

**Ontwerp
Aanwijzing
luchtvaartterrein
Lelystad**

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Ministerie van Volkshuisvesting,
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Inhoud

- 1. Inleiding 11**
 - 1.1 Aanleiding 11
 - 1.2 Leeswijzer 11
- 2. Voorgeschiedenis 12**
- 3. Kader en procedure 14**
 - 3.1 Luchtvaartwet en RBML 14
 - 3.2 Kader 14
 - 3.2.1. De PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad 14
 - 3.2.2. Het Coalitieakkoord 15
 - 3.2.3. Het Aldersadvies 15
 - 3.2.4. Adviesaanvraag aan de heer Alders over de regionale luchthavens 16
 - 3.2.5. De Luchtvaartnota 16
 - 3.3 Procedure 17
 - 3.3.1. Start van de aanwijzingsprocedure 17
 - 3.3.2. Milieueffectrapportage (m.e.r.) 17
 - 3.3.3. Bestuurlijk overleg op grond van artikel 19 Luchtvaartwet 17
 - 3.3.4. Inspraak en advies op grond van artikel 21 Luchtvaartwet 18
 - 3.4 Verwerking aanwijzing in het bestemmingsplan 18
- 4. Economie 19**
 - 4.1 Herkomst en bestemming van de reizigers 19
 - 4.2 Omvang van het verkeer 20
 - 4.3 Economische betekenis 20
 - 4.4 Financiële onderbouwing 22
- 5. Milieu en ruimtelijke kwaliteit 24**
 - 5.1 Beleidskader 24
 - 5.2 Effecten op milieu en ruimte 27
 - 5.2.1. Welke alternatieven zijn onderzocht? 27
 - 5.2.2. Geluid 30
 - 5.2.3. Slaapverstoring 30
 - 5.2.4. Hinderbeleving 31
 - 5.2.5. Externe veiligheid 31
 - 5.2.6. Natuur 31
 - 5.2.7. Droge depositie in natuurgebieden 32
 - 5.2.8. Lucht 32
 - 5.2.9. Archeologie 33
 - 5.2.10. Ruimtelijke kwaliteit 33
- 6. Overwegingen bij het besluit 35**
 - 6.1 Inleiding 35
 - 6.2 Relatie met het beleidskader 35

6.3	Economie	36
6.4	Milieu en ruimtelijke kwaliteit	36
6.5	Het besluit	38
7.	Handhaving	41
7.1	Inleiding	41
7.2	Handhavingssystematiek Luchtvaartwet	41
7.3	Uitvoering van de handhaving	42
7.4	Evaluatie	43
8.	Toelichting artikelgewijs	44
	Aanwijzing Wet ruimtelijke ordening	46

Ontwerp Aanwijzing Luchtvaartwet

Datum: **PM**
Nummer: VENW/DGLM-2009/1798

Aanwijzing ex artikel 18 Luchtvaartwet van het luchtvaartterrein
Lelystad

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Handelende in overeenstemming met de Minister van
Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer:

Gelezen de brief van 8 mei 2008 (nr. Di/PvdH/081440) van Lelystad Airport met
betrekking tot de aanwijzing van het luchtvaartterrein Lelystad, waarin wordt verzocht
de bestaande aanwijzing te wijzigen;

Gelet op artikel XVIA, eerste lid, van de Wet van 18 december 2008 (Stb. 561), in
samenhang met de artikelen 24, 25a en 18 van de Luchtvaartwet;

Gelet op de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van 10 oktober 2007
(200606568/1);

Gezien de uitkomst van het overeenkomstig artikel 19, eerste lid, van de
Luchtvaartwet gehouden bestuurlijk overleg van 24 april 2009;

Gezien het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) van 9
september 2008 over de richtlijnen voor het Milieueffectrapport Ontwikkeling Lelystad
Airport en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. over het
Milieueffectrapport Ontwikkeling Lelystad Airport van **PM**;

Gezien het advies van de commissie, bedoeld in artikel 21, derde lid, van de
Luchtvaartwet, van **PM**;

Gezien het advies van de Commissie als bedoeld in artikel 28 van de Luchtvaartwet
van **PM**.

BESLUIT:

§ 1 Algemene bepalingen

Artikel 1

1. Aangewezen wordt het luchtvaartterrein Lelystad, gelegen in de gemeente Lelystad van de provincie Flevoland, ten behoeve van de NV Luchthaven Lelystad, hierna te noemen: de exploitant.
2. Tot het luchtvaartterrein Lelystad behoren de percelen en perceelsgedeelten die met opgave van de kadastrale aanduidingen als bedoeld in artikel 20, eerste lid, onder a, van de Luchtvaartwet, zijn opgenomen op de kaart in bijlage A, behorende bij dit besluit.
3. De in het tweede lid bedoelde percelen en perceelsgedeelten zijn onder vermelding van de gegevens bedoeld in artikel 20, eerste lid, onder b en c, van de Luchtvaartwet aangegeven op de lijst opgenomen in bijlage A, behorende bij dit besluit.

Artikel 2

Deze aanwijzing heeft betrekking op het openbaar nationaal en internationaal burgerluchtverkeer dat gebruik maakt van het luchtvaartterrein Lelystad.

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 rijkswege 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 de kosten.

§ 2 Situatie op en rond het luchtvaartterrein en voorschriften omtrent het gebruik van het luchtvaartterrein

§ 2.1 Situatie op en rond het luchtvaartterrein

Artikel 4

1. Het plan in hoofdzaak, bedoeld in artikel 20, eerste lid, onder d, van de Luchtvaartwet, omvat het bepaalde in het tweede tot en met het vierde lid.
2. Op het luchtvaartterrein is gelegen:
 - a. een verharde baan, in de geografische richting 05 - 23, met een lengte van 2.100 meter en een breedte van 30 meter met de daarbij behorende rijbanen die voor gebruik door het luchtverkeer is ingedeeld onder codenummer 4 en codeletter C zoals vermeld in bijlage 14, deel 1, van het Verdrag van Chicago, een en ander zoals aangegeven op de kaart in bijlage B, behorende bij dit besluit;

b. een start- en landingsplaats voor het gebruik door hefschroefvliegtuigen, zoals aangegeven op de kaart in bijlage B, behorende bij dit besluit.

3. De bij de in het tweede lid, onderdelen a en b, bedoelde baan en start- en landingsplaats voor het gebruik door hefschroefvliegtuigen behorende aan- en uitvliegroutes welke ten grondslag hebben gelegen aan de berekening van de geluidszones, zijn aangegeven op de kaarten opgenomen in bijlage C, behorende bij dit besluit.

4. De beschrijving van de verwachte aard en omvang van het luchtverkeer op het luchtvaartterrein Lelystad, de daarmee samenhangende geluidsbelasting door luchtvaartuigen en de toegepaste luchtverkeersgegevens voor de berekening van de geluidsbelastingscontouren die ten grondslag liggen aan de in artikel 5 bedoelde geluidszones, zijn opgenomen in bijlage D, behorende bij dit besluit.

Artikel 5

Rond het luchtvaartterrein gelden de volgende geluidszones:

a. 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 65 Ke.

Deze geluidszone is met bijbehorende contouren aangegeven op een topografische kaart in bijlage D behorende bij dit besluit;

b. een geluidszone voor luchtvaartuigen als bedoeld in artikel 25, eerste lid, onder b van de Luchtvaartwet met een grenswaarde van 47 bkl en met de geluidscontour behorend bij de maximale waarde 57 bkl. Deze geluidszone is met de bijbehorende contour aangegeven op een topografische kaart in bijlage D, behorende bij dit besluit.

§ 2.2 Voorschriften omtrent het gebruik van het luchtvaartterrein.

Artikel 6

1. De exploitant laat op het luchtvaartterrein slechts luchtverkeer toe, voor zover de daardoor veroorzaakte geluidsbelasting buiten de in artikel 5 bedoelde geluidszones de vastgestelde grenswaarde 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 grenswaarde buiten de in het eerste lid bedoelde geluidszones dreigt, is de exploitant gehouden die maatregelen te nemen die binnen zijn vermogen liggen om overschrijding van de vastgestelde grenswaarden buiten de geluidszones te voorkomen.

Artikel 7

1. In de periode van 23.00 uur tot 06.00 uur plaatselijke tijd doet noch laat de exploitant de luchthaven gebruiken voor starts en landingen met luchtvaartuigen.

2. In de periode van 23.00 uur tot 06.00 uur plaatselijke tijd gebruikt de gezagvoerder van een luchtvaartuig de luchthaven niet voor starts en landingen.

3. Het gestelde in het eerste en tweede lid geldt niet voor luchtvaartuigen die in nood verkeren of voor luchtvaartuigen die ten behoeve van reddingsacties of hulpverlening worden ingezet.

4. Het gestelde in het eerste en tweede lid geldt niet voor het uitvoeren van landingen tussen 23.00 uur en 24.00 uur plaatselijke tijd door luchtvaartuigen van verkeersvluchten die volgens schema eerder dan 23.00 plaatselijke tijd hadden moeten arriveren, voor zover sprake is van onverwacht vertragende omstandigheden, die op het moment van vertrek redelijkerwijs niet voorzien

hadden kunnen worden, dan wel voorzover sprake is van vertragingen veroorzaakt door het onverwacht toekennen van ATC-slots op de luchthaven van vertrek.

5. Het gestelde in het eerste en tweede lid geldt niet voor het uitvoeren van starts tussen 23.00 uur en 24.00 uur plaatselijke tijd door luchtvaartuigen van verkeersvluchten die volgens schema eerder dan 23.00 uur plaatselijke tijd hadden moeten vertrekken, voor zover sprake is van:

- a. een technische storing van het luchtvaartuig, dan wel van de luchtvaarttechnische gronduitrusting;
- b. extreme meteorologische omstandigheden;
- c. een zodanige toekenning van ATC-slots op de luchthaven van bestemming dat de vlucht bij een vertrek vóór 23.00 uur plaatselijke tijd kunstmatig lang zou worden.

Artikel 8

1. Het uitvoeren van circuitvluchten ten behoeve van het oefenen of het lesgeven in starten, landen of uitvoeren van oefennaderingen met luchtvaartuigen (ongeacht het startgewicht) is verboden:

- a. op werkdagen vóór 08.00 uur en na 22.00 uur;
- b. op zaterdagen, zondagen en erkende feestdagen vóór 09.00 uur en na 18.00 uur;

2. Het opstijgen met luchtvaartuigen voor het uitvoeren van reclamesleepvluchten of spuitvluchten is verboden:

- a. op werkdagen vóór 08.00 uur en na 20.00 uur;
- b. op zaterdagen vóór 09.00 uur en na 18.00 uur, met dien verstande dat het afwerpen van het sleepnet is toegestaan tot 20.00 uur en dat bij vooraf aangekondigde evenementen gedurende maximaal 3 zaterdagen per jaar in genoemde periode vanaf 08.00 uur mag worden opgestegen met toestemming van de exploitant.

3. Het uitvoeren van kunstvluchten met luchtvaartuigen is verboden:

- a. binnen de CTR van Lelystad Airport, behalve bij het deelnemen aan een luchtvaartvertoning, waarvoor door de Minister van Verkeer en Waterstaat toestemming is verleend;
- b. op werkdagen vóór 08.00 uur en na 20.00 uur;
- c. op zaterdagen, zondagen en erkende feestdagen vóór 09.00 uur en na 18.00 uur.

Artikel 9

Het gebruik van de baan, bedoeld in artikel 4, tweede lid, onderdeel a, is slechts toegestaan aan luchtvaartuigen met een vleugelspanwijdte die kleiner is dan 36 meter en die daarbij een landingsgestel hebben dat maximaal 8,99 m breed is.

§ 3 Nadere voorschriften in verband met de handhaving van de geluidszones en overige voorschriften

Artikel 10

Ten behoeve van het toezicht op de naleving van de geluidszone en de naleving van de in dit besluit opgenomen voorschriften doet de exploitant aan de Inspecteur-Generaal van de Inspectie Verkeer en Waterstaat, binnen twee weken na afloop van de periode zoals in het Handhavingsvoorschrift Lelystad vermeld, opgave van de gegevens op het tijdstip en de wijze zoals dit is voorgeschreven in het Handhavingsvoorschrift Lelystad.

Artikel 11

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.

§ Slotbepalingen

Artikel 12

1. Evaluatie van de milieueffecten van dit besluit als bedoeld in artikel 7.39 van de Wet milieubeheer vindt plaats als omschreven in bijlage E, behorende bij dit besluit.
2. De exploitant stelt kosteloos alle gegevens ter beschikking die door de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer noodzakelijk worden geacht in het kader van de in het eerste lid bedoelde evaluatie.

Artikel 13

1. Aan degene die door dit besluit schade lijdt of zal lijden wordt op verzoek een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding toegekend, voor zover die schade redelijkerwijze niet of niet geheel te zijnen laste behoort te blijven en voor zover de vergoeding niet, of niet voldoende door aankoop, onteigening of anderszins is verzekerd.
2. Op de behandeling van het verzoek is de Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 van overeenkomstige toepassing.

Artikel 14

Ingetrokken wordt het besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat van: 23 april 1991 nr. RLD/VI/L 91.004141 (Stcrt. 1991, 83), laatstelijk gewijzigd bij besluit van 9 december 1999, DGRLD/VI/L.99.350220 (Stcrt. 2000, 4).

Artikel 15

Het onderhavige besluit treedt in werking met ingang van de tweede dag na de dagtekening van de Staatscourant waarin het besluit is geplaatst.

Dit besluit zal in de Staatscourant worden geplaatst met uitzondering van de toelichting en bijlagen, die ter inzage worden gelegd bij de Hoofddirectie Juridische Zaken van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

ir. Camiel Eurlings

Toelichting op de Ontwerp Aanwijzing Luchtvaartterrein Lelystad

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Op 8 mei 2008 heeft Lelystad Airport (verder te noemen 'de exploitant') aan de ministers van Verkeer en Waterstaat (VenW) en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) verzocht een nieuw aanwijzingsbesluit voor Lelystad Airport te nemen¹. Hij verzoekt met de nieuwe aanwijzing het volgende mogelijk te maken:

- a. De verlenging van de bestaande verharde start- en landingsbaan tot een lengte van 2.100 m, waarvan de baanbreedte 30 m bedraagt;
- b. De aanleg van een taxibaan met een breedte van 15 m ten noorden van de start- en landingsbaan.
- c. De aanleg van een nieuw afhandelingsareaal aan de noordzijde van de luchthaven;
- d. De opheffing van de Microlight-baan (baan C);
- e. Een vergroting van de geluidszone voor BKL²-verkeer met een omvang van 140.000 vliegtuigbewegingen per jaar;
- f. Een vergroting van de geluidszone voor Ke³-verkeer conform de PKB⁴;
- g. Vastlegging van de nieuwe grenzen van het luchtvaartterrein.
- h. Openstelling van de luchthaven tussen 6.00 en 23.00 uur met een extensieregeling tussen 23.00 en 24.00 uur.

Met het voorliggende besluit wordt een nieuwe aanwijzing voor het luchtvaartterrein Lelystad vastgesteld, zodat de exploitant de beoogde ontwikkeling van Lelystad Airport kan realiseren.

