



| | |
|-----------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Kenmerk opdracht | 494-39182 en 494-39200 |
| Opdrachtgever | Rijksdienst Voor Ondernemend Nederland |
| Datum opdracht | 28 augustus 2020 |
| Type bijeenkomst | Hoorzitting |
| Datum bijeenkomst | 21 augustus |
| Kenmerk geluidsbestand(en) | 494-39196_HZ_21-8-2020 |
| Converteren naar DDS of WAV | Nee |
| Lengte bestand(en) in uren | 00:57:35 |
| SPOED | Ja |
| Type verslag | Letterlijk |
| Aanwezige personen | <p>Namens RVO.nl:</p> <p>Dhr. mr. [REDACTED], procedureel voorzitter Dhr. mr. [REDACTED], behandelend jurist Mw. mr. [REDACTED], behandelend jurist / notulist Dhr. mr. [REDACTED], Beleid</p> <p>Bezwaarmaker:</p> <p>Dhr. [REDACTED], MOB Dhr. [REDACTED], lenW Dhr. [REDACTED], lenW Mw. mr. [REDACTED], gemachtigde Lelystad Airport, advocaat Dhr. [REDACTED], Schiphol Group Dhr. [REDACTED] Dhr. [REDACTED], bewonersdelegatie Lelystad Airport Dhr. [REDACTED], Stichting Red de Veluwe Mevr. [REDACTED], Werkgroep Red Gelderland Dhr. [REDACTED] Dhr. [REDACTED], EenVandaag, journalist</p> |
| Regeling | |
| Uitgewerkt door | UwEigenSecretariaat.nl – Siddeburen |
| Projectnummer | 2044 |
| Opmerkingen notulist | <p>Dit is de hoorzitting Lelystad. [REDACTED]</p> <p>[REDACTED]</p> <p>De hoorzitting start bij 0:05:48. De namen van de aanwezigen zijn tijdens de voorstelronde niet of nauwelijks te verstaan. Daardoor zijn enkele namen uit de context van de hoorzitting gehaald. Verder stellen ook de juristen van RVO.nl zich niet afzonderlijk voor. Dat geldt eveneens voor dhr. [REDACTED] en dhr. [REDACTED] die later binnenkomen.</p> |

Dhr. [REDACTED] Goedemiddag, welkom. Een aantal van u heb ik al eerder gezien vanochtend bij de hoorzitting inzake Luchthaven Schiphol. Er zijn nog een aantal nieuwe gezichten aan tafel, ik ga ons eerst even introduceren, ook even een heel kort rondje waarin u allemaal kunt aangeven wie u bent en namens wie u hier aan tafel zit. Nou heb ik ook nog wat huishoudelijke mededelingen. Ik zal het zo kort mogelijk houden, en daarna kunnen we over tot de orde van de zaak. U ziet nog twee lege plekken aan tafel, dhr. [REDACTED] en dhr. [REDACTED], die zijn onderweg; volgens mij zijn ze al in de parkeergarage beland geloof ik. We gaan toch beginnen. Tijd is beperkt en ik hoop dat ze nog aanschrijven.

Mijn naam is [REDACTED], ik ben MT-lid van de afdeling Juridische Zaken en ik zal vandaag de hoorzitting voorzitten. Aan mijn rechterzijde zit mw. [REDACTED] behandelend jurist en aan mijn linkerzijde dhr. [REDACTED], ook behandelend jurist van de afdeling Juridische Zaken. Ik zou graag een kort rondje willen doen, te beginnen aan de linkerkant bij dhr. [REDACTED].

Dhr. [REDACTED]: Ja, namens MOB.

Dhr. [REDACTED]: Prima, dank u wel. Voor de mensen die u nog niet hebben gezien.

Dhr. [REDACTED]: [REDACTED], Stichting Red de Veluwe.

Mw. [REDACTED]: [REDACTED], advocaat bij De Brauw en voor Lelystad Airport.

Dhr. [REDACTED]: [REDACTED], adviseur bij Schiphol Group.

Dhr. [REDACTED]: [REDACTED]. Namens het ministerie van IenW.

Dhr. [REDACTED]: [REDACTED], namens het Ministerie van IenW.

Dhr. [REDACTED]: [REDACTED], namens de bewonersdelegatie Lelystad Airport.

Dhr. [REDACTED]: [REDACTED], journalist bij EenVandaag.

Mevr [REDACTED]: [REDACTED], Werkgroep Red Gelderland.

[REDACTED] Ministerie van LNV.

Dhr. [REDACTED]: Dank u wel. Van de hoorzitting zal uiteraard verslag worden opgemaakt. U ziet de opnameapparaatje liggen, mocht u zich afvragen waarom er nou een stoel in het midden van deze ruimte staat. Dat is ook voor het geval de microfoons het laten afweten, dan hebben we toch nog een centraal gepositioneerde microfoon. U ziet twee katheders met microfoons, u krijgt zo dadelijk allemaal spreektijd. Bezwaarmakers hebben tien minuten spreektijd, overige belanghebbenden iets minder, vijf minuten, en dat is nodig om het proces zo ordentelijk mogelijk te laten verlopen. Als u uw spreektijd wil benutten, dan is het verzoek aan u om zich even naar een microfoon te begeven, zodat we u goed kunnen verstaan. Verder uw aandacht voor het feit dat we om 15:00 uur moeten eindigen in verband met het afsluiten en het reinigen van de zaal. Mocht u met de auto zijn, dan dient u voor vertrek een uitrijkaart te halen bij de beveiliging, dat zit bij de receptie hier vooraan. Vergeet u dat alstublieft niet, anders bent u beneden en moet u weer helemaal omhoog, zou zonde zijn. Daarnaast is het zo dat u allen twee termijnen krijgt om te spreken. Ik verzoek u ook in te gaan op de opmerkingen als u daar behoefte aan heeft, van een opmerking of een andere bijdrage die u heeft gehoord in uw eigen spreektermijn. Interrupties zijn niet goed mogelijk gezien de setting van vandaag. Mocht u, en een aantal mensen hebben dat vooraf ook gemeld, collega's of deskundigen via een inbelverbinding onder de knop hebben, mochten zij ook een bijdrage willen leveren aan deze hoorzitting dan is het verzoek ook om dat in uw eigen spreektijd te doen en het ook even kenbaar te maken aan de rest van de aanwezigen.

