting per jaar op zijn luchtvaartterrein deze waarde niet overstijgt. Mogelijke maatregelen van de kant van de eigenaar zijn het stiller maken van de vliegtuigen door geluiddempers of nieuwe stillere motoren en van de kant van de piloot het gebruiken van stillere vliegtuigen. Mogelijke maatregelen van de kant van de exploitant zijn het beperken van de meest hinderlijke vluchten op de meest hinderlijke tijden. Per gezoneerd luchtvaartterrein is daartoe een beleidsvoornemen vastgesteld. Dit besluit volgt de procedure van artikel 27 van de Luchtvaartwet, waarbij het tweede lid niet van toepassing is en ook niet de artikelen 18, tweede lid, tot en met 26. Omdat met dit besluit uitvoering wordt gegeven aan artikel 4 van het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart wordt volstaan met het bieden van de mogelijkheid om op grond van de Algemene wet bestuursrecht een bezwaarschrift in te dienen. De procedure in artikel 6 van het Bgkl is op dit besluit niet van toepassing, omdat er van wordt afgezien de aanwijzingen te wijzigen ten behoeve van de maatregelen die op grond van artikel 4 genomen kunnen worden, en er dus ook geen sprake kan zijn van gevolgen voor het ruimtelijk beleid en voor de belangen van provincies en gemeenten.

#### *Handhaving*

Handhaving van de aangescherpte grenswaarde door middel van de controle met behulp van een jaarberekening van het bkl-verkeer op een luchtvaartterrein kan eerst plaatsvinden vanaf 2000 als er voor dat luchtvaartterrein sprake is van een gebruiksplanperiode die geheel na 1 januari 2000 ligt. Dit heeft te maken met het feit dat

de geluidsbelasting door bkl-verkeer wordt berekend over een gebruiksplanperiode van 12 maanden. Een geluidsbelastingsberekening over een gedeelte van een jaar voor de grenswaarde van 50 bkl heeft geen wettelijke status, net zo min als een berekening over de rest van dat jaar voor de grenswaarde van 47 bkl.

Bij de meeste gezoneerde luchtvaartterreinen met bkl-verkeer begint de gebruiksplanperiode in het voorjaar en zal in de zomerperiode van het jaar 2000 het bkl-verkeer dus op de nieuwe norm worden gehandhaafd. De luchtvaartterreinen waarvan het gebruiksplan na 1 januari 2000 ingaat, zullen aangeven op welke wijze zij inhoud geven aan de aanscherping van de normstelling tussen 1 januari 2000 en de ingangsdatum van hun gebruiksplan. Het verschil tussen kalenderjaar en gebruiksplanjaar zal daardoor niet leiden tot grote problemen ten aanzien van de handhaving.

#### *Bezwaar*

Tegen dit besluit kunnen belanghebbenden op grond van de Algemene wet bestuursrecht (Awb), binnen zes weken na de dag waarop dit besluit is bekend gemaakt, een bezwaarschrift, gericht aan de minister van Verkeer en Waterstaat, indienen bij het Directoraat Generaal Rijksluchtvaartdienst, Stafafdeling Juridische en Bestuurlijke Zaken, Postbus 90771, 2509 LT Den Haag.

Het bezwaarschrift dient te worden ondertekend en moet tenminste bevatten:

- a. de naam en het adres van de indiener;
- b. de dagtekening;
- c. een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaar gericht is;
- d. de gronden van het bezwaar.

Indien onverwijld spoed dat vereist, is het mogelijk een voorlopige voorziening te vragen bij de voorzitter van de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. In dat geval is griffierecht verschuldigd. Voorwaarde is dat een bezwaarschrift is ingediend.

## **Bijlage 3**

## Wijziging besluit aanwijzing luchtvaartterrein Lelystad

*Besluit, als bedoeld in artikel 27 juncto artikel 24 van de Luchtvaartwet, houdende wijziging van de Aanwijzing luchtvaartterrein Lelystad, alsmede vaststelling van de geluidszones (DGL/L 01.421860)*

9 november 2001/DGL/L 01.421860

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
Handelende in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer;  
Gelet op de artikelen 27, 25a en 24 van de Luchtvaartwet, het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart; Gezien het advies van de Rijksplanologische Commissie en de Rijksmilieuhygiënische Commissie van 6 augustus 1996 met kenmerk RPC/RMC 1149;  
Gezien het advies van de commissie, bedoeld in artikel 21, derde lid, van de Luchtvaartwet, van 19 december 1996;