Dit besluit vervangt het Aanwijzingsbesluit van 23 april 1991 (nr. RLD/VI/L91.004141 (Stcrt. 1991, 83),), laatstelijk gewijzigd bij besluit van 9 december 1999, DGRLD/VI/L.99.350220 (Stcrt. 2000, 4).

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 staat de geschiedenis van Lelystad Airport. Hoofdstuk 3 beschrijft het wettelijke kader en de te doorlopen procedure. De hoofdstukken 4 en 5 beschrijven achtereenvolgende effecten op economie en milieu. Hoofdstuk 6 laat zien welke overwegingen tot het besluit hebben geleid en hoofdstuk 7 op welke wijze het besluit zal worden gehandhaafd.

¹ Brief van Lelystad Airport, d.d. 8 mei 2008, briefnummer Di/PvdH/081440.

² Onder BKL-verkeer worden alle propeller aangedreven vliegtuigen met een maximum startgewicht van minder dan 6.000 kg verstaan.

³ Onder Ke-verkeer wordt verstaan alle straalvliegtuigen, alle helikopters en al het andere verkeer met een maximum startgewicht van meer dan 6.000 kg, alsmede verkeer met een maximum startgewicht van minder dan 6.000 kg, dat de Instrument Flight Rules (IFR)-procedures volgt.

⁴ Planologische kernbeslissing luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad, mei 2003.

2. Voorgeschiedenis

In dit hoofdstuk wordt de ontwikkeling van Lelystad Airport in de afgelopen jaren geschetst. Tevens wordt kort ingegaan op de besluitvorming in die periode.

Het luchtvaartterrein Lelystad is in 1973 in gebruik genomen. Na de opening groeide het verkeer op Lelystad Airport snel en de luchthaven groeide uit tot de grootste Nederlandse luchthaven voor de kleine luchtvaart. In 1978 bedroeg het aantal vliegtuigbewegingen 80.000 en in 1988 kwam dit aantal voor het eerst boven de 100.000. De laatste jaren schommelt het aantal vliegtuigbewegingen rond 130.000 per jaar.

In 1988 werd Lelystad Airport een zelfstandige NV met als doel de luchthaven uit te bouwen tot een luchthaven voor zakelijk verkeer. In de periode 1988-1992 werden daartoe de nodige investeringen gedaan. Zo werd de baan verlengd tot 1.250 meter, werden baan- en naderingsverlichting aangelegd en werd een radiobaken geplaatst.

Op 23 april 1991 werd de eerste aanwijzing van kracht, waarbij een geluidszone voor de kleine luchtvaart (BKL-verkeer) werd vastgesteld. Ook werd de luchthaven opengesteld voor vliegverkeer buiten de daglichtperiode. Weliswaar nam de hoeveelheid Ke-verkeer hierdoor toe maar nog niet zodanig dat vaststelling van een Ke-geluidszone noodzakelijk werd. De 35 Ke-geluidszone bleef namelijk binnen de grens van het luchtvaartterrein liggen.

In 1993 werden de aandelen van de N.V. Luchthaven Lelystad overgedragen aan Schiphol Group. Met de Minister van Verkeer en Waterstaat (VenW) werden afspraken gemaakt dat de luchthaven Lelystad eerst zou worden ontwikkeld om ongeregeld verkeer van Schiphol over te nemen, waarna de luchthaven, rond 2005, ook ruimte zou kunnen gaan bieden voor het accommoderen van geregeld verkeer. In 1997 werd ontheffing verleend om ook verkeer met een maximum startgewicht van meer dan 6.000 kg op de luchthaven mogelijk te maken. Het ging om een maximum aantal bewegingen van 350 per jaar.

In de PKB Schiphol en Omgeving (1995) werd opgenomen dat het segment general aviation (ongeregeld vliegverkeer zoals zakelijke vluchten, taxivluchten, lesvluchten en proefvluchten) dat niet essentieel is voor de mainportontwikkeling van Schiphol, zoveel mogelijk uitgeplaatst dient te worden naar de luchthaven Lelystad. Om dit mogelijk te maken is in de PKB onder andere vastgelegd dat de start- en landingsbaan tot 2.100 m kan worden verlengd.

In 1997 werd in de nota Regionale Luchthavenstrategie (RELUS) bepaald dat de luchthaven Lelystad in 2000 een status als regionale luchthaven zou krijgen en zou worden voorzien van luchtverkeersleiding.

Om de verdere ontwikkeling van Lelystad Airport, zoals bedoeld in de PKB, mogelijk te maken werd in 2001 een nieuw aanwijzingsbesluit genomen. Met deze nieuwe aanwijzing kon Lelystad Airport het Ke-verkeer uitbreiden tot een totaal aantal vliegtuigbewegingen van 29.900 per jaar. Daarvan waren er 6.900 vaste vleugelvliegtuigen.

Voor de verdere ontwikkeling van de luchthaven bleek er eerst een herziening van de bestaande PKB Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen dan wel een nieuwe PKB nodig te zijn. Het werd het laatste. In 2004 trad de Planologische kernbeslissing (PKB) luchtvaarterreinen Maastricht en Lelystad in werking. De PKB maakt de verlenging van de verharde start- en

landingsbaan tot maximaal 2.100 meter met een breedte van maximaal 30 meter mogelijk, alsmede de aanleg van een onverharde parallelle baan van maximaal 900 meter. Hierdoor kreeg Lelystad Airport de mogelijkheid

- a. het segment general aviation van Schiphol over te nemen;
- b. lijnverbindingen naar Europese bestemmingen met daarvoor geschikte passagiersvliegtuigen van beperkte omvang conform ICAO categorie C⁵ op te zetten en
- c. zich zo te ontwikkelen tot een luchthaven met een zakelijk karakter.

De PKB beperkt de openingstijd van de luchthaven tot de periode tussen 6.00 en 23.00 uur en de lengte van de start- en landingsbaan tot 2.100 m. Hiermee wordt impliciet het karakter van de luchthaven bepaald. Zo blijft ook in de toekomst de luchthaven ongeschikt om op intensieve en reguliere basis vracht- of chartervluchten te accommoderen. Deze worden namelijk voor een deel in de nachtelijke uren uitgevoerd. Verder worden vrachtvluchten hoofdzakelijk met wide-body vliegtuigen uitgevoerd, die een langere en bredere baan nodig hebben en is de baanlengte van 2.100 m ook ontoereikend om een volbeladen chartervliegtuig onder alle weersomstandigheden te laten vertrekken. Door deze beperkingen in de PKB op te nemen is helderheid gegeven over het zakelijke karakter van Lelystad Airport.

In 2005 heeft de exploitant aan de Minister van VenW verzocht de aanwijzing van 2001 opnieuw te wijzigen met als doel de mogelijkheden die de PKB 2004 biedt, te benutten. Deze aanwijzingsprocedure is nooit afgerond, omdat de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABvRS) op 10 oktober 2007 de aanwijzing uit 2001 (gedateerd 9 november 2001, no. DGL/L01.421860) heeft herroepen.

De Afdeling stelde onder meer vast dat

“de totale ontwikkeling van de luchthaven Lelystad in twee fasen in het onderhavige MER nog altijd niet als voorgenomen samenhangende activiteit is gezien en dat in het zogenoemde PKB-alternatief de milieueffecten hiervan onvoldoende zijn onderzocht.”

Op 8 mei 2008 heeft de exploitant aan de minister van VenW verzocht om een nieuwe aanwijzingsprocedure te starten, met als doel de voorziene ontwikkeling van Lelystad Airport tot 2015 mogelijk te maken. De thans gevolgde aanpak (één samenhangende activiteit, die zowel kwantitatief als kwalitatief binnen de PKB 2004 past) geeft gevolg aan de uitspraak van de Afdeling.

⁵ Het gaat hier om bijvoorbeeld de Fokker 50, de Embraer 190 en typen van de Boeing 737 die alle een vleugelspanwijdte hebben die kleiner is dan 36 m.

3. Kader en procedure

In deze paragraaf wordt het relevante beleidskader geschetst. Allereerst wordt kort ingegaan op de Luchtvaartwet en de in december in werking getreden Regeling burgerluchthavens en militaire luchthavens (RBML). Daarna wordt ingegaan op de PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad, het Coalitieakkoord, het Aldersadvies en de Luchtvaartnota. Tot slot wordt de te doorlopen procedure beschreven. De kaders voor de verschillende milieuaspecten worden in samenhang met de gevolgen voor het milieu beschreven in hoofdstuk 5.

3.1 Luchtvaartwet en RBML

Op 24 december 2008 is de wet Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens (RBML) in werking getreden en zijn op grond van artikel III, onderdeel C RBML de artikelen 18 tot en met 37 en 38 tot en met 56 van de Luchtvaartwet vervallen. Deze artikelen vormden de wettelijke basis voor de besluitvorming over aanwijzingen voor luchtvaartterreinen. Echter, op grond van artikel XVIA RBML blijft op verzoeken tot wijziging van een aanwijzingsbesluit, die zijn ingediend voor de publicatie van de genoemde wet in het Staatsblad, het oude recht van toepassing (het bepaalde bij of krachtens de artikelen 18 tot en met 27 Luchtvaartwet alsmede het bepaalde in het Structuurschema burgerluchthavens zoals dat luidde op de dag voor inwerkingtreding van artikel III, onderdeel C RBML). Aangezien de aanvraag van Lelystad Airport tot wijziging van het Aanwijzingsbesluit is ingediend voor de plaatsing in het Staatsblad van de RBML op 23 december 2008 (Stb. 561) vormt de Luchtvaartwet het wettelijke kader voor het wijzigen van de aanwijzing voor Lelystad Airport.

3.2 Kader

3.2.1. De PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad

Het aanwijzingsbesluit moet, ten aanzien van het nationale ruimtelijke beleid inzake het betreffende luchtvaartterrein, conform het eerste lid van artikel 18 van de Luchtvaartwet, overeenstemmen met een van kracht zijnde planologische kernbeslissing. Voor de luchthaven Lelystad is dat de PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad. Deze PKB is in mei 2004 van kracht geworden. De PKB maakt onder meer het volgende mogelijk:

- a. een hoofdbaan van maximaal 2.100 meter lengte;
- b. opheffing van de voorgenomen gewichtsbegrenzing van circa 20.000 kg;

en bepaalt verder

- c. de openingstijden van het luchtvaartterrein voor het luchtverkeer: tussen 6.00 uur en 23.00 uur met een extensieregeling tussen 23.00 uur en 24.00 uur;
- d. de maximale geluidruimte voor deze aanwijzing.

De verlenging van de baan tot een lengte van 2.100 meter baan is noodzakelijk om onder alle weersomstandigheden een veilige afwikkeling van het vliegverkeer mogelijk te maken. Met het opheffen van de gewichtsbegrenzing kan de luchthaven een beperkt aantal (zakelijke) lijndiensten onderhouden, waardoor een rendabele bedrijfseconomische exploitatie van de luchthaven kan worden bereikt. Verder geeft het kabinet in de PKB aan dat het zwaartepunt moet liggen op het accommoderen van general aviation (met name zakelijk verkeer). Het

toelaten van grote commerciële luchtvaart is niet aan de orde. Om groot commercieel luchtverkeer op de luchthaven te kunnen toelaten is een totale redesign van de luchthaven vereist. Om die reden kan de breedte van de baan beperkt blijven tot 30 m. De PKB geeft verder aan dat in de aanwijzing ten aanzien van de vleugelspanwijdte in combinatie met de baanbreedte een aanvullend voorschrift zal worden opgenomen.

Ten aanzien van het gebruik van de luchthaven gaat de PKB voor het Ke-verkeer uit van 74.100 vliegtuigbewegingen (VTB) per jaar en voor het BKL-verkeer van 164.300 VTB per jaar. Het gebruik van de parallelle baan is in de PKB ingeschat op 34.300 BKL-vliegtuigbewegingen en betreft vooral circuitverkeer.

Het is in dit kader van belang op te merken dat de exploitant van de luchthaven niet gebonden is aan vliegtuigaantallen, soorten en typen die in het kader van de besluitvorming over de PKB voor de berekeningen zijn gebruikt. De minister van VenW handhaaft de geluidsruimte die in deze aanwijzing aan de exploitant wordt opgelegd door middel van de geluidszone. Daarnaast handhaaft de minister vanuit operationeel oogpunt het veilige gebruik van de luchthaven bij toepassing van de gekozen baanbreedte en de openingstijden.

Ter bescherming van een goede ruimtelijke inpassing van de luchthaven in de omgeving worden beperkingen opgelegd aan het ruimtegebruik binnen de geluidszones. Naast de aanwijzing krachtens de Luchtvaartwet wordt daarom tevens een aanwijzing gegeven krachtens de Wet ruimtelijke ordening door de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Door die aanwijzing wordt de doorwerking van het ruimtelijk beleid binnen de geluidszones in de gemeentelijke planvorming verzekerd.

3.2.2. Het Coalitieakkoord

In het Coalitieakkoord van 7 februari 2007 is over de ontwikkeling van Airport Lelystad de volgende passage opgenomen:

“Op korte termijn worden de mogelijkheden bezien van de ontwikkeling van Lelystad als overloop, met inachtneming van overige regionale vliegvelden.”

Dit voornemen is verder uitgewerkt in het Aldersadvies en de Luchtvaartnota.

3.2.3. Het Aldersadvies

Op 1 oktober 2008 heeft de heer Hans Alders als voorzitter van de Alderstafel advies uitgebracht over de toekomst van Schiphol en de regio voor de middellange termijn (tot 2020). In de brief van 10 oktober 2008 van de ministers van VenW en VROM is de reactie van het kabinet op het Aldersadvies neergelegd (Kamerstukken 2008-2009, 29 665, nr. 119). Het gaat hierbij om een reactie op hoofdlijnen die in de Luchtvaartnota verder is uitgewerkt. In het Aldersadvies is aangegeven dat de verwachte groei van het aantal vliegtuigbewegingen (VTB) op Schiphol tot 575.000 – 580.000 in 2020 niet binnen de huidige milieugrenzen (de gelijkwaardigheidscriteria) kan worden gerealiseerd. Een aantal van 540.000 VTB in 2020 is binnen de milieugrenzen het maximaal haalbare. Na afweging van alle belangen heeft de Alderstafel geadviseerd de groei van het aantal VTB in 2020 te maximeren op 510.000 VTB per jaar. Het advies geeft daarnaast aan dat de groei op Schiphol selectief moet plaatsvinden. Dat houdt in dat de groei gerelateerd moet zijn aan de mainportfunctie. Concreet leidt dit ertoe dat 70.000 niet mainport gebonden VTB per jaar elders moeten worden geaccommodeerd. Het kabinet bevestigt dit in haar brief van 10 oktober 2008 aan de Tweede Kamer:

“De uitkomst van de Alderstafel is alleen mogelijk, als het Rijk de mogelijkheid creëert voor verplaatsing van het niet-Schiphol gebonden verkeer naar regionale luchthavens. Het gaat hierbij volgens de huidige inzichten van de luchtvaartsector om 35.000 vliegtuigbewegingen per jaar tot en met 2015 en nog eens circa 35.000 per jaar tot en met 2020. Verder stelt het kabinet dat deze aantallen afhankelijk zullen zijn van de marktontwikkelingen en van de mate waarin het niet-mainportgebonden verkeer gestimuleerd wordt om te verschuiven. De luchthavens die in lijn met de lange termijn verkenning van Schiphol in beginsel in aanmerking komen voor het accommoderen van het niet-mainportgebonden verkeer zijn Eindhoven en Lelystad.”