Dan zou ik eigenlijk willen overgaan tot de orde van de zaak. En zou daartoe eerst het woord willen geven aan MOB, als indiener van het bezwaar.

Dhr. [REDACTED]: Dank u wel. Ik zal mijn tien minuten in deze zaak niet nodig hebben, ik wil eigenlijk alleen kort even ingaan op...

Mw. [REDACTED]: Kunt u misschien de microfoon iets hoger zetten?

Dhr. [REDACTED]: Ja. Ben ik zo beter te horen?

Ik wil alleen kort ingaan op punt 1.3 van het geschrift van Lelystad, want daar wordt eigenlijk gesteld, onder verwijzing van het MER uit 2014 dat de luchthaven minder dan 1/100 mol deponeert aan stikstof. Maar die berekeningen zijn verouderd. Het is zo dat recentelijk duidelijk is geworden dat de

oude berekeningen ten onrechte ervan uit zijn gegaan dat de emissies door warmte opstijgen, dus er is een warmte-inhoud in die berekeningen opgenomen die onjuist is. De Commissie MER heeft dat ook geconstateerd en in het verslag van 31 maart 2020 opgenomen. Als met dat gegeven gecorrigeerd wordt, dan vindt er wel degelijk een berekenbare depositie plaats op de omliggende Natura 2000-gebieden, zoals de Veluwe, dus er is wel sprake van een project met mogelijke significante effecten. Daar komt eigenlijk nog bij zou ik willen zeggen, dat ook in de huidige berekeningen nog steeds geen rekening wordt gehouden met de emissies boven 3000 voet. Ook de Commissie Remkes heeft dat verschil nog steeds aangehouden. Het is echter zo dat het OPS-model heel wel geschikt is om ook boven de 3000 voet die berekeningen uit te voeren. Dus er is wel degelijk techniek, een programma beschikbaar om die berekening te maken. In het advies van Commissie Remkes wordt ook aangegeven dat de emissies boven de 3000 voet eigenlijk groter zijn dan die onder de 3000 voet, dus die zouden eigenlijk ook meegenomen moeten worden. Maar ook als je dat niet zou doen, dan is de depositie vanwege het project Lelystad Airport nog zodanig dat significante effecten niet kunnen worden uitgesloten. En dan kom ik eigenlijk ook gelijk op de vraag die u stelt van welke Natura 2000-gebieden betreft het nu, waar we naar moeten kijken. Dat zijn denk ik de gebieden die in het besluit ook genoemd worden. Waaronder het Naardermeer en De Veluwe en nog een paar andere. Dank u wel.

Dhr. [REDACTED]: Dat was uw bijdrage?

Dhr. [REDACTED]: Ja.

Dhr. [REDACTED]: Dank u wel. In de tussentijd zijn ook aangeschoven dhr. [REDACTED] en dhr. [REDACTED]. We zijn alvast begonnen. U krijgt zo dadelijk ook de gelegenheid om het woord te nemen en u heeft ook een tweede termijn. Ik wou nu doorgaan met de volgende spreker, mw. [REDACTED].

Mw. [REDACTED]: Dank u wel. Ik reageer waar mogelijk ook weer even gelijk op dhr. [REDACTED] waar dat past. Ik heb overigens ook de tekst hier, net als voor Schiphol, dus die is beschikbaar zo meteen om te gebruiken.

Lelystad Airport heeft in het bezwaarschrift aangegeven waarom zij bezwaar heeft tegen de onderbouwing van het besluit en ook hier geldt weer: niet zozeer tegen de uitkomst van de beslissing op bezwaar, namelijk dat niet tot handhaving wordt besloten in dit geval, maar het gaat om de gronden. Ook hier voor de goede orde: in verband met de uitbreiding van de luchthaven Lelystad heeft de minister van LNV bij brief van 20 april een vergunningplicht aangezegd, in verband met die uitbreiding, ten behoeve van groot commercieel verkeer. Ook daar geldt dat Lelystad daar op dit moment mee bezig is, doende is, om voor 1 oktober die aanvraag gereed te krijgen. Ook daar weer heeft de minister aangegeven hoe dat er uit zou moeten zien, en wat voor soort van verschilberekening er gemaakt zou moeten worden. Ik kom daar aan het slot nog even op terug, die significante effecten uitgesloten, een van de elementen die Lelystad zelf ook benoemd. En dan reageer ik gelijk even op het punt dat dhr. [REDACTED] net maakt met de verwijzing naar 1.3 van het aanvullend bezwaarschrift van Lelystad. De verwijzingen daar zijn inderdaad verwijzingen naar het MER 2014, naar de paragraaf gaat over wat het huidige gebruik doet.