Besluit:

### Artikel 1

De artikelen 2, 3, 4, 6, 8, en 9 van het besluit van 23 april 1991, nr. RLD/VI/L 91.004141 (Stert. 1991, 83), gewijzigd bij besluit van 9 december 1999, nr. DGRLD/VI/L 99.350220 (Stert. 2000, 4), waarbij het luchtvaartterrein Lelystad is aangewezen, worden vervangen door de volgende artikelen, luidende:

### Artikel 2

1. Het luchtvaartterrein Lelystad wordt aangewezen voor het openbare burgerlijke luchtverkeer.  
2. Het gebruik van het luchtvaartterrein vindt plaats overeenkomstig de zichtvliegvoorschriften binnen de daglichtperiode onder de ter plaatse geldende zichtweersomstandigheden en overeenkomstig de instrumentvliegvoorschriften, tussen 07.00 en 23.00 uur plaatselijke tijd, voorzover deze periode valt buiten de daglichtperiode, uitsluitend voor incidentele IFR-over-

landvluchten, niet zijnde les- en oefenvluchten.

3. Voor het uitvoeren van spuitvluchten en van medische vluchten met een spoedeisend karakter, kan door de exploitant worden bepaald dat van het luchtvaartterrein mag worden opgestegen en op het luchtvaartterrein mag worden geland, vanaf een half uur voor zonsopgang tot een half uur na zonsondergang.

### Artikel 3

1. De exploitant stelt ten genoegen van de Minister van Verkeer en Waterstaat onverminderd het recht op vergoeding van kosten, ruimten ter beschikking indien deze nodig worden geacht voor de van rijksweg uit te oefenen diensten ten behoeve van de veiligheid, de regelmaat en de doelmatigheid van het luchtverkeer, alsmede in verband met de handhaving van de geluidszones.

2. De exploitant stelt ten genoegen van de Minister van Verkeer en Waterstaat kosteloos grond op het luchtvaartterrein ter beschikking voor de plaatsing en instandhouding van hulpmiddelen ten behoeve van de veilige uitvoering van het luchtverkeer, alsmede voor hulpmiddelen ten behoeve van de handhaving van de geluidszones.

3. De exploitant biedt ten genoegen van de Minister van Verkeer en Waterstaat voldoende gelegenheid voor het afhandelen van luchtvaartuigen, luchtpassagiers, goederen en post, onverminderd het recht op vergoeding van kosten, te betalen door degene die de afhandeling verzorgen.

### Artikel 4

1. Het plan in hoofdzaak, bedoeld in artikel 20, tweede lid, onder d, van de Luchtvaartwet, omvat het bepaalde in het tweede tot en met het vijfde lid.

2. Op het luchtvaartterrein zijn gelegen:

A. een verharde baan, gelegen in de geografische richting 048°-228°, met een lengte van 1.250 meter en een breedte van 30 meter, met daarbij behorende verharde rijbanen, en voor

het luchtverkeer ingedeeld in code-nummer 3 en codeletter B als bedoeld in de Bijlage 14 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Trb. 1973, 109, hierna: Verdrag van Chicago), een en ander zoals aangegeven op de kaart in bijlage A, behorende bij dit besluit;

B. een ULV-baan gelegen in de geografische richting 048°-228° met een lengte van 300 meter, een en ander zoals aangegeven op de kaart in bijlage A, behorende bij dit besluit.

3. Op het luchtvaartterrein is een start- en landingsplaats voor het gebruik door hefschroefvliegtuigen gelegen, zoals aangegeven op de kaart in bijlage A, behorende bij dit besluit.

4. De bij de in het tweede lid, onder A, bedoelde baan behorende aan- en uitvliegroutes, zoals deze voor de berekening van de geluidszone, bedoeld in artikel 6, zijn gehanteerd, zijn aangegeven op de kaart, opgenomen in bijlagen B2, behorende bij dit besluit.

5. De beschrijving van de verwachte ontwikkelingen, naar aard en omvang van het luchtverkeer op het luchtvaartterrein Lelystad, en de daarmee samenhangende geluidsbelasting door luchtvaartuigen, alsmede de voor de berekening van de geluidsbelasting toegepaste luchtverkeersgegevens zijn opgenomen in bijlage A, behorende bij dit besluit.