3.2.4. Adviesaanvraag aan de heer Alders over de regionale luchthavens

In de brief van 5 februari 2009 aan de heer Alders (Kamerstukken 2008-2009, 29 665, nr. 118) hebben de ministers van VenW en VROM de heer Alders verzocht het kabinet te adviseren over regionaal ruimtelijk-economische visie in relatie tot de ontwikkeling van de regionale luchthaven, de wijze waarop samen met de regio's invulling kan worden gegeven aan het accommoderen van de nationale capaciteitsvraag naar luchtvaart en over de steun voor dit voorstel in de regio.

In de brief is aangegeven voor Lelystad specifiek uit te gaan van het volgende:

- *Conform de uitspraak van de Raad van State zal de huidige aanwijzingsprocedure doorgang vinden.*
- *De ontwikkeling zal in samenhang met de ambities van het Randstad Urgent programma worden gezien, waarbij onderzocht moet worden in hoeverre het mogelijk is om onder andere via de aard en de omvang van het netwerk aan bestemmingen kansen te creëren om de regionaal-economische ontwikkeling te versterken.*
- *Ter voorbereiding op de besluitvorming in het kader van de RAAM-brief⁶ wordt een advies gevraagd over de samenhang van de keuzes op de middellange termijn met die op de lange termijn (w.o. de interferentie met de ontwikkelingen in het kader van de Schaalsprong Almere). Daarbij wordt nadrukkelijk ook een nieuwe locatie voor de luchthaven nabij Lelystad in de besprekingen betrokken.*
- *De ontwikkelingen tot en met 2015 passen binnen het huidige voorziene gebruik binnen de PKB. De tussen 2015 en 2020 voorziene ontwikkelingen passen in beginsel binnen de milieuruimte van de PKB.*

Het kabinet geeft hiermee dus aan dat de ontwikkeling van Lelystad Airport tot en met 2015 alleen binnen het kader van de PKB kan plaatsvinden.

3.2.5. De Luchtvaartnota

In de Luchtvaartnota is opgenomen dat voor het niet-mainportgebonden verkeer van Schiphol tot en met 2020 ruimte wordt gemaakt voor 70.000 vliegtuigbewegingen op Lelystad en Eindhoven, waarbij de daadwerkelijke invulling afhankelijk zal zijn van de marktontwikkelingen en van de mate waarin het niet-mainportgebonden verkeer door het nemen van selectiviteitsmaatregelen gestimuleerd wordt om zich te verplaatsen. De heer Alders gaat met deze regio's in overleg om dit vorm te geven met daarbij de randvoorwaarden zoals vastgelegd in de brief aan de heer Alders d.d. 5 februari 2009 (zie paragraaf 3.2.4).

De Luchtvaartnota geeft aan dat de beoogde selectieve ontwikkeling van de Nederlandse luchtvaart ook betekent dat op alle Nederlandse luchthavens duurzame luchtvaart wordt gestimuleerd. Luchthavens hebben de instrumenten om de ruimte te bieden aan duurzame luchtvaart en de minder duurzame luchtvaart te ontmoedigen en eventueel te weren. Op Schiphol

⁶ Raam-brief: Rijksbesluiten Amsterdam – Almere – Markermeer.

wordt door middel van tariefdifferentiatie lawaaiig vliegverkeer reeds ontmoedigd. Het kabinet is er voorstander van deze lijn ook voor andere luchthavens te hanteren.

3.3 Procedure

In deze paragraaf is beschreven welke procedure is doorlopen om het aanwijzingsbesluit te nemen. Uitgangspunt hiervoor is, zoals is beschreven in paragraaf 3.1, de Luchtvaartwet.

3.3.1. Start van de aanwijzingsprocedure

De voorbereiding van het onderhavige aanwijzingsbesluit heeft plaatsgevonden conform de procedure volgens artikel 18 tot en met artikel 24 Luchtvaartwet. De procedure is gestart met de brief van 8 mei 2008, waarin de exploitant om een nieuwe aanwijzing verzoekt. Aangezien voor het aanwijzingsbesluit een milieueffectrapportage (m.e.r.) moet worden uitgevoerd, is als eerste stap de m.e.r.-procedure doorlopen.

3.3.2. Milieueffectrapportage (m.e.r.)

In het besluit milieueffectrapportage (m.e.r.) staat dat een verlenging van de start- of landingsbaan tot 2.100 m een m.e.r.-plichtige activiteit is (Besluit m.e.r., onderdeel C, categorie 6.2). Dit is de grondslag voor het doorlopen van de m.e.r.-procedure.

Op 8 mei 2008 heeft de exploitant aan de Ministers van VenW en VROM verzocht een nieuwe aanwijzing te maken. Op 4 juni 2008 is de startnotitie milieueffectrapport "Ontwikkeling Lelystad Airport" bij het bevoegd gezag ingediend en is in de Staatscourant de openbare kennisgeving van de startnotitie gepubliceerd. Deze heeft van 8 juni 2008 tot en met 18 juli 2008 ter visie gelegen. In die periode zijn vier informatieavonden georganiseerd. Op twee daarvan was het ook mogelijk om in te spreken op de startnotitie. In totaal zijn 113 verschillende inspraakreacties (schriftelijk en mondeling) binnengekomen. Op 9 september 2008 heeft de Commissie voor de m.e.r. (de Commissie) haar advies voor de richtlijnen uitgebracht. Op basis van de startnotitie, de reacties daarop en het advies van de Commissie zijn op 12 december 2008 door de ministers van VenW en VROM als bevoegd gezag de richtlijnen voor het MER "Ontwikkeling Lelystad Airport" vastgesteld. Het MER is op 7 mei 2009 door de exploitant bij het bevoegd gezag ingediend en op 25 mei 2009 hebben de ministers van VenW en VROM het MER aanvaard.

3.3.3. Bestuurlijk overleg op grond van artikel 19 Luchtvaartwet

Conform artikel 19 van de Luchtvaartwet (Lvw) hebben de ministers van VenW en VROM *"het ontwerpbesluit opgesteld na overleg met Gedeputeerde Staten en de gemeenteraden van respectievelijk de provincies en de gemeenten binnen de grenzen waarvan het gebied of een gedeelte van het gebied ligt, dat door het ontwerpbesluit wordt bestreken."*

Dit betreft de gemeenten Lelystad, Zeewolde en Dronten en de provincie Flevoland. Vanwege mogelijke raakvlakken van de uitbreiding van de luchthaven met de uitbreidingsplannen van Almere is ook deze gemeente uitgenodigd voor dit overleg.

Op 24 april 2009 heeft het overleg op grond van artikel 19 van de Lvw plaatsgevonden. De vertegenwoordigers van de gemeenten Lelystad, Dronten en Zeewolde en de provincie Flevoland waren gemandateerd door de gemeenteraad respectievelijk Gedeputeerde Staten om namens hen het artikel 19 overleg te voeren. De vertegenwoordiger van de gemeente Almere heeft de gemeenteraad niet om mandatering gevraagd omdat de gemeente in het kader van het artikel 19 overleg geen formele rol heeft.

De regionale partijen bevestigden tijdens het overleg dat door veelvuldig informeel overleg te voeren veel belangrijke punten reeds in de concept-aanwijzing zijn opgenomen.

De provincie Flevoland gaf aan zich goed te kunnen vinden in de concept-aanwijzing, waarbij werd benadrukt dat de vliegroute over de Oostvaardersplassen goed moet worden gemonitord en deze monitoring ook moet kunnen leiden tot aanpassingen.

De gemeente Lelystad constateerde dat in de concept-aanwijzing tegemoet wordt gekomen aan belangrijke gemeentelijke uitgangspunten: de grenzen en kaders zoals die in de PKB Maastricht en Lelystad zijn opgenomen worden gerespecteerd en er wordt niet uitgegaan van vliegroutes over de stad.

De gemeente Dronten kon zich goed vinden in het feit dat er naar een verhoging van het ILS-interceptiepunt nabij Dronten wordt gekeken.

De gemeente Zeewolde gaf aan dat de gemeente zich zorgen maakt over het feit dat landend verkeer met bestemming Lelystad Airport overlast zal geven in de gemeente. Het bevoegd gezag zal aan LVNL voorleggen of de naderingsroutes, met de betreffende ICAO-regels als randvoorwaarde, zodanig kunnen worden geoptimaliseerd dat de hinder voor Zeewolde tot een minimum zal worden beperkt (zie ook paragraaf 6.5). De gemeente Almere sprak zijn tevredenheid uit over de maatregelen die het stedelijke gebied van Almere ontzien.

3.3.4. Inspraak en advies op grond van artikel 21 Luchtvaartwet

Nu is de procedure zo ver gevorderd dat de ontwerpaanwijzing en het MER ter inzage zijn gelegd. De provincie Flevoland is hiervoor verantwoordelijk. Over de inspraakreacties zal door de Provincie worden gerapporteerd.

3.4 Verwerking aanwijzing in het bestemmingsplan

Het onderhavige besluit krachtens de Luchtvaartwet regelt het gebruik van het luchtvaartterrein Lelystad Airport en de vaststelling van de ingevolge de Luchtvaartwet vereiste geluidszones.

Omwille van de hinderbeperking van de omgeving rondom de luchthaven en een goede ruimtelijke inpassing van het gebruik van het luchtvaartterrein dienen de in dit besluit op de kaarten weergegeven geluidszones, zoals opgenomen in de bijlagen D te worden verwerkt in de relevante bestemmingsplannen van de gemeenten die het betreft, zijnde: Lelystad, Dronten en Zeewolde.

Ingevolge artikel 26, eerste lid, Luchtvaartwet geeft de minister van VROM, indien een beschikking als bedoeld in artikel 18 van de Luchtvaartwet inhoudt dat een aanwijzing wordt gegeven met één of meer geluidszones, in overeenstemming met de Minister van Verkeer en Waterstaat, ten aanzien van gronden gelegen binnen die geluidszones aanwijzingen als bedoeld in artikel 4.4, eerste lid, onder a, van de Wet ruimtelijke ordening.

De bedoelde aanwijzing van de minister van VROM is bij dit aanwijzingsbesluit gevoegd.

4. Economie

De exploitant heeft parallel aan de aanbidding van het MER aangegeven wat de economische betekenis is van de voorgenomen ontwikkeling van Lelystad Airport, waarvan in het MER de milieueffecten zijn beschreven. In deze economische onderbouwing laat de exploitant zien dat Lelystad Airport zich tot een rendabele luchthaven kan ontwikkelen en daarbij, in economische zin, een aanzienlijke positieve uitstraling op de omgeving zal hebben. Dit is de kernboodschap die in de economische onderbouwing van de exploitant wordt gebracht. Onderstaand wordt dit toegelicht.

4.1 Herkomst en bestemming van de reizigers

Geregeld verkeer

Binnen het verzorgingsgebied van Lelystad Airport (catchment area), het gebied dat per auto binnen 45 minuten vanaf Lelystad Airport bereikbaar is zonder rekening te houden met verkeerscongestie, liggen grote steden als Amsterdam, Utrecht, Amersfoort, Almere en Zwolle en wonen er tussen 3 en 4 miljoen mensen. In Amsterdam en omgeving ligt het voor de hand dat Schiphol de voorkeur heeft als een bestemming ook daar wordt aangeboden. Het verzorgingsgebied ten noorden van Lelystad kan nog wat groter zijn omdat passagiers uit dit gebied, op weg naar Schiphol, langs Lelystad rijden.

Bij het geregelde verkeer (lijndiensten en chartervluchten) zal het aantal bestemmingen dat vanaf Lelystad kan worden aangevlogen beperkt zijn. Uitgegaan wordt van 10 lijndienstvluchten per dag en 5 chartervluchten. Bij de lijndienstvluchten moet onderscheid gemaakt worden tussen bestemmingen die (vrijwel) dagelijks worden aangeboden met soms meerdere vertrekken per dag en bestemmingen die maar één of enkele malen per week worden aangeboden.

Het is de verwachting dat het patroon op Lelystad Airport niet sterk zal verschillen van luchthavens met een vergelijkbare ligging in Europa. Dat wil zeggen dat Lelystad alleen dagelijkse vluchten met meerdere vertrekken kan aanbieden, naar een bestemming met voldoende aantal reizigers uit het verzorgingsgebied (catchment area). Alleen een bestemming als bijvoorbeeld London zal voldoende reizigers hebben uit het verzorgingsgebied rond Lelystad Airport voor een dagelijkse frequente verbinding. Voor buitenlandse passagiers kan Lelystad Airport gezien worden als een luchthaven in de Amsterdamse regio, zeker als het geboekt kan worden onder de citycode van Amsterdam.

Gezien het feit dat Lelystad Airport primair bedoeld is voor niet mainport gebonden verkeer, ligt het voor de hand dat lijndiensten in een lagere frequentie worden aangeboden dan op vergelijkbare luchthavens. Dit wil zeggen dat bepaalde bestemmingen soms maar één of enkele keren per week worden aangeboden. Bij een totaal van 70 lijndienstvluchten per week wordt uitgegaan van 2 of 3 bestemmingen die frequent worden aangeboden (7 dagen, meerdere vluchten per dag) en circa 20 bestemmingen laagfrequent (gemiddeld 2 x per week). Het totaal aantal bestemmingen zal dus op circa 23 uitkomen.

General Aviation (ongeregeld verkeer)

Bij ongeregeld verkeer bepaalt de vertrekkende klant zelf de bestemming. De aankomende klant kiest een luchthaven die zo dicht mogelijk bij zijn bestemming ligt, die zo min mogelijk slotbeperkingen heeft en waar hij een zo goed mogelijk voorzieningenniveau treft. Daarbij zijn de beschikbare alternatieve luchthavens van groot belang. Schiphol zal voor de General Aviation steeds moeilijker toegankelijk worden vanwege slotbeperkingen, tarieven, taxitijden en landzijdige bereikbaarheid. Naast Lelystad zijn de alternatieven: Rotterdam (voor de

zuidelijke Randstad), Den Helder (voor Noord Holland) en Teuge. De laatste twee hebben een zeer beperkte baanlengte en/of andere beperkingen.

Ook bij de General Aviation is een vergelijking met de situatie rond andere grote Europese luchthavens mogelijk. Zelfs op mainports als bijvoorbeeld London Heathrow vindt nog steeds General Aviation plaats. Het zijn echter de gespecialiseerde General Aviation luchthavens als Farnborough en, Biggin Hill, en andere lijndienstluchthavens als Gatwick, Stansted, Luton and City die het meeste General Aviation verkeer verwerken. Zeker voor Flevoland, het Gooi, de Veluwezoom, het gebied rond Zwolle en de kop van Noord Holland is Lelystad een uitstekende aanvliegluchthaven voor de General Aviation. Een groot deel van de passagiers zal tijdswinst boeken door gebruik te maken van Lelystad Airport.