Dat is ook waar de beslissing op bezwaar, of sorry het handhavingsbesluit van Lelystad over gaat. En voor dat huidig gebruik zijn in het MER 2014 gegevens opgenomen ten aanzien van depositie van het luchtverkeer, zoals dat op basis van de aanwijzing uit 1991 mocht worden verwacht. Misschien hier dan als opheldering voor zover dat niet duidelijk zou zijn: dat huidig gebruik komt niet uit boven bestaande rechten die Lelystad heeft op grond van de toestemming die gold voor de referentiedatum en de verwijzing naar deze gegevens. Daarvan moet duidelijk zijn dat dat gegevens zijn die natuurlijk gebaseerd zijn, documenten gebaseerd op de stand van zaken ten tijde van die documenten, en op basis van de toen geldende kennis en inzichten. Dat geldt dus ook voor de wijze waarop daar de aanwijzing 1991 is weergegeven. Dat neemt niet weg dat de facto het gebruik, de operationele luchthaven op dit moment, sinds '91 eigenlijk ook niet gewijzigd is. Dat huidig gebruik voor het kleine verkeer is binnen de grenzen van de luchthaven min of meer hetzelfde als dat toen in 1991 plaatsvond. Reeds daarom zijn significante effecten van het huidig gebruik uitgesloten en bestaat er voor dat huidig gebruik wat Lelystad betreft geen vergunningplicht.

In het verlengde daarvan is er, dat hoort er eigenlijk bij, al een toestemming verleend, ook voor de operatie van de luchthaven zoals die sinds '73 bestond, voor general aviation - het kleine zakelijke verkeer met alle bijbehorende activiteiten. In die toestemming zijn geen beperkingen gesteld aan het aantal vliegbewegingen en het gaat dus steeds om het kleinzakelijk verkeer, general aviation zoals dat op dat moment in 1991 al werd toegestaan. Zolang binnen de generieke kaders wordt gebleven van die publiekrechtelijke toestemming van dat moment, die al bestond voor de referentiedatum, heeft Lelystad daarom geen vergunning nodig als bedoeld in art. 2.7 lid 2 van de Wet natuurbescherming voor de huidige exploitatie.

Voor wat betreft de uitbreiding van de luchthaven hecht Lelystad eraan op te merken dat ze in het kader van uitbreiding voor groot commercieel verkeer, voor handelsverkeer, in 2016 - met een actualisatie in mei 2019, een PAS-melding heeft gedaan. Zij is in afwachting van de collectieve legalisatie van de destijds onder het PAS gedane meldingen. Alleen voor de zekerheid en voor zover vereist, heeft Lelystad op 11 maart 2020 een aanvraag ingediend voor een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming bij de beoordeling van de effecten van stikstofemissie die nog niet waren meegenomen in die aanvraag van 11 maart 2020 en die nu worden uitgevoerd, zal Lelystad voor de volledigheid en ook om verplicht het huidige gebruik meenemen en laten zien.

Dat het huidige gebruik past binnen de bestaande rechten zal naar aanleiding van de aanzegging van de minister in het kader van die uitbreidingsaanvraag ook worden aangetoond. Duidelijk is echter dat de uitbreiding van de luchthaven voor groot commercieel verkeer, zoals voorzien in het van kracht zijnde luchthavenbesluit 2015, niet past binnen de bestaande rechten. En daarmee beantwoord ik gelijk een van de deelvragen die RVO.nl heeft gesteld over de fysieke uitbreiding van de luchthaven in relatie tot de bestaande rechten. Voor de goede orde voeg ik daaraan toe: die uitbreiding zal niet in gebruik worden genomen voordat een beslissing ten aanzien van een toestemming / vergunning is genomen.

Omdat het huidige gebruik niet uitkomt boven bestaande rechten en gelet op de vergunningaanvraag in verband met de uitbreiding, is aannemelijk dat een Wet natuurbescherming-vergunning ook kan worden verleend. Van handhavend optreden moet worden afgezien, concreet zicht op legalisatie voor zover nodig. En ik herhaal ook hier dat handhaving in dit geval onevenredig zou zijn, zeker nu die plaatsvinden, op dit moment, binnen de bestaande rechten.

Dan de beantwoording van vragen van RVO.nl. Een stukje heb ik net al even meegenomen. Ook hier is gevraagd naar, net als bij Schiphol, hoeveel vliegtuigbewegingen er tot op heden zijn uitgevoerd en wat de verwachting is qua aantallen voor de periode tot einde van het jaar. Al jarenlang bedraagt het aantal vliegtuigbewegingen vanaf Lelystad zo rond de 100.000 vliegbewegingen general aviation per jaar. Soms iets meer, soms iets minder. In 2019 waren er iets minder dan 98.000 bewegingen. Dat staat ook in het aanvullend bezwaarschrift van Lelystad. Het aantal vliegtuigbewegingen vanaf januari 2020 tot op heden is 46.525. De afgelopen vijf jaar zijn er gemiddeld bijna 95.000 bewegingen uitgevoerd. Ook hier als gevolg van COVID 19 alsook de invoering van luchtverkeersleiding per november vorig jaar, is de schatting op dit moment dat Lelystad Airport eind 2020 uitkomt op circa 75.000 vliegtuigbewegingen.

RVO.nl heeft ook vragen gesteld over de uitbreiding ten behoeve van groot commercieel verkeer. Dat is iets anders dan het huidige gebruik waar het besluit op ziet. In de eerste plaats is gevraagd of er naast de verlenging van de baan en de bouw van de terminal nog andere fysieke wijzigingen hebben plaatsgevonden. Het korte antwoord op die vraag is dat dit inderdaad de belangrijkste fysieke wijzigingen zijn. Het langere antwoord hebben we eigenlijk voor een deel gegeven in het kader van de stukken die naar aanleiding van het handhavingsverzoek van Stichting Red de Veluwe zijn ingediend. Daaruit blijkt dat er nog enkele andere beperkte fysieke wijzigingen hebben plaatsgevonden, waarvan denk ik de verhoging van de verkeerstoren de belangrijkste is, bijlage 1 bij de zienswijze van Lelystad Airport.