### Artikel 6

Rond het luchtvaartterrein geldt een geluidszone voor luchtvaartuigen als bedoeld in artikel 25, eerste lid, onder a, van de Luchtvaartwet met een grenswaarde van 35 Ke en met de geluidscontouren behorende bij de maximale waarden 40, 45, 50, 55 en 60 Ke. Deze geluidszone met bijbehorende contouren is aangegeven op een topografische kaart, opgenomen in bijlage B1, behorende bij dit besluit.

### Artikel 8

1. De exploitant laat op het luchtvaartterrein slechts luchtverkeer toe voorzover de daardoor veroorzaakte geluidsbelasting, buiten de in de arti-



kelen 5 en 6 bedoelde geluidszones, de vastgestelde grenswaarden niet overschrijdt.

2. Indien, ondanks het bepaalde in het eerste lid, een zodanig feitelijk gebruik van het luchtvaartterrein plaatsvindt dat een overschrijding van de vastgestelde grenswaarden buiten de in de artikelen 5 en 6 bedoelde geluidszones dreigt, is de exploitant gehouden maatregelen te nemen om overschrijding van die grenswaarden te voorkomen.

3. De gezagvoerder, dan wel de eigenaar, de houder of de bezitter van een luchtvaartuig gebruikt, doet of laat het luchtvaartterrein gebruiken met inachtneming van de in het tweede lid bedoelde maatregelen.

4. Voor het opstijgen van ballonnen van het luchtvaartterrein is voorafgaande toestemming van de exploitant vereist.

#### Artikel 9

1. Ten behoeve van het toezicht op de naleving van de geluidszones en de in dit besluit opgenomen voorschriften, doet de exploitant aan de Minister van Verkeer en Waterstaat opgave van die gegevens die noodzakelijk zijn voor de berekening van de geluidsbe-

lasting en het toezicht op de naleving van de voorschriften.

2. Het gebruiksplan, bedoeld in artikel 30b van de Luchtvaartwet, betreft de periode van 1 januari van enig jaar tot 1 januari van het daarop volgende jaar.

#### Artikel II

Aan het in de aanhef van artikel I genoemde besluit wordt het volgende artikel toegevoegd:

#### Artikel 10

1. Op een verzoek tot vergoeding van schade ten gevolge van dit besluit is de Regeling nadeelcompensatie

Verkeer en Waterstaat 1999 van toepassing.

2. De Minister van Verkeer en Waterstaat kan, terzake het beslissen over het in het eerste lid bedoelde verzoek, mandaat verlenen aan het bestuursorgaan dat, voor zover het de onderhavige wijziging van de aanwijzing van het Luchtvaartterrein Lelystad betreft, bevoegd is te beslissen op het verzoek waar het gaat om vergoeding van schade als bedoeld in artikel 49 van de wet op de Ruimtelijke Ordening.

#### Artikel III

Dit besluit treedt in werking met ingang van de tweede dag na de dagtekening van de Staatscourant waarin het besluit wordt geplaatst.

Dit besluit wordt zonder toelichting en bijlagen in de Staatscourant geplaatst. Het besluit alsmede de toelichting en bijlagen liggen ter inzage bij de gemeenten Lelystad, Zeewolde en Dronten, de provincie Flevoland en de ministeries van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

*De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
T. Netelenbos.*

Van de publicatie van dit besluit en de mogelijkheden van bezwaar en beroep is een vooraankondiging gedaan in o.m. deze krant op 21 november 2001.

## **Bijlage 4**



> Retouradres Postbus 20401 2500 EK Den Haag

Lelystad Airport

**Directoraat-generaal Agro en Natuur**  
Directie Natuur en Biodiversiteit

**Bezoekadres**  
Bezuidenhoutseweg 73  
2594 AC Den Haag

**Postadres**  
Postbus 20401  
2500 EK Den Haag

**Factuuradres**  
Postbus 16180  
2500 BD Den Haag

**Overheidsidentificatienr**  
00000001003214369000

T 070 379 8911 (algemeen)  
[www.rijksoverheid.nl/ez](http://www.rijksoverheid.nl/ez)

**Behandeld door**

Datum **- 18 MAART 2016 -**  
Betreft Nb-wet; rechtsoordeel; geen vergunningplicht; uitbreiding Lelystad Airport

Geachte heer Hoekstra,

Op 22 december 2015 ontving ik per brief d.d. 10 december 2015 uw verzoek tot beoordeling van een eventuele vergunningplicht op grond van artikel 19d van de Natuurbeschermingswet 1998 (hierna: Nb-wet 1998) voor het door u voorgenomen project 'Uitbreiding van Lelystad Airport'. Het project heeft, waar het gaat om vogels, mogelijk gevolgen voor de Natura 2000-gebieden Ketelmeer & Vossemeer en Veluwerandmeren.