4.2 Omvang van het verkeer

Geregeld verkeer

De luchtvaart in Europa groeide tot aan 2008 jaar op jaar. Zelfs de 11 september aanslagen (2001) en SARS (2002/2003) hebben deze groei niet gestopt en in Europa geleid tot een beperkt en tijdelijk effect. Het verkeer op de mainports groeit gemiddeld met een aantal procenten per jaar. Op veel regionale luchthavens is sprake van een aanzienlijk grotere groei. Rotterdam, Eindhoven, Charleroi, Niederrhein en Frankfurt Hahn zijn daarvan goede voorbeelden. Naar verwachting zal die ontwikkeling zich, ondanks de huidige economische teruggang, op de (middel)lange termijn herstellen / voortzetten.

General Aviation (ongeregeld verkeer)

De omvang van het verkeer met kleine, meest eenmotorige, vliegtuigen neemt niet toe. Wel zijn er fluctuaties in de omvang afhankelijk van de economische omstandigheden. In de ongerelde zakenluchtvaart, waarvoor veelal grotere propellertoestellen en kleine zakenjets worden gebruikt, is wel een behoorlijke groei waarneembaar. Tot 2000 was er op Schiphol sprake van een teruggang. Inmiddels neemt dit verkeer jaarlijks weer met 5 a 6% toe en bereikte in 2008 een volume van bijna 18.500 vliegtuigbewegingen. Hoewel Lelystad al vanaf 1993 bedoeld is voor overname van dit verkeer, heeft dit tot op heden nog niet plaatsgevonden mogelijk vanwege het ontbreken van verkeersleiding en de beperkte baanlengte. Zodra echter Lelystad Airport beschikt over luchtverkeersleiding, zal naar verwachting een aanzienlijk deel van dit ongeregeld zakelijk verkeer gebruik gaan maken van Lelystad Airport. Deze verwachting is in lijn met ontwikkelingen van speciale business airports nabij economische centra in het buitenland. Met name de uitstekende ligging van Lelystad Airport voor ongeregeld zakelijk verkeer dat in en rond Utrecht/Amersfoort/de Veluwe en het Gooi moet zijn, zal aan de verwachte ontwikkeling van Lelystad Airport bijdragen.

De geschetste ontwikkeling leidt er naar verwachting toe dat na de verlenging van de start- en landingsbaan en de overige noodzakelijke investeringen in de luchthaven, het aantal vliegtuigbewegingen van het Ke-verkeer zou kunnen doorgroeien naar 60.000 per jaar en van het BKL-verkeer naar 140.000 bewegingen per jaar.

4.3 Economische betekenis

Luchthavens worden vaak beschouwd als een belangrijke voorwaarde voor het genereren van internationale zakelijke activiteiten en werkgelegenheid⁷. Het is vanwege deze betekenis dat de

⁷ Zie bijvoorbeeld: Verkenning Regionale Luchthavens, Ruimtelijk Planbureau, 2005; Regionaal-Economische betekenis Lelystad Airport, Rapport van Buck Consultants International, 8 november 2005, uitgevoerd in opdracht van de Kamer van Koophandel Flevoland en

overheden vaak positief staan tegenover ontwikkeling van regionale luchthavens. Ook de provincie Flevoland heeft om die reden de ontwikkeling van Lelystad Airport tot speerpunt van beleid gemaakt⁸. Concreet heeft de exploitant aangegeven de volgende economische effecten te voorzien.

Arbeidsplaatsen

Afhankelijk van de gekozen systematiek om het aantal arbeidsplaatsen dat met de ontwikkeling van Lelystad Airport is verbonden, te bepalen, is het de inschatting dat het aantal arbeidsplaatsen met 2.100 – 2.400 zal toenemen. Het gaat hier om zowel om directe werkgelegenheid op de luchthaven (1.300 arbeidsplaatsen) als om indirecte werkgelegenheid buiten de luchthaven (800 – 1.100).

Van groot belang voor het creëren van de indirecte werkgelegenheid is de wijze waarop de regionale overheid zal inspelen op de aanwezigheid van de luchthaven. In Lelystad doet zich de unieke mogelijkheid voor om in het gebied tussen de luchthaven en de autosnelweg A6 een hoogwaardig bedrijvenpark in te richten van vele honderden hectaren. Dit bedrijvenpark kan met een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding een snelle aansluiting krijgen op het spoorwegnet in zowel Lelystad als Harderwijk. Hier liggen kansen om de ontwikkeling van de luchthaven hand in hand te laten gaan met regionale economische groei. Samenwerking tussen de verschillende belanghebbende partijen is hierbij van cruciaal belang.

Brede economische effecten

De exploitant verwacht van de uitbreiding van Lelystad Airport een vergroting van de economische spin-off. Het gaat hierbij onder meer om:

1. Een uitstekend vestigingsklimaat voor het bedrijfsleven vanwege de centrale ligging van de luchthaven nabij een knooppunt van belangrijke vervoersassen en een internationale ontsluiting.
2. Als afgeleide van de toename van de werkgelegenheid ook een toename van de bevolking en een toename van het voorzieningenniveau.
3. Groei van het onderwijs en mogelijkheden voor nieuwe opleidingen.
4. De mogelijkheid voor inwoners van Flevoland om te vertrekken naar bestemmingen in Europa.
5. Een ideale stage/opleidingsplaats voor de jongeren in Flevoland, die er toe kan leiden dat de grote uitgaande pendel van arbeidskrachten wordt terug gedrongen en de eenzijdige verkeersdruk wordt verminderd.
6. Toename van de koopkracht van de inwoners van Flevoland; het plaatselijke bedrijfsleven en de vastgoedmarkt zullen hierdoor een nieuwe impuls krijgen.
7. Verbetering van het openbaar vervoer.

Vastgoedontwikkeling

Verschillende vastgoedontwikkelingen worden thans in samenhang met de voorgenomen ontwikkeling van de luchthaven voorzien. Het gaat op het luchtvaartterrein zelf onder andere om:

1. Een terrein van 4 hectare langs de Eendenweg dat gebruikt kan worden voor een uitgebreide onderwijsfaciliteit dan wel kantoren.

Langere baan, meer werk, Toetsing van het rapport Regionaal-Economische betekenis van Lelystad Airport door drs. L.C. Heemskerk, prof. drs. J.G. de Wit en drs. F. Rosenberg, SEO rapport nr. 944, Amsterdam, september 2006.

⁸ Zie ook: Integrale visie Lelystad Airport, gemeente Lelystad, 2007.

-
2. Circa 4 hectare voor platformgebonden activiteiten aan het General Aviation Platform en op het bedrijventerrein III.
 3. Circa 10 hectare voor platformgebonden activiteiten ter weerszijden van de baanverlenging.
 4. Circa 1 hectare voor niet platformgebonden activiteiten op het terrein Flamingoweg / Maraboeweg.
 5. Circa 20 hectare in het noordelijke deel van het luchthaventerrein voor de ontwikkeling van het platform, de terminal, het parkeerterrein en een beperkte kantoorontwikkeling.
 6. Uitbreiding van Aviodrome binnen het reeds aan hen uitgegeven terrein.

Buiten het luchthaventerrein zijn de volgende mogelijkheden voor vastgoedontwikkeling:

1. Het terrein tussen de luchthaven en de snelweg A6; het gaat om een bedrijventerrein van ongeveer 330 hectare waarvoor de gemeenten Almere en Lelystad de Ontwikkelings Maatschappij Airport Lelystad Almere (OMALA) hebben opgericht en
2. Het terrein aan de andere zijde van de Eendenweg waarvoor in het Omgevingsplan Flevoland de mogelijkheid is gegeven voor een verdere ontwikkeling van luchthavenactiviteiten; het betreft hier ook een terrein van enkele honderden hectaren.

De exploitant verwacht dat na de baanverlenging en het instellen van luchtverkeersleiding veel nieuwe luchtvaartactiviteiten op Lelystad Airport een plek zullen vinden. Voor de terreinen voor niet-platformgebonden bedrijven liggen nu reeds concrete plannen op de plank.

Recreatie

Lelystad Airport speelt met de rondvluchten, met Aviodrome en de aanwezigheid van een hotel-restaurant nu al een belangrijke rol in de recreatie in Flevoland. Het is de verwachting dat na de uitbreiding de rol van de luchthaven in de recreatie sterk zal toenemen. De regelmatige aanwezigheid van grotere vliegtuigen en een terminal met uitzicht op baan en platformen zullen een belangrijke impuls zijn voor vergroting van het aantal recreatieve bezoekers. Met het beschikbaar komen van geregelde vluchten naar Lelystad, kan de luchthaven een rol gaan spelen als aankomst- en vertreklocatie van toeristen. Voor een deel zullen deze toeristen zoeken naar verblijfsaccommodatie in Amsterdam maar ook verblijfsaccommodaties in Flevoland kunnen hiervan profiteren.

4.4 Financiële onderbouwing

De exploitant heeft aangegeven welke financiële effecten de voorgenomen uitbreiding heeft. Uitgangspunt hierbij is dat de investeringen in jaar één plaatsvinden en in het 2^e jaar de passagierstroom op gang komt. Voor dat 2^e jaar wordt rekening gehouden met 500.000 passagiers, oplopend naar 900.000 passagiers in het 3^e jaar en ruim 1.000.000 passagiers in het 4^e jaar.

Er is rekening gehouden met een investeringsvolume van ruim € 39 miljoen. Hierin is begrepen de aanleg van de verlengde start- en landingsbaan, een parallelle taxibaan en een bescheiden passagiersterminal met voorzieningen. Deze wordt gebouwd voor een volume van 1 miljoen passagiers. Van belang in dit kader is de toezegging van Schiphol Group (onder voorwaarden) te zullen investeren in de luchthaveninfrastructuur (zie hiervoor artikel 3.1 van het Convenant ontwikkeling Luchthaven Lelystad, november 2007).

Door de komst van luchtverkeersleiding zal het aantal vliegtuigbewegingen in het kleine verkeer vanwege de ATC-charges afnemen. In de financiële onderbouwing is, ten gevolge van de invoering van luchtverkeersleiding, uitgegaan van een teruggang in het aantal vliegtuigbewegingen met 20%.

Uit de onderbouwing blijkt dat op grond van het nu aangevraagde volume verkeer binnen een periode van 4 tot 5 jaar een positief netto-resultaat kan worden bereikt. Zo wordt het mogelijk om het huidige, structurele jaarlijkse tekort van circa € 500.000 om te zetten in een bescheiden winst.

5. Milieu en ruimtelijke kwaliteit

5.1 Beleidskader

Nationaal Milieubeleidsplan

In de Nationale Milieubeleidsplannen zijn de doelstellingen van het milieubeleid vastgelegd en wordt aangegeven hoe deze moeten worden uitgevoerd. Het vigerende milieubeleidsplan is het Vierde Nationaal Milieubeleidsplan (NMP-4), vastgesteld in 2001. In dit NMP-4 wordt de lijn van eerdere milieuplannen voortgezet. In het NMP-4 wordt geconstateerd dat de milieukwaliteit in Nederland weliswaar gestaag verbetert, maar dat extra inspanningen nodig zijn om bepaalde doelstellingen te bereiken. Het NMP-4 identificeert als belangrijkste milieuproblemen ten gevolge van de luchtvaart de geluidhinder en de lokale en mondiale luchtverontreiniging (met name CO₂ en NO_x). Daarnaast wordt ingegaan op de problematiek inzake de externe veiligheid. In het NMP-4 wordt wat betreft de luchtvaart verwezen naar het NMP-3, waarin wordt ingegaan op het accommoderen van de groei van de luchtvaart in relatie tot de milieugrenzen. Op grond van de afweging van de daarmee gepaard gaande voor- en nadelen spreekt het kabinet zich onder voorwaarden uit voor een beheerste groei van de luchtvaart in Nederland. In het NMP-3 is aangegeven dat door de inzet van een selectief beleid de ontwikkeling van een kwalitatief hoogwaardige luchtvaartsector wordt versterkt en negatieve effecten worden teruggedrongen. De voorwaarde die het kabinet hierbij stelt is dat er zodanige ruimte wordt geboden aan de groei van de luchtvaart dat deze optimaal bijdraagt aan het algemene regeringsbeleid ten aanzien van de verhoging van de kwaliteit van de leefomgeving, de afname van de milieudruk en een zorgvuldig gebruik van de schaarse ruimte.

Luchtvaartnota

In hoofdstuk 6 van de Luchtvaartnota zijn de milieuambities uitgewerkt. Daarin is aangegeven dat voor de regionale luchthavens van nationale betekenis (zoals Lelystad Airport) in de eerste plaats de algemene doelstelling geldt om waar mogelijk hinderbeperkende maatregelen en innovatieve technologieën door te voeren. Daarnaast zet het kabinet in op maatwerk, als bij de aanpassing van luchthavenbesluiten vergroting van de geluidsruimte aan de orde is. De aanpassing van het luchthavenbesluit wordt dan afgestemd op de gewenste ontwikkeling en de mogelijkheden tot hinderbeperking van de betreffende luchthaven. Duurzame luchtvaart neemt een belangrijke plaats in in de Luchtvaartnota. Luchthavens hebben de instrumenten om de ruimte te bieden aan duurzame luchtvaart en de minder duurzame luchtvaart te ontmoedigen en eventueel te weren.

Geluid

Op grond van artikel 25a van de Luchtvaartwet dient bij de aanwijzing van een luchtvaartterrein rond dat terrein een geluidszone te worden vastgesteld waarbuiten de geluidsbelasting door landende en opstijgende luchtvaartuigen de vastgestelde grenswaarde niet mag overschrijden. In het eerste lid van artikel 25 van de Luchtvaartwet is bepaald dat bij Algemene maatregel van bestuur grenswaarden voor de maximaal toelaatbare geluidsbelasting worden vastgesteld. Daaraan is voor wat betreft de grote luchtvaart uitvoering gegeven in het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart (BGGL). De bijbehorende geluidsmaat wordt aangegeven in Ke (Kosteneenheid). De grenswaarde is bepaald op 35 Ke.

Voor wat betreft de kleine luchtvaart is daaraan uitvoering gegeven in het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart (BGKL). De bijbehorende geluidsmaat wordt aangegeven in

BKL (geluidsbelastingseenheden kleine luchtvaart) en 47 BKL is de maximaal toelaatbare geluidsbelasting.

De geluidszonering legt de maximaal toegelaten geluidsbelasting door het vliegverkeer vast. Dit wordt door middel van de handhavingssystematiek verzekerd (zie hoofdstuk 7 van de toelichting). De geluidszonering werkt door naar de ruimtelijke ordening. Zowel binnen de 35 Ke-geluidszone als binnen de 47 BKL-geluidszone is, behoudens uitzonderingen genoemd in het BGGL en BGKL, geen nieuwbouw van geluidgevoelige bestemmingen (woningen, woonwagens, woonboten, onderwijs- en gezondheidszorginstellingen) toegestaan. Binnen de 40 Ke-geluidscontour, behorende bij de 35 Ke-geluidszone van de definitieve geluidszone, worden bestaande woningen en andere geluidsgevoelige objecten in beginsel geïsoleerd. Voor het gebied buiten de 35 Ke-geluidszone gelden geen ruimtelijke beperkingen als gevolg van startende en landende vliegtuigen.