Op de verhouding met de bestaande rechten ben ik eerder al even ingegaan.

Gisteren is er nog een nagekomen vraag gekomen vanuit RVO.nl, namelijk of de wijziging van het aanwijzingsbesluit uit 1991 in 1999, bij die wijziging is de BKL-geluidscontour gereduceerd van 50 BKL naar 47 BKL, of die wijziging ertoe heeft geleid dat de contouren op de kaartjes, die niet bij die

aanwijzingsbesluiten, of niet gemakkelijk te vinden zijn, zijn verlegd of verplaatst. En als dat zo is, vraagt RVO.nl zich af of de verlegging van die contour consequenties heeft gehad voor het aantal vluchten dat daarbinnen kan plaatsvinden. In reactie daarop het volgende: de verkleining van die contour, dat was een generieke maatregel die op dat moment voor alle regionale luchthavens is uitgevoerd, en niet het resultaat, zoals normaal het geval is, van een scenario of een veranderd scenario. Lelystad Airport heeft de kaartbijlage bij dat aanwijzingsbesluit er niet van gister op vandaag op kunnen naslaan voorafgaand aan deze zitting, maar ze zien die achtergrond - die generieke aanduiding - en zonder apart scenario geldt dat de vorm van de contour dezelfde zal zijn gebleven, maar de contour wel kleiner is. Er zijn geen andere beperkingen opgelegd en zoals Lelystad Airport eerder had aangegeven, op nummer 2.4 in de brief van 13 maart 2020, passen binnen die nieuwe contour nog steeds ongeveer 120.000 vliegtuigbewegingen per jaar. Net als in het aanwijzingsbesluit uit 1991, vermoedelijk als gevolg van stillere vliegtuigen.

Ook voor Lelystad geldt dat correcte naleving van de wet natuurlijk belangrijk is en Lelystad niet wegloopt voor de natuurbeschermingswetgeving of verantwoordelijkheden in dat kader. Daarbij is ook steeds te goeder trouw gehandeld. Ik verwijs naar het rechtsoordeel van de minister van Economische Zaken, destijds bevoegd gezag Wet natuurbescherming, van 18 maart 2016, ook natuurlijk weer naar de stand van zaken en kennis van destijds, inhoudende dat voor de uitbreiding van de luchthaven geen vergunning op grond van de Wet natuurbescherming nodig was. De te goeder trouw gedane PAS-melding door Lelystad Airport en de toetsing zoals die heeft plaatsgevonden van het bestemmingsplan van de gemeente Lelystad over de uitbreiding van Lelystad maar ook natuuronderzoeken samen een passende beoordeling hebben plaatsgevonden, getoetst ook door de afdeling. Een separate beoordeling van het huidig gebruik van de luchthaven is nooit aan de orde geweest en ook nooit ter discussie gesteld en ik weet ook niet helemaal zeker of MOB dat nu eigenlijk wel probeert te doen, ook met de verwijzing naar het project waar men nu naar verwijst, of dat niet eigenlijk over de uitbreiding gaat.

Voor handhavingsmaatregelen bestaat in elk geval geen grond of aanleiding. De terechte afwijzing van het handhavingsverzoek kan wat Lelystad Airport betreft dan ook in bezwaar worden gehandhaafd. Dat was wat ik er nu over wilde zeggen.

Dhr. [REDACTED]: Dank u wel mw. [REDACTED]. Even naar de commissie, zijn er nog vragen?

Mw. [REDACTED]: Ja, ik heb nog een vraag voor u. In het bezwaarschrift, of de aanvullende gronden, staat dat uit wordt gegaan van een grenswaardenscenario. Tenminste, dat ligt ten grondslag aan het aanwijzend besluit uit 1991, gaat uit van 120.000 vliegbewegingen. In de uitspraak van de afdeling wordt aangegeven dat – ze noemen het daar het A-besluit, dat is het besluit van 2001, daarin staat dat dat besluit onder meer het mogelijk maakt dat het BKL-verkeer wordt uitgebreid tot een omvang van 120.000 vliegbewegingen. Kunt u aangeven hoe u dat ziet, omdat u gaat ervan uit dat in 1991 dus al van circa 120.000 vliegbewegingen kon worden uitgegaan, terwijl als ik dan die uitspraak lees, zou dat mogelijk worden gemaakt bij dat A-besluit van 2009.

Mw. [REDACTED]: Bij het A-besluit van 2001 heeft u ...

Mw. [REDACTED]: Negen, of...

Mw. [REDACTED]: Kijk het aanwijzingsbesluit 2001 dat is... Ik heb het hier nu gehad over vergelijking met '99. Het aanwijzingsbesluit 2001 maakt op zichzelf heel veel meer mogelijk, ook fysieke aanpassingen. Die hebben allemaal niet plaatsgevonden, gefaseerde uitbouw. Feit is dat dat aanwijzingsbesluit ook al niet meer geldt omdat het luchthavenbesluit nu geldt, maar de invulling van het aanwijzingsbesluit heeft met de uitbreidingen die dat besluit mogelijk maakte nooit plaatsgevonden. Vandaar dat ook in het aanvullend bezwaarschrift wordt aangegeven en benadrukt, en dat blijkt dan uit, je kunt zeggen indirect, maar uit verschillende documenten, onder meer ten behoeve van de opstelling van het aanwijzingsbesluit 2009 - wat nooit volgens mij het echte licht heeft gezien - dat daar een hele lange periode tussen heeft gezeten met veel discussies over het MER en fasering van het MER, maar dat dat besluit eigenlijk nooit gebruikt is geweest in dat opzicht voor die uitbreidingen, en dat de feitelijke exploitatie van de luchthaven dus nog steeds passend is en was binnen de contour zoals die in '99 is bepaald met dat aantal van 120.000 bewegingen.