U verzoekt mij om een reactie op uw conclusie dat significant negatieve effecten als gevolg van de Ingreep op de Instandhoudingsdoelstellingen van Ketelmeer & Vossemeer en Veluwerandmeren uitgesloten zijn.

Ik onderschrijf uw conclusie en overweeg daartoe het volgende.

#### **Bevoegdheid**

De voorgenomen activiteit valt onder artikel '2', sub 'p', van het Besluit vergunningen Nb-wet 1998 (hierna: het Besluit) (Staatsblad 2005, nr. 594; het laatst gewijzigd per 7 oktober 2012, Staatsblad 2012, nr. 612), luidend: 'activiteiten ten aanzien van [...] de luchthaven Schiphol en overige burgerluchthavens als bedoeld in artikel 8.1, tweede lid van de Wet luchtvaart'.

Op deze basis en artikel 19d, lid 5, van de Nb-wet 1998, is de Minister van Economische Zaken (EZ) bevoegd tot vergunningverlening op basis van artikel 19d van de Nb-wet 1998. Op basis van de portefeuilleverdeling tussen de Minister van EZ en de Staatssecretaris van EZ is deze bevoegdheid belegd bij de Staatssecretaris.

#### **Aanleiding**

Met uw brief heeft u het rapport 'Oriëntatiefase Natuurbeschermingswet uitbreiding Vliegveld Lelystad' meegezonden. Het gaat om een voortoets. Deze voortoets is op 9 december 2015 besproken met de heer drs. P.E.C. Kelderman, beleidsmedewerker Nb-wet 1998 bij de directie Natuur en Biodiversiteit.

**Ons kenmerk**  
DGAN-NB / 16021704

Bhm: 16043536

**Uw kenmerk**  
DI/DH/20151210-01

**Bijlage(n)**

Tevens ontving ik per e-mail d.d. 2 februari 2016 de melding in het kader van de Regeling programmatische aanpak stikstof (hierna: het PAS) voor het onderhavige project.

In de voortoets staat dat op initiatief van Lelystad Airport een MER Lelystad Airport is opgesteld ten behoeve van een nieuw luchthavenbesluit dat inmiddels op 12 maart 2015 is vastgesteld. De toelichting bij het Luchthavenbesluit Lelystad Airport vermeldt dat het kabinet in 2008 afspraken heeft gemaakt over de selectieve ontwikkeling van de mainport Schiphol in het licht van een geschatte nationale omvang van het vliegverkeer rond 2020 van 580.000 vliegtuigbewegingen per jaar. Voor Schiphol is een plafond van 510.000 vliegtuigbewegingen per jaar afgesproken. Ex minister Alders is in 2009 gevraagd om te onderzoeken of de resterende 70.000 vliegbewegingen op de luchthavens van Eindhoven en Lelystad kunnen worden ondergebracht. Vervolgens heeft de heer Alders twee adviezen uitgebracht, te weten in 2010 een advies over een groei van het huidige burgerluchtverkeer met 25.000 vliegtuigbewegingen op Eindhoven Airport en in 2012 een advies over een ontwikkeling van groot vliegverkeer in twee fasen met de resterende 45.000 vliegtuigbewegingen op Lelystad Airport. In lijn met het Aldersadvies uit 2012 voorziet het onderhavige project in het uitbreiden van het aantal vliegbewegingen voor groot vliegverkeer op luchthaven Lelystad naar 25.000 vliegbewegingen in 2020 en 45.000 bewegingen in 2033. Hiertoe wordt onder meer de startbaan verlengd en een nieuwe terminal gebouwd.

#### Overwegingen

Het vliegveld Lelystad ligt in de nabijheid van een groot aantal Natura 2000-gebieden, waar onder de Oostvaardersplassen. De voortoets geeft aan dat de effecten van inkomend en uitgaand verkeer met een vlieghoogte lager dan 3.000 ft zich beperken tot de Natura 2000-gebieden Ketelmeer & Vossemeer en Veluwerandmeren. Ik kan mij vinden in dit uitgangspunt vanwege de keuze in het MER Lelystad Airport en het Luchthavenbesluit Lelystad voor routevariant B+. Omdat de Oostvaardersplassen niet worden overvlogen, treden er geen effecten op dit Natura 2000-gebied op door overvliegende vliegtuigen.