De geluidszones zijn berekend op basis van de invoergegevens die zijn opgenomen in bijlage D van dit besluit. Deze gegevens betreffen de verkeersomvang (aantal vliegtuigbewegingen), de aard van het verkeer (soorten vliegtuigen en daarmee samenhangend het geluid dat ze produceren), alsmede de verdeling van het verkeer over het etmaal. De Ke-geluidscontouren zijn berekend zonder afkap overeenkomstig het berekeningsvoorschrift zoals dat is opgenomen in het voorschrift voor de berekening van de geluidsbelasting in Kosteneenheden⁹ ten gevolge van het vliegverkeer. De BKL-geluidscontouren zijn berekend overeenkomstig het voorschrift voor de berekening van de geluidsbelasting ten gevolge van de kleine luchtvaart¹⁰.

Externe veiligheid

In paragraaf 3.2.1 is al aangegeven dat dit besluit wordt genomen krachtens de artikelen 18 tot en met 27 Luchtvaartwet alsmede het bepaalde in het Structuurschema burgerluchthavens zoals dat luidde op de dag voor inwerkingtreding van artikel III, onderdeel C RBML). Op grond van artikel XVIA RBML blijft op verzoeken tot wijziging van een aanwijzingsbesluit, die zijn ingediend voor de publicatie van de genoemde wet in het Staatsblad, het oude recht van toepassing.

In tegenstelling tot het nieuwe kader, de RBML, kent het oude wettelijke regiem geen kader voor externe veiligheid. Ondanks het ontbreken van een formeel wettelijk kader is bij dit besluit externe veiligheid in de afweging van belangen meegenomen¹¹. Dit is gebeurd op grond van het in 2005 vastgestelde interimbeleid¹² dat thans wordt uitgewerkt in het op de RBML gebaseerde Besluit burgerluchthavens. In dat besluit zal worden vastgelegd dat in navolging van het Schipholbeleid woningen binnen de 10^{-5} PR-contour (ook wel individueel risicocontour genoemd) niet zijn toegestaan. Voor het gebied tussen de 10^{-5} en de 10^{-6} PR-contouren is in beginsel geen nieuwbouw van woningen en andere kwetsbare bestemmingen toegestaan. Dit aanwijzingsbesluit is mede gebaseerd op de ligging van de genoemde PR-contouren. Daarbij wordt opgemerkt dat het externe veiligheidsbeleid gericht is op een goede ruimtelijke inpassing van het luchthaventerrein ten opzichte van de omgeving. Dit is conform het beleid voor Schiphol, waar ook het RBML-beleid in essentie op gebaseerd is.

Lucht

⁹ Staatscourant 1996, 231; gewijzigd besluit van 1 oktober 2004, HDJZ/LUV/2004-2126, Staatscourant 2004, 194.

¹⁰ Stcrt.1996, 160; gewijzigd bij besluit van 23 maart 2001, DGLRD/DLD/L 00.420158, Stcrt.2001, 61.

¹¹ In het MER is de ligging van zowel de 10^{-5} als de 10^{-6} PR-contour onderzocht.

¹² De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat heeft in de brief van 28 november 2005, kenmerk DGTL 05.005431, de provincies op wier grondgebied een 10^{-6} -plaatsgebonden risicocontour ligt vanwege een regionale luchthaven verzocht om interimbeleid te voeren.

Het luchtkwaliteitsbeleid is vastgelegd in de Wet milieubeheer (titel 5.2, ook wel de Wet luchtkwaliteitseisen genoemd). In artikel 5.16, tweede lid, van de Wm is een limitatieve lijst opgenomen van bevoegdheden die op één of meer van de in het eerste lid van dat artikel vastgelegde wijzen moeten worden getoetst aan de normstelling voor luchtkwaliteit. Luchtvaartbesluiten, zoals de aanwijzingen voor regionale luchthavens, zijn niet in deze lijst opgenomen. Dat betekent echter niet dat luchtvaartbesluiten in procedure kunnen worden gebracht zonder rekening te houden met de gevolgen voor de luchtkwaliteit. In het Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) worden de effecten van luchthavens verwerkt en ook in de monitor van het NSL worden deze meegenomen. Verder brengt de algemene eis van 'een goede ruimtelijke ordening' en een goede belangenafweging ingevolge de Algemene wet bestuursrecht met zich mee dat alle belangen in ogenschouw moeten worden genomen. Op deze wijze is voldoende gewaarborgd dat het belang van een goede luchtkwaliteit in de besluitvorming wordt meegenomen.

Natuur

Het nationale beleid voor natuur is hoofdzakelijk vastgelegd in de Natuurbeschermingswet 1998 en de Natuurbeschermingswet 1998 die zich richt op gebiedsbescherming en de Flora- en Faunawet die zich richt op soortenbescherming. Verder is er nog de Boswet. Het meest ambitieuze initiatief voor gebiedsbescherming is het Natura 2000 netwerk, een samenhangend Europees netwerk van natuurgebieden met een hoge juridische beschermingsstatus. Dergelijke gebieden komen ook in de buurt van Lelystad Airport voor: de Oostvaardersplassen en de Lepelaarplassen. Voor Natura 2000 gebieden wordt per gebied een instandhoudingdoelstelling vastgesteld waarin specifieke flora- en/of faunasoorten worden aangewezen. De algemene doelstelling hiervan is de achteruitgang van de biodiversiteit in 2010 een halt toe te roepen.

Archeologie

Archeologische resten vormen en vertellen een belangrijk deel van de Nederlandse geschiedenis. In april 2006 stemde een ruime meerderheid van de Tweede Kamer in met het wetsvoorstel archeologische monumentenzorg. Daarin worden de uitgangspunten van het Verdrag van Malta (1992) voor Nederland geregeld. Op 1 september 2007 is deze wet in werking getreden.

Het archeologisch bodemarchief is de grootste bron voor de geschiedenis van Nederland. Het belangrijkste doel van de wet is het behoud van dit erfgoed in situ (ter plekke), omdat de bodem de beste garantie biedt voor een goede conservering van de archeologische waarden. Indien er sprake is bij activiteiten van mogelijke verstoring van archeologische waarden, dient te worden onderzocht in hoeverre dit aan de orde is. Dit gebeurt in een zogenaamd archeologisch vooronderzoek. De onderzoeksresultaten bepalen het vervolg. Soms betekent dat de (aangepaste) voortgang van de geplande werkzaamheden. De andere keer moeten waardevolle archeologische vondsten opgegraven worden.

Ruimtelijke Kwaliteit

Een luchthaven kent naast het directe ruimtebeslag door het luchthaventerrein zelf ook een indirect ruimtebeslag ten gevolge van de ruimtelijke beperkingen die omwille van geluid en externe veiligheid¹³ aan de omgeving worden opgelegd. Het beleid ten aanzien van ruimtelijke ordening en kwaliteit van de omgeving is vastgelegd de relevante beleidsnota's van rijk en provincie, het provinciaal omgevingsplan en de bestemmingsplannen van de betrokken gemeenten. Op kaarten in bijlage D van dit besluit is aangegeven welke beperkingen de

¹³ Bij toepassing van de Regeling Burgerluchthavens en Militaire luchthavens.

geluidsbelasting en (eventuele) risico's met zich meebrengen voor de ruimtelijke ontwikkeling van Flevoland. Hierbij is aandacht voor:

- de ontsluitingswegen;
- ontwikkelingen van infrastructuur door rijk, provincie en gemeenten;
- de stedelijke ontwikkeling van Almere en Dronten;
- bedrijventerreinen;
- natuur- en recreatiedoelstellingen;
- luchthavengerelateerde bedrijvigheid;
- (biologische) landbouw;
- windenergie.

5.2 Effecten op milieu en ruimte

De effecten op het milieu ten gevolge van de wijziging van de aanwijzing zijn onderzocht in het MER Ontwikkeling Lelystad Airport. De belangrijkste uitkomsten zijn in deze paragraaf beschreven.

5.2.1. Welke alternatieven zijn onderzocht?

In het MER zijn, naast de twee referenties voor 1991 en 2001, twee alternatieven onderzocht: het planalternatief en het meest milieuvriendelijke alternatief. Onderstaand worden deze beschreven. De vliegroutes voor de beide alternatieven worden eerst besproken. Tot slot wordt ingegaan op de luchtverkeersleiding.

Routes

In de PKB Maastricht en Lelystad uit 2004 zijn vliegroutes opgenomen om in gebruik te nemen bij de beoogde groei van Lelystad Airport. Deze routes liggen echter niet optimaal ten opzichte van de aaneengesloten bebouwing in de omgeving en zouden op verschillende locaties een toename van de geluidsbelasting en de geluidhinder met zich meebrengen. In december 2006 heeft de LVNL de routes voor het luchtverkeer van en naar Lelystad gepresenteerd. In het overleg met de regionale bestuurders op 12 december 2006 heeft de regio hierop nog enige optimalisaties voorgesteld. Dit heeft geleid tot de 'geoptimaliseerde' routestructuur.

In de startnotitie is aangegeven dat enkele alternatieve routes nader in het MER zouden worden gezien. Ook een aantal inspraakreacties op de startnotitie gaat in op de routestructuur. Het bevoegd gezag heeft mede naar aanleiding hiervan besloten om onderzoek te doen naar de in de inspraak gedane voorstellen voor alternatieve routes. De in de startnotitie aangekondigde voorstellen maakten hier ook onderdeel van uit. Dit onderzoek is, in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat uitgevoerd door ADECS Airinfra¹⁴. In dat onderzoek zijn de effecten in kaart gebracht van een elftal routevoorstellen op milieu en externe veiligheid, natuur, omwonenden en verkeersleiding. Negen routevoorstellen betreffen aanpassing van de door LVNL gepresenteerde 'geoptimaliseerde' routestructuur voor de grote luchtvaart. Daarnaast betreffen twee voorstellen wijziging van de bestaande routestructuur voor de kleine luchtvaart. De resultaten van dit onderzoek zijn bij de invulling van de alternatieven in het MER betrokken. Voor het planalternatief is de geoptimaliseerde routestructuur gehanteerd, in het MMA zijn op basis van dit onderzoek een drietal wijzigingen doorgevoerd in de routestructuur: een alternatief voor de route over de Oostvaardersplassen,

¹⁴ ADECS Airinfra, Routealternatieven Lelystad Airport, maart 2009.

een aanpassing van het draaipunt bij de uitvliegroute van baan 05 en het schrappen van de Whiskey route voor klein verkeer.

Tijdens (de voorbereidingen op) het overleg, gehouden op grond van artikel 19 van de Luchtvaartwet, hebben de regionale overheden aanvullende voorstellen gedaan met betrekking tot de vliegroutestructuur. Het doel van deze voorstellen was de vliegtuigen stedelijke gebieden en natuurgebieden zo veel mogelijk te laten mijden. Om meer duidelijkheid te bieden over de wijze waarop landend verkeer de regio beïnvloedt en over de wijze waarop die invloed kan worden beperkt, is voorgesteld om met de nieuwste apparatuur (P-RNAV) te vliegen en om het ILS-interceptiepunt nabij Dronten te verleggen naar een hoogte van 3.000 ft. P-RNAV aanvliegroutes maken het, voor vliegtuigen die hiervoor de benodigde instrumenten aan boord hebben, mogelijk om een nauwkeuriger vliegpad te volgen. Dit komt de 'voorspelbaarheid' van het vliegpad ten goede. Vanuit de rijksoverheid wordt ernaar gestreefd om P-RNAV (aan)vliegroutes op Nederlandse luchthavens zo snel mogelijk in te voeren. Deze invoering is onderdeel van een breder (internationaal) traject waarbij op dit moment gewerkt wordt aan een stappenplan om te komen tot P-RNAV (aanvlieg)routes. De verlegging van het ILS-interceptiepunt nabij Dronten naar een hoogte van 3.000 voet beoogt de mogelijke overlast van naderende vliegtuigen verder te beperken.

Planalternatief

Het planalternatief komt overeen met de door de exploitant in zijn brief van 8 mei 2008 gevraagde ontwikkeling van Lelystad Airport (zie ook hoofdstuk 1). Het alternatief houdt in dat er per jaar 60.000 vliegtuigbewegingen van Ke-verkeer en 140.000 bewegingen van BKL-verkeer. Het Ke-verkeer bestaat uit 20.000 helikopterbewegingen, 23.440 bewegingen van ongeregeld (general aviation) verkeer, 5.000 bewegingen van geregeld verkeer en verder nog 10.000 bewegingen van klein ongeregeld verkeer dat de routes volgt van het grote verkeer. Om deze ontwikkeling mogelijk te maken wordt uitgegaan van het volgende:

- Verlenging van de verharde start- en landingsbaan tot 2.100 meter. De baanbreedte blijft 30 meter, evenals bij de huidige baan. De baan wordt aan beide zijden in de breedte om veiligheidsredenen voorzien van 'shoulders' van 7,5 meter breed.
- Aanleg van een tweede verharde taxibaan over de hele lengte van de hoofdbaan en met een breedte van 15 meter. Deze taxibaan is noodzakelijk om het geregelde en ongeregelde verkeer te scheiden.
- De aanleg van een passagiersareaal aan de noordzijde van de verlengde baan. Dit areaal is nodig voor het beperkte segment geregeld verkeer met de B737 en de A320. Door de aanleg van het nieuwe passagiersareaal verdwijnt de Micro Light Aircraftbaan van 426 meter.
- Luchtverkeersleiding gedurende 7 dagen per week.
- Voor de vliegroutes is in het planalternatief uitgegaan van de routes zoals die in 2006/2007 door de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) zijn ontworpen.
- De huidige ULV-baan (baan C) wordt opgeheven. Het gebruik ervan is in de afgelopen jaren sterk teruggelopen. Bedroeg het aantal starts en landingen met ULV's in 2000 nog ongeveer 35.000, in 2008 was dit aantal nog slechts ongeveer 6.000. De behoefte vanuit de markt voor de ULV-operatie op Lelystad Airport zal naar verwachting verder dalen, waardoor de kosten die met de exploitatie van de ULV-baan gemoeid zijn, niet meer zullen opwegen tegen de opbrengsten.
- Openstelling van de luchthaven tussen 6.00 en 23.00 uur.