Mw. [REDACTED]: Maar u gaat ervan uit dat in 1991 al 120.000 bewegingen mogelijk waren.

Mw. [REDACTED]: Ja.

Mw. [REDACTED]: Later – er staat dus in die uitspraak dat dat pas later mogelijk werd gemaakt.

Mw. [REDACTED]: Ik denk niet dat... de uitspraak gaat over een heel ander besluit, de...

Mw. [REDACTED]: Van 2009 gaat het, besluit van 2009, 16 oktober 2009.

Mw. [REDACTED]: Waar het de vergelijking... ik weet zo niet precies welke... wat daarin is gezegd. Ik zou dat zo misschien even kunnen nazoeken. Waar het om gaat is dat uit de stukken en de berekeningen die ten grondslag liggen aan het aanwijzingsbesluit uit 1991, en dat wordt ook herhaald in de latere stukken, scenario's ten grondslag liggen van 120.000 vliegtuigbewegingen. En we hebben daar in de stukken ook naar verwezen, dat die 120.000 daar genoemd worden. Dus dat is iets wat eigenlijk altijd mogelijk is geweest.

Mw. [REDACTED]: Heeft u die stukken dan ook? Want wij lezen het hier alleen maar in uw stukken dat het er zou moeten staan, maar... Want ik heb die grenswaardescenario's niet kunnen terugvinden.

Dhr. [REDACTED]: Ik kan daar dadelijk op reageren.

Mw. [REDACTED]: Ja, oké.

En dan had ik nog een vraagje aan u. Er staat: in de periode tot 2001 werd ook al gebruik gemaakt van het groter 35 KE verkeer, omdat er aparte ontheffingen voor werden afgegeven. Hoe ziet u dat dan in relatie tot de bestaande rechten?

Mw. [REDACTED]: Dat is een soort van ontheffing geweest die al in de jaren '90 verleend is op het punt van, zeg maar, het maximale startgewicht dat daar mogelijk mee gemaakt werd. En dat is dus ook in de jaren '90 waren die ontheffingen er al.

Mw. [REDACTED]: Is dat dan een doorlopende ontheffing geweest, die continu verlengd is of? Onder welke voorwaarden is die afgegeven?

Mw. [REDACTED]: Die ontheffingen zelf die heb ik niet erop kunnen naslaan, ik weet ook niet of het ministerie van IenW die wel heeft gezien. Feit is dat op dat moment, met toepassing van die ontheffing, en of dat er één is geweest of dat dat per jaar werd gedaan, dat kan ik zo niet beantwoorden. Feit is dat er beperkt zwaarder verkeer mogelijk was, wat niet is het grote commerciële handelsverkeer dat met de uitbreiding pas mogelijk zou worden.

Mw. [REDACTED]: En even voor de zekerheid, want in uw besluit wordt uitgegaan van de referentiedatum in 1994. U geeft in uw voetnoot aan dat die niet juist is. U zegt dus ook van: de rechten die in 1991 waren, die zijn niet veranderd bij dat besluit van 2001, dat is altijd binnen diezelfde begrenzing gebleven.

Mw. [REDACTED]: Het feitelijke gebruik is gebleven binnen de begrenzings zoals die voor het kleine verkeer mogelijk waren. Wij hebben ons niet apart uitgelaten over... Wij zijn ervan uitgegaan dat het huidige gebruik, zoals eigenlijk ongewijzigd is voortgezet vanaf de jaren '90. Dus ook als je zou uitgaan van een eerdere referentiedatum, dat dat niet nadien beperkt is geweest of anderszins begrensd. En dat voor wat betreft die aanwijzing uit 2001, die op zichzelf meer mogelijk maakte, dat die niet relevant is voor het gebruik zoals dat al sinds de jaren '90 heeft plaatsgevonden.

Dhr. [REDACTED]: Nog meer vragen?

Goed, mw. [REDACTED], u had het over een bijlage, een pleitnota die u heeft met stukken.

Mw. [REDACTED]: Ik heb wel een pleitnota, maar daar zit geen bijlage bij, maar ik kan die aantekeningen hier verspreiden.

Dhr. [REDACTED]: Prima, nou, misschien kunt u dat op dezelfde manier doen als u vanochtend heeft gedaan. Dan dank u daarvoor.

Ik wilde dan, als u klaar bent tenminste, het woord gaan geven aan het ministerie van IenW en we maken ook dankbaar gebruik van het aanbod dat u net deed mijnheer [REDACTED] om in te gaan op de vraag die zojuist gesteld is.