Verder is mij gebleken dat een effect van aanvaringslachtoffers op de Instandhoudingsdoelstellingen voor de Oostvaardersplassen en de Veluwerandmeren met zekerheid kan worden uitgesloten. Er is voor mij ook geen aanleiding om aan te nemen dat er preventieve maatregelen zoals het verjagen van vogels ter voorkoming van aanvaringslachtoffers voorzien zijn tegen ganzen afkomstig uit de Oostvaardersplassen. In het beperkingengebied van vliegveld Lelystad, dat is een gebied binnen een omtrek van 6 km rond de luchthaven waar regels voor ruimtelijke ingrepen gelden, zal er evenmin sprake zijn van negatieve effecten op bruine kiekendieven afkomstig uit de Oostvaardersplassen.

Volgens de voortoets kunnen effecten op 2 habitattypen (kranswierwater en meren met krabbeheer en fonteinkruiden) en 3 habitatrichtlijnsoorten (kleine modderkruiper, rivierdonderpad en meervleermuis) in de Veluwerandmeren met

zekerheid worden uitgesloten. Ik onderschrijf deze conclusie en de daartoe in de voortoets gegeven onderbouwing.

Verder geeft de voortoets aan dat negatieve effecten op zowel broedvogelsoorten als niet broedvogelsoorten in Ketelmeer & Vossemeer en Veluwerandmeren eveneens met zekerheid kunnen worden uitgesloten. Ik onderschrijf ook deze conclusie en de in de voortoets gegeven onderbouwing daarvan.

Blijkens de voor het project uitgevoerde berekening van het stikstofeffect in Aerius Calculator blijven zowel het verschil tussen situatie 1 (het huidige aantal vliegbewegingen) en situatie 2 (het toekomstige aantal vliegbewegingen) als de hoogste depositie in situatie 2 onder de grenswaarde van 1 mol N/ha/j. Derhalve kan worden volstaan met een melding. Voor het project dat als prioritair project is aangemerkt, is ontwikkelingsruimte gereserveerd in segment 1 van het PAS. Deze ontwikkelingsruimte zal worden afgeboekt in Aerius Register.

#### **Conclusie**

Op basis van het voorafgaande concludeer ik dat er geen effecten zijn op de instandhoudingsdoelstellingen van de Natura 2000-gebieden Ketelmeer & Vossemeer, Veluwerandmeren en Oostvaardersplassen. Derhalve worden de natuurlijke kenmerken van deze gebieden niet aangetast en geldt er geen vergunningplicht op grond van de Nb-wet 1998 voor het onderhavige project.

#### **Kennisgeving**

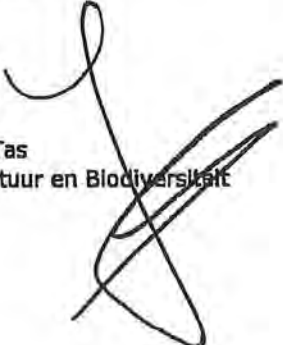
Een afschrift van dit oordeel heb ik per e-mail verzonden aan provincie Flevoland, de gemeenten Dronten, Lelystad en Zeewolde, het ministerie van Infrastructuur & Milieu/Directie Luchtvaart, t.a.v. \_\_\_\_\_, en Vogelbescherming Nederland, t.a.v. \_\_\_\_\_

#### **Publicatie rechtsoordeel**

Op grond van artikel 8 van de Wet openbaarheid van bestuur zal het ministerie van Economische Zaken onderhavig rechtsoordeel openbaar maken. De rechtsoordelen, waaronder onderhavige, zullen, onder anonimisering van de persoonsgegevens, geplaatst worden op <http://vergunningenbank.overheid.nl/natuurbeschermingswet>

De Staatsecretaris van Economische Zaken,  
Namens deze,

Dr. J.W. Tas  
MT-lid Natuur en Biodiversiteit



---

**Directoraat-generaal Agro en  
Natuur**  
Directie Natuur en Biodiversiteit

**Ons kenmerk**  
DGAN-NB / 16021704

**Bijlage:**

Oriëntatiefase Natuurbeschermingswet uitbreiding Vliegveld Lelystad; toetsing in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 van 2 december 2015, opgesteld door Bureau Waardenburg bv