Het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA)

Het MMA verschilt in de volgende opzichten van het planalternatief:

De aanpassingen ten opzichte van het planalternatief betreffen:

- De vliegroutes 23 BERGI en 23 GRONY over de Oostvaardersplassen worden vervangen door een nieuwe vliegroute die linksom ten oosten van de luchthaven wegdraait.
- Voor startend verkeer vanaf baan 05 (richting het oosten) is het draaipunt circa 1 km dichterbij de luchthaven verschoven. Hierdoor wordt de eventuele overlast in Biddinghuizen verminderd.
- De zogenaamde Whiskyroute voor het kleine verkeer (richting Almere) komt te vervallen.
- Het BKL-verkeer wordt beperkt tot 120.000 bewegingen.
- Het gebruik van Ground Power Units (GPU) als alternatieve stroomvoorziening. Het gebruik van de meer vervuilende Auxiliary Power Unit (APU) wordt zo beperkt.
- Het instellen van een vliegverbod voor BKL verkeer boven bepaalde gebieden. Door het instellen van zogenaamde 'Shall-be-avoided' gebieden worden piloten ervan op de hoogte gebracht dat ze bepaalde gebieden dienen te ontwijken. De gebieden die mogelijk een dergelijke aanduiding krijgen zijn bepaalde dorpskernen, zoals die van Harderwijk, Lelystad, Zeewolde, enkele stiltegebieden, zoals de Oostvaardersplassen en het Horsterwold en attractieterreinen zoals Walibi en de Bataviawerf.

Tot slot zijn in het MMA een aantal beleidsmaatregelen onderzocht:

- tariefdifferentiatie om de vlootsamenstelling te beïnvloeden;
- het stimuleren van het gebruik van openbaar vervoer;
- het beperken van het BKL- en helikopterterverkeer tot maximaal 22:00 uur lokale tijd.

In zowel het planalternatief en het meest milieuvriendelijke alternatief is vanwege milieutechnische redenen een opvang van het afstromende water (afkomstig van de de-icing platforms) opgenomen. Dit afstromende water wordt gescheiden van het water dat afstroomt van de overige verhardingen. Na verzameling wordt het water van de de-icing platforms geloosd op een nieuw aan te sluiten bufferbassin.

Samenvattend overzicht van de ontwikkeling van het luchtverkeer op Lelystad Airport

Om een indruk te krijgen van de ontwikkeling van het verkeer ten opzicht van de aanwijzing uit 1991 en de herroepen aanwijzing uit 2001 is in onderstaande tabel een overzicht gegeven van de aantallen vliegtuigbewegingen.

Alternatief	Baanlengte	Aantal vliegtuigbewegingen				
		Ke-verkeer			BKL-verkeer	Totaal
		Verkeer > 6 ton	Helikopters	Overig verkeer *		
Referentiealternatief (Aanwijzing 1991)	1.250 m	0 / 0	0	0	113.950	113.950
Referentiealternatief (Aanwijzing 2001)	1.250 m	6.000	23.000	900	113.950	143.850
Planalternatief	2.100 m	28.440	20.000	10.000	140.000	198.440
MMA	2.100 m	28.440	20.000	10.000	120.000	178.440
PKB	2.100 & 900 m	33.900	30.200	10.000	164.300	238.400

* Overig verkeer: Toestellen met een maximaal startgewicht onder de 6.000 kilo, die de routes van het grote verkeer volgen. Denk daarbij bijvoorbeeld aan eenmotorige lesvliegtuigen die bij trainingen de naderingen volgen zoals die zijn voorgeschreven voor de grotere vliegtuigen.

Luchtverkeersleiding

In de huidige situatie is er geen luchtverkeersleiding op Lelystad Airport. In de PKB geeft het kabinet aan rekening te houden met luchtverkeersleiding. Door middel van luchtverkeersleiding wordt groot en klein vliegverkeer gescheiden op aanwijzing van de luchtverkeersleider. Luchtverkeersleiding heeft als doel om veiligheidsrisico's op een aanvaardbaar niveau te houden bij luchthavens met een bepaalde intensiteit en/of een sterk gemixed gebruik van grote en kleine vliegtuigen. Daarnaast maakt de aanwezigheid van luchtverkeersleiding het mogelijk om, vliegtuigen die daarvoor uitgerust zijn, te laten landen bij verminderde visuele condities.

In samenspraak met de regio is besloten luchtverkeersleiding in te voeren in samenhang met de voorziene ontwikkeling van Lelystad Airport. Dat betekent dat zodra de baanverlenging is gerealiseerd er luchtverkeersleiding op Lelystad Airport zal zijn.

5.2.2. Geluid

Voor geluid zijn de wettelijk verplicht berekeningen (contouren) uitgevoerd. Op grond daarvan is bepaald wat het oppervlak van deze contouren is en hoeveel woningen en hoeveel ernstig gehinderden zich binnen deze contouren bevinden. In de onderstaande tabel is hiervan een overzicht gegeven.

Alternatief	Oppervlakte (km ²)			Aantal woningen			Aantal ernstig gehinderden		
	40 Ke	35 Ke	20 Ke	40 Ke	35 Ke	20 Ke	40 Ke	35 Ke	20 Ke
Referentie									
Aanwijzing 1991	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Aanwijzing 2001	0,85	1,47	16,4	0	0	24	0	0	15
Planalternatief	4,02	6,85	36,6	3	14	56	2	12	35
MMA	4,01	6,85	36,7	3	14	55	2	12	34
PKB (met afkap)	5,06	8,59	26,3	13	21	44	14	21	33
PKB (zonder afkap)	5,45	9,90	56,3	13	23	72	10	18	44

Uit de tabel is op te maken dat de verschillen tussen het planalternatief en het MMA zeer klein zijn.

5.2.3. Slaapverstoring

De luchthaven is tussen 23.00 en 6.00 uur gesloten. Er zal alleen incidenteel tussen 23.00 en 24.00 uur worden gevlogen om vertraagde vluchten te laten landen. Voordit incidentele gebruik en het structurele gebruik in de vroege ochtend is een slaapverstoringsonderzoek uitgevoerd.

In het MER zijn verschillende aspecten van slaapverstoring onderzocht variërend van tussentijds ontwaken (relatief het meest voorkomend) tot het gebruik van slaapmiddelen (relatief het minst voorkomend). De uitkomsten hebben betrekking op volwassenen. Gerelateerd aan het totale aantal volwassenen gaat het om 5% dat tussentijds ontwaakt en minder dan 1% dat slaapmiddelen gebruikt. De verschillen tussen het planalternatief en het MMA zijn minimaal. Ten opzichte van de aanwijzing 2001 is er een duidelijke toename van de slaapverstoring te verwachten. Dat geldt ook voor de aanwijzing 1991.

Bij het onderzoek is gebruik gemaakt van de relatie tussen vliegverkeer en slaapverstoring voor Schiphol. Er moet dan ook enige voorzichtigheid worden betracht ten aanzien van absolute uitkomsten van het onderzoek voor Lelystad Airport. De conclusie op hoofdlijnen dat het

nieuwe aanwijzingsbesluit waarschijnlijk tot een toename van slaapverstoring zal leiden is echter wel te trekken.

5.2.4. Hinderbeleving

In het kader van dit MER is een onderzoek uitgevoerd naar de hinderbeleving van omwonenden ten gevolge van vliegtuiggeluid. Dit hinderbelevingsonderzoek dient als de nulmeting bij eventueel vervolgonderzoek, nadat de luchthaven de voorgenomen ontwikkeling heeft gerealiseerd. Dit aspect zal bij de evaluatie worden betrokken (zie bijlage E).

5.2.5. Externe veiligheid

De effecten op de externe veiligheid zijn beperkt. Ten gevolge van de ontwikkeling van de luchthaven zal er 1 woning binnen de PR¹⁵ 10⁻⁵ contour komen te liggen. Dat geldt voor zowel het planalternatief als het MMA. Binnen de PR 10⁻⁶ neemt voor het planalternatief het aantal woningen toe met 6 ten opzichte de aanwijzing 2001 en met 9 ten opzichte van de aanwijzing 1991. Voor het verschil met het MMA gaat het respectievelijk om een toename van 5 en 8 woningen. De effecten op het groepsrisico zijn zeer klein. Uit bovenstaande blijkt dat de verschillen tussen planalternatief en MMA voor externe veiligheid minimaal zijn.

5.2.6. Natuur

In het MER zijn de effecten op de natuurwaarden voor de verschillende alternatieven naast elkaar gezet. Tevens is een passende beoordeling uitgevoerd voor de in het geding zijnde Natura 2000-gebieden. De belangrijkste bevindingen zijn als volgt.

Klein verkeer

1. Het planalternatief (PA) en het MMA hebben door de instelling van een *control-zone* minder versturende invloeden op beschermde gebieden en soorten dan de aanwijzing 1991 en 2001;
2. Het MMA is door een kleiner aantal vliegtuigen gunstiger dan het PA.

Helikopters

1. Uit het oogpunt van verstoring door helikopters is de referentie (1991) het meest gunstig door het ontbreken van deze toestellen;
2. In de aanwijzing 2001 zijn meer bewegingen voorzien dan in het planalternatief (PA) en het MMA;
3. Bewegingen met heli's spelen zich vooral binnen zuidelijk Flevoland af, waardoor het versturende effect op beschermde gebieden en soorten marginaal is;
4. Het oefengebied voor heli's ligt in het zuidwesten van de polder en dit verkeer vliegt over het akkervogelgebied in Zuidelijk Flevoland waarin ook ganzen foerageren. Door de frequentie waarmee verstoring optreedt zal dat naar schatting tot een geringe afname van het aantal foeragerende ganzen in het gebied leiden; deze vogels hebben ook een relatie met de Oostvaardersplassen en de instandhoudingsdoelen voor dit gebied;
5. Het PA en het MMA hebben door hun geringere aantal bewegingen en een lichtere vlootsamenstelling minder negatieve effecten dan de aanwijzing 2001.

Groot verkeer

1. In zowel het PA als het MMA worden de randen van de polder en aangrenzende Natura 2000-gebieden geregeld op 3.000 ft hoogte overvlogen. Door de locatie van de passage, de soortensamenstelling van de vogelbevolking in de betreffende

¹⁵ Plaatsgebonden Risico.

-
- Natura 2000-gebieden en de vlieghoogte leidt dit niet tot significante negatieve effecten op de aantallen vogels;
 2. In het PA is een route over de Oostvaardersplassen opgenomen, waarbij significante negatieve effecten op het aantal vogels van een aantal soorten niet zijn uit te sluiten;
 3. Een route dwars over de Oostvaardersplassen zal leiden tot overschrijding van de gestelde richtwaarde voor Milieubeschermingsgebieden voor Stilte;
 4. Een route dwars over de Oostvaardersplassen zal leiden tot achteruitgang van het natuurschoon zoals dit is gedefinieerd in de aanwijzing als beschermd natuurmonument;
 5. Binnenkomend verkeer gaat bij oostelijke winden over het Oostvaarderswold. Vogels en andere fauna in deze Robuuste Verbindingszone (onderdeel EHS) zullen hierdoor lokaal verstoord kunnen worden maar deze verstoring zal geen belemmering vormen voor goed functioneren van deze verbinding;
 6. Andere delen van de EHS in de omgeving van het vliegveld worden evenmin in hun functioneren belemmerd door groot verkeer uit de aanwijzing 2001, het PA en het MMA.
 7. Verkeer vanuit en naar het zuidwesten vliegt over het akkervogelgebied in Zuidelijke Flevoland waarin ook ganzen foerageren. Door de frequentie waarmee verstoring optreedt zal dat naar schatting tot een geringe afname van het aantal foeragerende ganzen in het gebied leiden. Deze vogels hebben ook een relatie met de Oostvaardersplassen en de instandhoudingsdoelen voor dit gebied.

5.2.7. Droge depositie in natuurgebieden

Het gebruik van de luchthaven veroorzaakt een lichte verhoging van de emissie van NO_x en draagt daarmee bij de depositie van NO_x. Deze bijdrage is echter beperkt en vanwege de afstand tussen de relevante natuurgebieden en het luchtverkeer zijn er geen significante effecten op de Natura 2000-gebieden in de omgeving van de luchthaven te verwachten. Daarbij speelt een rol dat de kritische depositiewaarde van de gebieden in de omgeving van de luchthaven niet wordt overschreden. Slechts in één natuurgebied dat in het onderzoek is betrokken, is de depositie groter dan de kritische depositiewaarde: de Veluwe. Dat gebied ligt echter op een zodanige afstand van de luchthaven en het luchtverkeer dat er geen sprake is van een significante bijdrage aan de droge depositie in dat gebied.

5.2.8. Lucht

Het MER laat zien dat het effect op de luchtkwaliteit van de ontwikkeling van Lelystad Airport zeer beperkt is. In de eerste plaats ligt de concentratie nergens in het studiegebied boven 32 µg/m³ (dit geldt voor het jaar 2010). In 2020 is de maximale concentratie nog ongeveer 28 µg/m³. Dit betekent dat de stikstofdioxideconcentratie rond de luchthaven nu en in de toekomst op een niveau ligt dat algemeen als aanvaardbaar wordt beschouwd.

De maximale absolute bijdrage van de luchtvaart aan de concentratie ligt, net buiten het luchtvaartterrein, op 0,7 µg/m³ (PA, 2015) Dat komt overeen met ongeveer 5% van de totale concentratie. Op verder weg van het luchthaventerrein gelegen locaties neemt de bijdrage van de luchtvaart aan de concentratie snel af.

Uitgaande van de aanwijzing uit 1991 neemt de concentratie toe met maximaal 0,7 µg/m³. Uitgaande van het huidige gebruik van de luchthaven is de toename 0,5 µg/m³. Aangezien in het MER van de worst case situatie is uitgegaan dat de totale hoeveelheid stikstofoxiden (NO_x) als stikstofdioxide (NO₂) wordt geëmitteerd - hetgeen in de praktijk niet het geval is - zal de absolute bijdrage van de luchtvaart aan de stikstofdioxideconcentratie nog beduidend lager uitvallen en daarmee ook het effect van de ontwikkeling van Lelystad Airport op de luchtkwaliteit. Het verschil tussen het planalternatief en het MMA is minimaal.

5.2.9. Archeologie

Volgens de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW) is er op het terrein van Lelystad Airport zelf een lage trefkans op de vondst van archeologische objecten. In de directe omgeving van de luchthaven is er in de Burchtkamp wel een hoge kans op het aantreffen van archeologische waarden. Op het terrein van het RDW Test Centrum Lelystad (TCL), dat vlak bij het luchtvaartterrein ligt, zijn de resten van een scheepswrak gevonden, dat wordt gedateerd rond 1850. Verder is ten noorden van de luchthaven in 1969 bij graafwerkzaamheden de "Tjalk van Willem Veenema" gevonden, zo blijkt uit een rapport van de Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek¹⁶. Het Omgevingsplan Flevoland 2006 geeft aan dat het grootste deel van het archeologisch erfgoed in de bodem nog onbekend is. Lelystad Airport houdt hier in de planprocedure rekening mee door tijdig expertise in te schakelen. Voorafgaand aan de werkzaamheden zal Lelystad Airport een archeologisch vooronderzoek laten uitvoeren. Afhankelijk van de uitkomsten van dat onderzoek zal worden besloten of een vervolgtraject noodzakelijk is. Tussen planalternatief en MMA zijn er geen verschillen.