Dhr. [REDACTED]: Hoewel er geen vragen zijn gesteld aan de minister van IenW zal ik proberen in te gaan op de vraag zoals die zojuist is gesteld. Zoals de minister het handhavingsbesluit ziet, is dat de minister van LNV van oordeel is dat met de aanscherping van de BKL-zone zoals die op 9 december 1999 heeft plaatsgevonden, niet langer kan worden gesproken van een ongewijzigde voortzetting van het gebruik van de luchthaven. En in de toelichting op dat besluit is inderdaad aangegeven dat

dat een halvering zal betreffen van de geluidszone. En als de minister van lenW het bezwaarschrift van MOB goed leest, dan is MOB van oordeel dat mogelijk een hogere stikstofdepositie door Lelystad Airport op Natura 2000 gebieden zou worden gedeponeerd dan op grond van die referentiesituatie aanvaardbaar kan worden geacht. Nu even ingaande op uw vraag en de situatie zoals die in 1991 in besluitvorming is vastgelegd. In 1991 is een geluidszone vastgesteld, en daarbij zijn – nogmaals - geen aantallen vliegtuigbewegingen vergund, maar is afgaande op de feitelijke capaciteit van de luchthaven de geluidszone berekend. En nou staat er in dat besluit van 1991 op pagina 2: 'De feitelijke capaciteit van het vliegveld Lelystad bedraagt 120.000 vliegbewegingen per jaar.' Dus dat is de situatie waarop dat besluit in 1991 is gebaseerd. En verderop in dat besluit zit een toelichting met een onderbouwing van de cijfers van de afgelopen jaren. En als u die toelichting leest, dan komt u ook weer uit op dat getal van om en nabij de 120.000. Waarbij wel wordt aangegeven dat dat getal uiteraard sterk afhankelijk is van de wijze waarop het veld in de praktijk wordt gebruikt. Namelijk, te weten: de verdeling van het verkeer over het jaar, de week en de dag.

Wat er in 1999 heeft plaatsgevonden is een aanscherping van die geluidszone. Maar zoals mw. [REDACTED] dat ook al terecht aangaf, dat is een generieke aanpassing geweest, maar bij het grenswaardenscenario, dat ook aan dat aanwijzend besluit 1999 ten grondslag lag, werd wederom uitgegaan van het aantal van 120.000 vliegtuigbewegingen. Dus dat betekent eigenlijk dat de feitelijke capaciteit van de luchthaven in feitelijk opzicht daarmee niet beperkt is. Namelijk, de gedachte van die besluitvorming was juist om door het treffen van operationele maatregelen, bijvoorbeeld de inzet van stillere vliegtuigen, toch die capaciteit te kunnen halen. Waarbij nadrukkelijk de wetgever voor ogen heeft gehad dat dat uitdrukkelijk aan de exploitant is om daar maatregelen voor in te zetten.

Tenslotte wil ik nog even kort stilstaan bij het betoog dat het MOB houdt en ik denk dat het in deze zaak goed is om een aantal zaken te onderscheiden, namelijk:

Het handhavingsbesluit van Stichting Red de Veluwe, dat ziet op de uitbreiding van de luchthaven en ook de vergunningplicht voor het grootverkeer.

Dit handhavingsverzoek, dat in mijn optiek een beperktere strekking heeft, namelijk dat ziet op het huidig gebruik van de luchthaven, namelijk het kleinverkeer.

En ten derde de discussie hoe de vergunning voor Lelystad eruit zou moeten zien in het licht van Commissie Remkes en de adviezen en discussies over de 3000 voet.

In de optiek van de minister lenW hoort de hele discussie hoe de vergunning er in de toekomst uit zou moeten zien hier in feite niet thuis. Dat is iets voor de toekomst. En daar heeft de minister van LNV een vergunning voor aangezegd, sorry, de exploitant heeft daarvoor een vergunning aangezegd gekregen en de toekomst zal dan ook uitwijzen hoe die vergunning eruit ziet.

Mw. [REDACTED]: Nog een vraagje. Ik heb niet de toelichting bij het besluit van 1991. Ik heb alleen maar het besluit zelf toegestuurd gekregen. Zou ik dat dan ook nog kunnen krijgen?

Dhr. [REDACTED]: Uiteraard, ja.

Dhr. [REDACTED]: Graag het verzoek om alles wat hier gedeeld wordt ook aan iedereen te verspreiden.

Dank u wel dhr. [REDACTED]

Dhr. [REDACTED], u bent nu niet aan het woord, wilt u nu iets inbrengen, misschien straks? Oké, dank u wel.

Dan wil ik graag, als er tenminste geen vragen zijn vanuit de commissie tot dusver, dan wil ik graag over naar de volgende spreker en dat is dhr. [REDACTED]. U maakt geen gebruik? U weet, u kwam iets later binnen, dus ik weet niet of u de introductie heeft u gemist, maar er is nog een tweede termijn, dus mocht u nog iets horen zo dadelijk waarvan u zegt 'Daar wil ik nog op ingaan', dan heeft u die gelegenheid alsnog.

Dezelfde vraag om standpunt naar voren te brengen, als die er is, is gericht aan dhr. [REDACTED].

Dhr. [REDACTED]: Ik maak er geen gebruik van, nee.

Dhr. [REDACTED]: Dan geldt ook hetzelfde voor u.

Mevrouw [REDACTED].

Mw. [REDACTED]: Ook al vindt de minister dat de discussie over de uitbreiding van Lelystad Airport hier niet thuishoort, er wordt gerefereerd aan het MER van Lelystad Airport voor de uitbreidingsplannen. En ook in het meest recente geactualiseerde MER ontbreekt nog steeds een significant stikstofeffect. En ik hecht eraan dat we hier toch over de volledigheid spreken. De commissie voor de MER heeft mij schriftelijk bevestigd dat de milieueffecten van Vliegveld Teuge ontbreken in het MER van Lelystad Airport. Zij hebben dit niet meegenomen, omdat ze er vanuit gingen dat Vliegveld Teuge in zijn totaliteit gesloten zou worden door de uitbreiding van Lelystad Airport. Dit is pertinent onjuist, er is sprake geweest - en misschien nog - van het sluiten van het paracentrum, maar nooit van het volledige vliegveld. Sterker nog: Teuge gaat fors uitbreiden omdat het een groot deel van de kleine luchtvaart van Lelystad zal overnemen. Als de uitbreidingsplannen tenminste doorgaan. Dus wij hechten eraan dat het volledige beeld wel wordt geschetst, en dat het MER - geactualiseerd of anderszins - nog altijd niet compleet is.