5.2.10. Ruimtelijke kwaliteit

Ruimtelijke effecten geluid

Lelystad kan zich op termijn ontwikkelen tot een stad met meer dan 120.000 inwoners. Alle woningbouwplannen van Lelystad liggen ten noordwesten van de autosnelweg A6 en niet onder de aan- en uitvliegroutes. Voorts wordt voor Almere momenteel gewerkt aan de uitwerking van de 'Schaalsprong' zoals die in de Noordvleugelbrief is vastgelegd. Zowel Almere West als Almere Oost bieden hier kansen voor verstedelijking. Almere kan hierdoor met een toename van 60.000 woningen groeien tot een stad met circa 350.000 inwoners. In de Noordvleugelbrief wordt gesteld: "Rijk en regio zien de groei als een gezamenlijke verantwoordelijkheid. Gemeente en Rijk hebben de ambitie om Almere verder tot ontwikkeling te brengen zodat een vitale en duurzame stad ontstaat".

Naast Lelystad en Almere zijn er ook bouwplannen in Biddinghuizen, Dronten, Zeewolde en Swifterbant. Aan de westkant van Dronten betreft het plan "De Gilden", waar ruimte is voor circa 2.000 woningen. In Zeewolde is aan de noordwestkant de ontwikkeling gestart van "de Polderwijk": een nieuwe wijk met drie deelgebieden, waar maximaal 3.000 woningen worden gebouwd. Voor alle alternatieven geldt dat in de 65 Ke-contour geen woningen liggen, zodat er geen noodzaak is voor sloop.

Het aantal woningen dat gelegen is in de 35 Ke-contour neemt ten opzichte van het referentiealternatief toe met 14, maar dat heeft geen planologische consequenties voor die woningen. Ook liggen er geen nieuwe (bouw)plannen voor geluidgehinderde bestemmingen binnen de 35 Ke-contour. Hierdoor is het niet aannemelijk dat de beoogde ontwikkeling van de luchthaven de eerder genoemde bouwplannen zal beperken in hun ontwikkelingsmogelijkheden. Voor het kleine vliegverkeer zijn BKL-geluidcontouren vastgelegd. Uit het MER is gebleken dat deze contouren geen ruimtelijke beperkingen opleggen aan nieuwbouwplannen in de omgeving van de luchthaven.

Bedrijvigheid

In combinatie met de ontwikkeling van de luchthaven worden momenteel op lokaal niveau verschillende plannen voor bedrijvigheid ontwikkeld. De bedrijvigheid wordt in hoofdzaak rondom de luchthaven gesitueerd.

Hoewel de huidige beleidskaders voor regionale luchthavens nog geen extern veiligheidsbeleid voorschrijven, is daar in het MER wel naar gekeken. Hierbij blijkt dat de 10^{-5} contour – een sloopzone – niet over de nu bekende plannen valt. De 10^{-6} valt wel in beperkte mate samen met

¹⁶ Bron: Grontmij, Milieueffectrapport ten behoeve van het aanwijzingsbesluit luchthaven Lelystad fase 2.

deze plannen. Dit is voornamelijk het geval waar de vliegcircuits samenvallen met de bouwplannen. Echter, deze overlapping is van dien aard en omvang dat hier geen (grote) ruimtelijke beperkingen van verwacht hoeven worden voor beperkt kwetsbare bestemmingen, zijnde bedrijven en kantoren.

Bouwhoogtebeperkingen

Rondom luchthavens worden zogenoemde obstakelvlakken vastgesteld. Deze obstakelvlakken stellen grenzen aan de maximale bouwhoogte rondom luchthavens en zijn nodig om een veilig gebruik van luchthavens te waarborgen.

Voor de huidige situatie van Lelystad Airport zijn reeds obstakelvlakken ingesteld, door het verlengen van de start en landingsbaan zullen deze vlakken meeschuiven, maar vanwege de relatief beperkte verschuiving zijn er geen gevolgen voor zowel obstakels als vliegtuigen te verwachten. De huidige hoge objecten, zoals de KPN-toren (nabij Lelystad) en een zendmast van de Wereldomroep (ten zuidwesten van Lelystad Airport) zullen ook in beide situaties niet door de obstakelvlakken worden beïnvloed.

Windenergie

Naast het realiseren van de klimaatdoelstelling is de economische betekenis van windenergie voor Flevoland groot. In de afgelopen jaren is de ontwikkeling van windenergieprojecten sterk gestimuleerd. In 2006 is een nieuw windenergiebeleid vastgesteld dat er op is gericht om met minder (het streven is 50% minder), maar grotere windmolens meer energie op te wekken. Het creëren van windenergie is in principe overal mogelijk wanneer wordt voldaan aan de eisen van natuur, veiligheid, geluid en slagschaduw. Aangezien het beleid van de Provincie Flevoland erop gericht is om het oorspronkelijke open landschap te herstellen door de windmolens op enkele plekken te concentreren en tevens alleen bestaande windmolens te vervangen door nieuwe windmolens zullen er geen effecten voor de ontwikkeling van Lelystad Airport te verwachten zijn.

Bereikbaarheid

Uit het MER blijkt dat de ontwikkeling van Lelystad Airport geen problemen zal opleveren voor de capaciteit van het onderliggende wegennet.

Bij 1,0-1,5 miljoen reizigers zal ook de vraag naar parkeergelegenheid rond de luchthaven toenemen. Ook de circa 1.500 werknemers die met de auto reizen, vragen parkeergelegenheid. De luchthaven voorziet in deze behoefte door de aanleg van drie parkeerterreinen op loopafstand van de terminal. Door de terreinen zo in te richten dat ze voor alle groepen toegankelijk zijn, kan er efficiënt met de ruimte worden omgegaan. Met die aanpak is een totaal aantal van ten minste 5.800 parkeerplaatsen op het eigen terrein voldoende.

6. Overwegingen bij het besluit

6.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt beschreven welke overwegingen een rol hebben gespeeld bij het genomen besluit. Daarbij wordt ingegaan op de relatie met de relevante beleidskaders (PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad, het Coalitieakkoord, het Aldersadvies en de Luchtvaartnota), op de economische effecten en op de milieueffecten die het gevolg zijn van dit besluit.

6.2 Relatie met het beleidskader

Ten aanzien van het gebruik van de luchthaven gaat de PKB uit van een groei van het Ke-vliegverkeer tot 74.100 VTB per jaar. Het BKL-verkeer kan doorgroeien tot 164.300 VTB per jaar. Dit besluit maakt de ontwikkeling van Lelystad Airport mogelijk tot een luchthaven met ongeveer 60.000 vliegtuigbewegingen van Ke-verkeer en 140.000 van BKL-verkeer. Deze ontwikkeling past binnen de PKB.

De PKB geeft ook aan dat *"het zwaartepunt moet liggen op het accommoderen van general aviation, met name zakelijk verkeer. Het toelaten van grote commerciële luchtvaart is hier niet aan de orde"*. Het besluit laat daarom de baanbreedte ongewijzigd en bevat tevens een aanvullend voorschrift ten aanzien van de vleugelspanwijdte in combinatie met de baanbreedte.

In het coalitieakkoord is specifiek over de luchthaven Lelystad het volgende opgenomen:

Op korte termijn worden de mogelijkheden bezien van de ontwikkeling van Lelystad als overloop, met inachtneming van overige regionale vliegvelden.

Dit besluit maakt de ontwikkeling van Lelystad Airport mogelijk binnen de context van de mogelijkheden van de andere regionale luchthavens. Met name het Aldersadvies en de Luchtvaartnota vormen in dit opzicht de uitwerking van het Coalitieakkoord.

Het Aldersadvies over de ontwikkeling van Schiphol voor de middellange termijn geeft aan dat verdere groei van Schiphol mogelijk is, maar tot 2020 gelimiteerd is tot 510.000 VTB per jaar. Naar verwachting kan Schiphol groeien tot 580.000 VTB, zodat er 70.000 VTB elders moeten worden geaccommodeerd.

In de brief van 5 februari 2009 aan de heer Alders (Kamerstukken 2008-2009, 29 665, nr. 118) heeft de minister van VenW de heer Alders verzocht om een nader te adviseren ten aanzien van de regionale luchthavens Eindhoven en Lelystad. Uitgangspunten daarbij zijn onder andere:

- *In de kosten- en batenanalyse voor de Luchtvaartnota worden varianten onderzocht van 5.000 tot 35.000 grote vliegtuigbewegingen.*
- *De ontwikkelingen tot en met 2015 passen binnen het huidige voorziene gebruik binnen de PKB. De tussen 2015 en 2020 voorziene ontwikkelingen passen in beginsel binnen de milieuruimte van de PKB.*

Het kabinet geeft hiermee aan dat de ontwikkeling van Lelystad Airport tot en met 2015 alleen binnen de grenzen van de PKB kan plaatsvinden. Dit besluit is hiermee in overeenstemming.

De Luchtvaartnota bevestigt de lijn die het Aldersadvies heeft uitgezet. Duurzame luchtvaart neemt een belangrijke plaats in in de Luchtvaartnota. Luchthavens hebben de instrumenten om de ruimte te bieden aan duurzame luchtvaart en de minder duurzame luchtvaart te ontmoedigen en eventueel te weren. Selectiviteit en duurzaamheid zijn belangrijke peilers in de Luchtvaartnota. De limitering van het baangebruik door de voorgeschreven maximale lengte en breedte van de start- en landingsbaan geeft daar in de alternatieven voor Lelystad concreet invulling aan. Door deze limitering kunnen er geen grote toestellen, de zogenaamde "wide bodies" gebruik maken van de luchthaven.

6.3 Economie

Lelystad Airport kan zich door dit besluit ontwikkelen tot een rendabele luchthaven en zal daarbij, in economische zin, een aanzienlijke positieve uitstraling op de omgeving hebben. De geschetste ontwikkelingen leiden ertoe dat na de verlenging van de start- en landingsbaan en de overige noodzakelijke investeringen in de luchthaven, het aantal vliegtuigbewegingen van het Ke-verkeer kan doorgroeien naar 60.000 per jaar en van het BKL-verkeer naar 140.000 bewegingen per jaar.

Het aantal arbeidsplaatsen dat met de ontwikkeling van Lelystad Airport is verbonden zal naar verwachting met 2.100 – 2.400 zal. Het gaat hier om zowel om directe werkgelegenheid op de luchthaven (1.300 arbeidsplaatsen) als om indirecte werkgelegenheid buiten de luchthaven (800 – 1.100).

De uitbreiding van Lelystad Airport zal leiden tot een vergroting van de economische spin-off. De luchthaven zal bijdragen aan het vestigingsklimaat voor het bedrijfsleven vanwege de centrale ligging van de luchthaven nabij een knooppunt van belangrijke vervoersassen en een internationale ontsluiting. Verschillende vastgoedontwikkelingen worden in samenhang met de voorgenomen ontwikkeling van de luchthaven voorzien.

Met het beschikbaar komen van geregelde vluchten naar Lelystad, kan de luchthaven een rol gaan spelen als aankomst- en vertreklocatie van toeristen. Voor een deel zullen deze toeristen zoeken naar verblijfsaccommodatie in Amsterdam maar ook verblijfsaccommodaties in Flevoland kunnen hiervan profiteren.

De investering in de ontwikkeling van Lelystad Airport zal volgens de exploitant binnen vier jaar leiden tot ruim 1.000.000 passagiers in het 4^e jaar waarmee een positief netto-resultaat kan worden bereikt. Zo wordt het huidige, structurele jaarlijkse tekort van circa € 500.000 omgezet in een bescheiden winst.

6.4 Milieu en ruimtelijke kwaliteit

Geluid

De effecten voor geluid blijven binnen de grenzen van de PKB. Verder is er nauwelijks verschil tussen het planalternatief en het MMA. Ten opzichte van de aanwijzing 1991 en die van 1991 neemt het oppervlak van de berekende contouren voor het planalternatief en het MMA toe, evenals het aantal woningen binnen de contouren het aantal ernstig gehinderden. De toenames zijn relatief beperkt.

Slaapverstoring

Met betrekking tot de slaapverstoring zijn de verschillen tussen het planalternatief en het MMA minimaal. Ten opzichte van de aanwijzing 2001 is er een duidelijke toename van de slaapverstoring te verwachten. Dat geldt ook voor de aanwijzing 1991. Effecten treden op bij 2-5% van de volwassen bevolking.

Externe veiligheid

De effecten op de externe veiligheid zijn beperkt. Dat geldt voor zowel het planalternatief als het MMA. Slechts één woning zou moeten worden gesloopt. Echter, bij toepassing van de motie Hofstra zou deze ook kunnen blijven staan. De effecten op het groepsrisico zijn zeer klein.

Natuur

De belangrijkste overwegingen bij het aanwijzingsbesluiten zijn met betrekking tot natuur de volgende:

Klein verkeer

Het MMA is door de kleinere omvang van het kleine verkeer en het schrappen van de Whiskeyroute gunstiger dan het planalternatief.

Helikopters

Het planalternatief en het MMA hebben door hun geringere aantal bewegingen en een lichtere vlootsamenstelling minder negatieve effecten dan de aanwijzing 2001.

Groot verkeer

Het PA gaat uit van een route over de Oostvaardersplassen, waarbij significante negatieve effecten niet kunnen worden uitgesloten. Het MMA gaat uit van de "linksom"-route en vormt vanuit het oogpunt van natuur een goed alternatief.

Droge depositie

Er zijn geen relevante verschillen tussen het planalternatief en het MMA ten aanzien van de droge depositie in de onderzochte natuurgebieden.

Lucht

Het MER laat in de eerste plaats zien dat het effect op de luchtkwaliteit van de ontwikkeling van Lelystad Airport zeer beperkt is. Daarnaast ligt de luchtkwaliteit rond de luchthaven nu en in de toekomst op een niveau ligt dat algemeen als aanvaardbaar wordt beschouwd.

Archeologie

Het effect op de archeologische waarden is naar verwachting zeer beperkt. De Lelystad Airport zal voor aanvang van de werkzaamheden voor de baanverlenging een archeologisch vooronderzoek uitvoeren. Afhankelijk van de uitkomsten van dat onderzoek zal worden besloten of een vervolgtraject noodzakelijk is.

Ruimtelijke kwaliteit

Het effect van het beoogde gebruik op de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden voor de omgeving rondom de luchthaven is klein. De woningbouwplannen in Lelystad, Almere, Dronten, Zeewolde en Swifterbant worden niet in hun ontwikkelingsmogelijkheden beperkt.

Bedrijvigheid

Rond de luchthaven wordt bedrijvigheid ontwikkeld. De ontwikkeling van de luchthaven legt niet of nauwelijks beperkingen op aan de lokale en in ontwikkeling zijnde plannen daarvoor.

Bouwhoogte en wind

Het beoogde gebruik leidt tot een beperkte aanpassing van de bouwhoogte restricties, maar dat heeft geen consequenties voor bestaande of nieuwe hoge gebouwen en objecten. Uitgaande van het regionale beleidskader voor windenergie, zijn er op grond van het beoogde gebruik geen effecten te verwachten.

Bereikbaarheid

Ten aanzien van de bereikbaarheid zijn geen problemen te verwachten. De capaciteit van de wegen rond de luchthaven is voldoende om de toename van de intensiteit door de ontwikkeling van Lelystad Airport op te vangen.