Mijn vraag waarom de commissie voor de MER deze omissie niet heeft hersteld, is heel eenvoudig. Ze hebben nooit een verzoek vanuit het ministerie van IenW gehad om deze omissie te herstellen, of om het MER verder te actualiseren. Hier wilde ik het even bij laten.

Dhr. [REDACTED]: Dank u wel mw. [REDACTED].

Dhr. [REDACTED], aan u het woord.

Dhr. [REDACTED]: Ik had mij voorgenomen te zwijgen, maar aangezien mw. [REDACTED] een aantal aspecten hier noemde, denk ik dat het me vrij staat om daar op in te gaan. Met name de vragen voor de natuurvergunning van 11 maart, de aanvraag die gedaan is en de wijzigingen en aanvullingen die daarop gedaan zijn.

Mijn vraag aan haar is: Is Lelystad Airport bereid om die stukken aan degenen die hier zitten toe te sturen, zodat we weten waar we het over hebben?

Een tweede vraag is of ze ook omdat we dan naar de omvang van het project kijken, Lelystad van mening is of de halve aansluiting van de A6 onderdeel uitmaakt van dat project en of dat niet meegenomen zou moeten worden, ook bij de berekeningen van de stikstofdepositie.

Een derde vraag die ik heb is over haar mededeling rond die fysieke wijzigingen. Ze zei "Ja, daar hebben we antwoord op gegeven, deels, daar hebben we voor een deel antwoord op gegeven". Mijn verzoek is: zou u alle antwoorden willen geven? Dan weten we tenminste waar we het over hebben. En een laatste vraag aan haar voor wat betreft die fysieke wijzigingen: is het zo dat er nog werkzaamheden moeten worden verricht met betrekking tot de aanleg van kerosinetanks en worden die uitgevoerd, zijn die al deels uitgevoerd, of is dat nog toekomst?

Dat waren mijn vragen naar aanleiding van de inleiding van mw. [REDACTED].

Dhr. [REDACTED]: Dank u wel dhr. [REDACTED]. Heeft u naast vragen ook nog een andere bijdrage op dit moment?

Dhr. [REDACTED]: Datgene wat wij aan het geheel hebben willen bijdragen staat in ons eigen handhavingsverzoek.

Dhr. [REDACTED]: Dank u wel voor uw bijdragen. Een viertal vragen aan mw. [REDACTED]. Ik stel voor dat u daar in uw tweede termijn op terug komt, want dan zou ik namelijk nu willen doorgaan met het woord geven aan dhr. [REDACTED].

Dhr. [REDACTED]: Ik heb op dit moment geen bijdrage. Het gaat eigenlijk met name over de general aviation en de situatie daarvan. Wij zijn druk met het voorbereiden op acties en inspraken en allerlei andere zaken die wij moeten doen voor de uitbreidingen die beoogd zijn voor het grote verkeer. Dus daar kom ik nog later wel op terug en misschien in de tweede termijn nog vragen.

Dhr. [REDACTED]: Als u dat doet, zou u dan in de tweede termijn ook gebruik willen maken van een microfoon, want dan kunnen wij allemaal u goed verstaan. Dit ging nog, gelukkig. Dank u wel. Zijn er nog vragen vanuit de commissie?

Goed, dan komen we aan bij de tweede termijn. Ik wou MOB het woord geven om, indien gewenst, nog een tweede termijn te benutten en daarbij in te gaan op hetgeen al gewisseld is.

Dhr. ██████: Ja, voor alle helderheid, want er is hier wat gesproken door deze en gene ook over de nieuwe aanvraag en over de uitbreidingsplannen. Daar is uiteraard MOB bijzonder geïnteresseerd in, maar daar gaat deze procedure niet over. Deze procedure is een handhavingsprocedure en gaat dus over het huidige feitelijke gebruik en niet over de toekomstplannen. Dat even in helderheid ook, in reactie op wat dhr. ██████ heeft gezegd en mw. ██████ had het daar ook nog even over. Het gaat natuurlijk om het huidige feitelijke gebruik. Dan is het daarbij wel zo, dat als het gaat om de beoordeling van de mogelijke significantie daarvan, heeft mw. ██████ aangegeven dat die MER uit 2014 betrekking had op de dusdanige activiteiten met de destijds geldende inzichten. Uiteraard moet die beoordeling te maken hebben met de destijds uitgevoerde activiteiten, maar voor een beoordeling van een referentiedepositie moeten natuurlijk wel de destijds uitgevoerde activiteiten bekeken worden met de huidige inzichten. Die beoordeling die destijds in die MER is gemaakt, is dus wel degelijk verouderd, niet omdat het betrekking had op de destijds uitgevoerde activiteiten, want dat is inderdaad het onderwerp van de beoordeling, maar omdat die beoordeling is uitgevoerd met verouderde inzichten.

Dus ik heb al gezegd, de discussie over de nieuwe plannen, die hoort hier inderdaad niet thuis, die zijn wij ook niet aangegaan. Het is wel zo dat het handhavingsverzoek betrekking heeft op alle activiteiten die in strijd met het recht worden verricht door onder andere deze luchthaven. Dus dat heeft betrekking uiteraard op vliegbewegingen, voor zover die worden verricht boven het referentieniveau, maar ook eventuele andere activiteiten en dus ook bijvoorbeeld de activiteiten die nu daadwerkelijk plaatsvinden als voorbereidende activiteiten ten behoeve van de toekomstplannen. Dat zijn wel activiteiten die thans plaatsvinden en die vallen in zoverre dus wel onder het handhavingsverzoek.

Dhr. ██████: Dank u wel mijnheer ██████.

Mw. ██████, mag ik u het woord geven?

Mw. ██████: Ja. Ik zal ook even proberen om antwoord te geven op de gestelde vragen. De stukken rondom de aanvraag van de Wnb-vergunning, die zullen op enig moment publiek worden natuurlijk, maar staan buiten deze hoorzitting wat ons betreft, en in dat kader zullen ze dus ook niet nu aan deze aanwezigen worden verstrekt. Zodra de aanvraag, voor zover vereist, gecompleteerd is met de stikstofonderdelen, en dat moet voor 1 oktober van dit jaar volgens de aanzegging van LNV-gebeuren, dat zullen we doen en daar zal dat dan in worden meegenomen. Daarmee neem ik ook gelijk het punt van dhr. ██████ mee rondom: worden die berekeningen dan gedaan naar de huidige inzichten? Ja, natuurlijk. Die worden gedaan naar de huidige inzichten. En dat geldt dan in de vergelijking en de verschilberekening idem. Anders vergelijk je weer appels met peren, dus ja, per nu is dat zo. Mijn opmerking over verwijzingen in het MER 2014 naar referentiesituaties die daarin beschreven zijn uit 1991 en uit 2001 betroffen de vergelijking die op dat moment gemaakt is en waaruit dan de conclusies konden worden getrokken die ik beschreven heb in de stukken. Alles, naar de inzichten van destijds per nu zal het, waar dat kan, gaan volgens de huidige inzichten. Daarmee heb ik dat antwoord van dhr. ██████ ook gelijk meegenomen. Bij mijn weten heb ik alle antwoorden op de vragen rondom fysieke wijzigingen gegeven. Ze zijn allemaal gegeven in het kader van de procedure rondom Red de Veluwe. Onder andere in de zienswijze van Lelystad Airport van 30 augustus 2019 met een overzicht van de werkzaamheden die bij die uitbreiding hoorden en die overigens inmiddels allemaal zijn afgerond en overigens toen ook al.

Een hele concrete vraag of er nog werkzaamheden moeten worden verricht ten aanzien van de kerosinetanks, anders dan dat dat een vraag is die ook weer gaat over, naar ik aanneem, de uitbreiding waar dat een onderdeel van zal zijn, kan ik die vraag niet feitelijk beantwoorden. Ik weet dat niet en ik heb op dit moment ook niet de mensen hier kunnen hebben om dat antwoord wel te kunnen geven, maar staat wat ons betreft buiten de orde van dit handhavingsverzoek en deze beslissing. Als ik het had gekund, had ik het gedaan, maar ik kan het antwoord hier nu niet feitelijk geven.

Volgens mij heb ik dan alle vragen beantwoord die u gesteld heeft en die hier lagen.

Dhr. [REDACTED]: Dank u wel.

Het ministerie van IenW.

Dhr. [REDACTED]: Wij hebben geen behoefte om nog te reageren.

Mw. [REDACTED]: Ik heb nog één vraagje. U zei wat over die ontheffingen. Beschikken jullie daar wel over?

Dhr. [REDACTED]: Ik heb gezien dat in 1997 een ontheffing is verleend om ook verkeer met een maximum startgewicht van meer 6000 kg op de luchthaven mogelijk te maken en dat zou gemaximeerd zijn op 350 per jaar. Dat is waarschijnlijk de ontheffing waarop wordt bedoeld.

Mw. [REDACTED]: Kunnen wij een afschrift daarvan krijgen?

Dhr. [REDACTED]: Ja, precies. Ik zal die proberen toe te sturen.

Dhr. [REDACTED]: Dank u wel. Dat was het?

Dhr. [REDACTED]? Dhr. [REDACTED]? Mw. [REDACTED]? Dhr. [REDACTED]?

Dhr. [REDACTED]: Ik begon met: ik had me voorgenomen niks te zeggen. Wellicht waren mijn vragen buiten de directe orde van deze behandeling, maar aangezien mw. [REDACTED] de onderwerpen in haar inleiding noemde, meende ik dat het mij vrij stond om die vragen daadwerkelijk te stellen.

Dhr. [REDACTED]: Zeker, u kunt de vraag altijd stellen, u heeft nu ook een antwoord. Dank u wel.

Dhr. [REDACTED]: Goed, dan zijn we door de tweede termijn heen, ik kijk ook nog even naar de leden van de hoorcommissie. Zijn er nog vragen over hetgeen gewisseld is? Dan zijn we ook deze keer weer ruimschoots binnen de tijd klaar. Zoals u weet, we nemen vandaag geen beslissing op de voorliggende bezwaarschriften. Dat gaan we wel op heel korte termijn doen. U krijgt ook allen een verslag van de hoorzitting zoals die vandaag gevoerd is. Ik dank u hartelijk voor uw komst. Denkt u eraan bij het verlaten van het pand inderdaad nog even de uitrijkaart op te halen. Er is nog één ding krijg ik toegefluiserd.

Mw. [REDACTED]: Op wat voor termijn verwachten jullie de stukken te kunnen toesturen? Kan dat uiterlijk volgende week?

Dhr. [REDACTED]: Dank u wel voor uw komst en een fijn weekend.