6.5 Het besluit

Dit besluit maakt de ontwikkeling van Lelystad Airport mogelijk. De exploitant wordt met dit besluit de mogelijkheid geboden om een verliesgevende luchthaven om te bouwen tot een luchthaven die niet alleen over een jaar of vier winstgevend is, maar daarbij een positieve uitstraling zal hebben op de economische ontwikkeling van de regio. De ontwikkeling van de luchthaven wordt gedragen door zowel de provincie Flevoland als de gemeente Lelystad, waarmee het politieke draagvlak in de regio voor een belangrijk deel is verzekerd.

De groei van de luchthaven zal gepaard gaan met een toename van de geluidhinder en de kans op slaapverstoring, een toename van de concentraties van luchtverontreinigende stoffen, en een toename van de externe veiligheidsrisico's. Voor elk van deze aspecten geldt echter dat de toename beperkt is en steeds valt binnen de vigerende beleidskaders. Het bevoegd gezag is van mening dat het belang van de positieve economische ontwikkeling die de groei van de luchthaven met zich mee zal brengen opweegt tegen deze geringe toename van de milieueffecten.

Het bevoegd gezag kiest voor ontwikkeling van Lelystad Airport conform het MMA. Met betrekking tot de vast te leggen routestructuur zal voor vliegtuigen met een noordelijke bestemming bij het uitvliegen naar het zuidwesten worden afgeweken van de aangenomen routestructuur in het MMA. Deze vliegtuigen zullen de vliegroute over de Oostvaardersplassen volgen conform de routestructuur in het planalternatief. Deze keuze wordt onderstaand verder toegelicht. In het MMA zijn de volgende maatregelen opgenomen om de milieueffecten te mitigeren:

1. De hinder wordt op de momenten dat de omwonenden slapen of vrij zijn beperkt door aan het gebruik van de luchthaven een aantal voorwaarden te verbinden. Zo is er geen openstelling in de nacht en zijn er tevens restricties gesteld aan het gebruik van de luchthaven in de weekenden en op feestdagen.
2. Voor startend verkeer vanaf baan 05 (richting het oosten) is het draaipunt circa 1 km dichter naar de luchthaven verschoven. Hierdoor wordt de eventuele overlast in Biddinghuizen verminderd.
3. Bij het aanvliegen van baan 05 vanuit het zuiden wordt het bestaande stedelijke gebied van Almere gemeden.
4. De zogenaamde Whiskyroute voor het kleine verkeer (richting Almere) is geschrapt.
5. Het BKL-verkeer wordt beperkt tot 120.000 bewegingen.
6. Het gebruik van de meer vervuilende Auxiliary Power Unit (APU) wordt beperkt door de invoering van het gebruik van minder vervuilende Ground Power Units (GPU) als alternatieve stroomvoorziening. Deze maatregel dient uiterlijk 31-12-2012 gerealiseerd te zijn.
7. Het afstromende water van de de-icing platforms wordt gescheiden van het water dat afstroomt van de overige verhardingen. Na verzameling wordt het water van de de-icing platforms geloosd op een nieuw aan te sluiten bufferbassin. Deze maatregel dient uiterlijk 31-12-2012 gerealiseerd te zijn.

-
8. Er wordt een vliegverbod voor BKL-verkeer ingesteld boven bepaalde gebieden. Door het instellen van zogenaamde 'Shall-be-avoided' gebieden worden piloten ervan op de hoogte gebracht dat ze bepaalde gebieden dienen te ontwijken. Deze maatregel wordt in samenspraak met de exploitant en LVNL nog nader uitgewerkt. De gebieden die een dergelijke aanduiding moeten krijgen zijn bepaalde dorpskernen, zoals die van Harderwijk, Lelystad, Zeewolde, enkele stiltegebieden, zoals de Oostvaardersplassen en het Horsterwold en attractieterreinen zoals Walibi en de Bataviawerf. Deze maatregel dient gerealiseerd te zijn op het moment dat de baanverlenging is gerealiseerd.
 9. De vliegroutes voor Lelystad Airport zullen, waar mogelijk, worden voorbereid op de invoering van P-RNAV (aan)vliegroutes.
 10. Het weren van relatief sterk vervuילend of relatief veel geluid producerend verkeer door het invoeren van tariefdifferentiatie. Deze maatregel dient uiterlijk 31-12-2012 gerealiseerd te zijn.
 11. Stimulering van het openbaar vervoer. Deze maatregel dient uiterlijk 31-12-2012 gerealiseerd te zijn.

Toelichting op de routes voor het Ke-verkeer

De route over de Oostvaardersplassen

Voor de route over de Oostvaardersplassen is niet met zekerheid een uitspraak te doen over de vraag of deze uitvliegroute al dan niet zal leiden tot significante negatieve effecten op de natuurwaarden en de ontwikkeling daarvan.

Dit heeft enerzijds te maken met het feit dat de kennis over de invloed van het vliegverkeer op (avi)fauna, en dan met name op vogels, niet toereikend is gebleken om op basis daarvan harde conclusies te presenteren. Dit heeft te maken met het feit dat gevonden effecten weliswaar zijn gebaseerd op onderzoek dat zo actueel mogelijk is, maar dat veelal voor andere natuurgebieden is uitgevoerd. Vandaar dat er op verschillende plekken in het MER en de bijlagen wordt gesteld dat significante effecten verwacht zouden kunnen worden. Deze leemte in kennis wordt toegelicht het desbetreffende hoofdstuk in het MER.

Anderzijds is het in het MER niet mogelijk gebleken om van tevoren in te schatten welk deel van het vliegverkeer door de luchtverkeersleiding op 3.000 ft zal worden gehouden en welk deel boven de Oostvaardersplassen direct door kan stijgen tot hoogten die ruim boven 3.000 ft liggen. Dit is namelijk afhankelijk van het al dan niet aanwezig zijn van landend verkeer richting Schiphol. Kortom: dit is sterk situationeel bepaald.

Gelet op deze beide punten, en constaterende dat er een leemte in kennis bestaat, is het aan de andere kant ook niet uitgesloten dat de mogelijke significante effecten zich niet zullen voordoen. In deze context en vanuit het voorzorgsbeginsel zou het kiezen voor het MMA (de "linksom"-route) in eerste afweging een goede optie zijn. Maar daar staat tegenover dat de vliegtuigen dan een vliegroute moeten volgen die ca 27 km over een gebied loopt met een hogere bewoningsgraad dan in en nabij de Oostvaardersplassen het geval is. Hoewel bij het routeontwerp van het MMA verstedelijking zoveel mogelijk wordt vermeden, zal de hinderbeleving van mensen die wonen onder en nabij deze route toenemen. Omdat vliegtuigen op deze route een bepaalde tijd in het aanvliegebied van Schiphol vliegen, en dus langer op 3.000 ft moeten worden gehouden, kan niet worden uitgesloten dat dit tot extra hinderbeleving voor de omwonenden leidt.

Alles overziend en na overleg met de regionale bestuurders die veel belang hechten aan de mogelijke toename van de hinderbeleving van de omwonenden, besluit het Rijk om ondervooraarden in te stemmen met de route over de Oostvaardersplassen. Het besluit om deze route te kiezen wordt genomen in samenhang met de verplichting om de ontwikkeling van de natuurwaarden in relatie tot de vliegtuigbewegingen boven de Oostvaardersplassen nauwlettend te volgen. Daartoe zal een monitoringsprogramma worden opgesteld dat samen met de regio (bestuurders en andere belanghebbende partijen) zal worden opgesteld¹⁷. Naast het monitoren van de effecten, kunnen hierdoor ook de witte vlekken in de huidige kennis over de invloed van vliegverkeer op de (avi)fauna, worden ingevuld.

Het programma zal worden vastgelegd in een convenant tussen Rijk, exploitant en de provincie en zal worden uitgewerkt en vastgelegd ten tijde van het definitieve aanwijzingsbesluit. In het convenant zal tevens worden aangegeven op welke wijze de resultaten uit de monitoring net zoals dat bij de winning van Waddengas met de "hand aan de kraan" gebeurt, door zullen werken in de vliegroutes. De afspraak daarbij is dat (aanwijzingen voor) een significante teruggang in de natuurwaarden van de Oostvaardersplassen alsnog zullen leiden tot een wijziging van de uitvliegroute, waarbij de huidige "linksom"-route uit het MMA één van de te kiezen opties zal zijn. Ook nieuwe alternatieven, die nu om verschillende redenen nog niet reëel zijn, maar op grond van voortschrijdend inzicht mogelijk wel reëel kunnen worden, kunnen daarbij worden betrokken.

Tot slot is het niet uitgesloten dat er uitzonderlijke operationele omstandigheden zijn, die ertoe zouden kunnen leiden dat vliegtuigen op een lagere hoogte dan 3.000 ft over de Oostvaardersplassen zouden moeten vliegen. Dat kan met name het geval zijn als er dalend verkeer richting Schiphol is dat op een lagere hoogte zit dan normaal gesproken het geval is. In die gevallen zal Lelystad Airport het betreffende startende vliegtuig instructie geven de start uit te stellen totdat het mogelijk is om wel op 3.000 ft over de Oostvaardersplassen te vliegen.

P-RNAV

Vliegroutes worden uiteindelijk vastgelegd in het AIP (Aeronautical Information Publication). Bij de opstelling van het AIP zal de regio worden betrokken. Uitgangspunt bij de vaststelling zal zijn om bestaand stedelijk gebied en natuurgebieden zo veel mogelijk te ontzien. In het AIP zullen routes zowel conventioneel als P-RNAV worden vastgelegd om gebruik van de P-RNAV routes op vrijwillige basis mogelijk te maken. Verplichte invoering is onderdeel van een breder (internationaal) traject (zie paragraaf 5.2.1), Lelystad Airport zal hierin als prioriteit worden meegenomen.

¹⁷ Voor een nadere toelichting op het monitoringsprogramma wordt verwezen naar bijlage E.

7. Handhaving

7.1 Inleiding

In artikel 25a van de Luchtvaartwet is bepaald dat bij de aanwijzing van een luchtvaartterrein rond dat terrein een geluidszone wordt vastgesteld. Buiten dit luchtvaartterrein mag de geluidsbelasting door landende en opstijgende luchtvaartuigen de vastgestelde grenswaarde niet overschrijden, tenzij, overeenkomstig artikel 25f van de Luchtvaartwet, een ontheffing van dat verbod is verleend. Het doel van de handhaving is het voorkomen van overschrijding van de vastgestelde grenswaarden buiten de geluidszone en de naleving van de gebruiksvoorschriften ter beperking van vermijdbare hinder. In het onderhavige aanwijzingsbesluit zijn handhavingsvoorschriften opgenomen. In de artikelgewijze toelichting zijn deze voorschriften nader uiteengezet. In de volgende paragraaf is het handhavingssysteem op grond van de Luchtvaartwet kort beschreven.

Met de in de aanwijzing vastgestelde tijdelijke en definitieve geluidszones is aangegeven wat de maximaal toegestane geluidsbelasting mag zijn die veroorzaakt wordt door landende en opstijgende luchtvaartuigen over een periode van 12 aaneengesloten maanden.

De voorschriften in het aanwijzingsbesluit richten zich primair tot de exploitant van het luchtvaartterrein. Daarnaast bevat het besluit voorschriften die gericht zijn tot de gebruikers van het luchtvaartterrein (de gezagvoerder en de eigenaar, houder of bezitter van een luchtvaartuig). In het aanwijzingsbesluit kunnen wettelijk gezien geen voorschriften opgenomen worden die zich richten tot de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL).

7.2 Handhavingssystematiek Luchtvaartwet

Preventieve handhaving

In het handhavingssysteem van de Luchtvaartwet ligt de nadruk op preventieve handhaving. In artikel 30b van de Luchtvaartwet is voor de exploitant van het luchtvaartterrein de verplichting opgenomen om bij de Minister van Verkeer en Waterstaat een gebruiksplan in te dienen voor het gebruik van het luchtvaartterrein gedurende een periode van twaalf maanden. Dit gebruiksplan bevat onder meer een voorstel voor de wijze waarop het luchtvaartterrein naar verwachting in de komende periode van twaalf maanden zal worden gebruikt. Dit moet een reële indicatie zijn, waarbij de exploitant zich baseert op zijn bedrijfsgegevens (geprognosticeerd verkeer) en andere gegevens, zoals bijvoorbeeld het baan- en routegebruik. Het gebruiksplan wordt vastgesteld door de Minister van Verkeer en Waterstaat in overleg met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. De Commissie ex artikel 28 van de Luchtvaartwet wordt daarbij vooraf gehoord. Vaststelling van het gebruiksplan vindt plaats indien de prognose van het gebruik past binnen de vastgestelde geluidszone. Voor vaststelling van het gebruiksplan is tevens noodzakelijk dat blijkt dat de gestelde voorschriften in de aanwijzing of op andere wijze gestelde voorschriften en maatregelen ter voorkoming of bestrijding van vermijdbare hinder in acht zijn genomen. De Inspectie Verkeer en Waterstaat, divisie Luchtvaart toetst het feitelijk gebruik van het luchtvaartterrein na drie, zes, negen en twaalf maanden aan het gebruiksplan.

Wordt het gebruiksplan niet vastgesteld - bijvoorbeeld omdat het niet voldoet aan de gestelde eisen of omdat uit het plan blijkt dat de geluidszone zou worden overschreden - dan dient de exploitant, overeenkomstig artikel 30b, vierde lid, van de Luchtvaartwet het laatst vastgestelde

gebruiksplan te hanteren. Toetsing van het feitelijk gebruik van het luchtvaartterrein vindt plaats aan de hand van het laatst vastgestelde gebruiksplan. Ter voorkoming van vermijdbare hinder tolerantiegebieden vastgesteld.

Indien het feitelijk gebruik van het luchtvaartterrein gedurende het gebruiksjaar te veel gaat afwijken van het gebruiksplan, moet de exploitant een voorstel tot wijziging van het gebruiksplan indienen. De wijziging wordt vastgesteld als blijkt dat het gewijzigde gebruik nog steeds past binnen de vastgestelde geluidszone. Indien uit toetsing van het feitelijk gebruik aan het gebruiksplan zou blijken dat ongewijzigd voortgezet gebruik van het luchtvaartterrein op enig moment gedurende de periode van het gebruiksplan zou leiden tot overschrijding van de grenswaarde, dan moet de exploitant maatregelen nemen teneinde overschrijding te voorkomen.

Ter voorkoming van vermijdbare hinder zijn tolerantiegebieden vastgesteld.

Repressieve handhaving

De geluidsbelasting van het luchtvaartterrein door landende en opstijgende luchtvaartuigen mag de grenswaarde buiten de geluidszone niet overschrijden (artikel 25a Luchtvaartwet). De veroorzaakte geluidsbelasting wordt onder meer beïnvloed door handelingen van de verschillende bij het gebruik van het luchtvaartterrein betrokken actoren, te weten exploitant, luchtverkeersleiding en luchtvaartmaatschappijen. In de Luchtvaartwet is ervoor gekozen om naleving van het verbod op overschrijding van de grenswaarde te bewerkstelligen door het vaststellen van de geluidszones en het stellen van voorschriften zoals deze in de aanwijzing zijn opgenomen. Deze voorschriften hebben betrekking op het gebruik van het luchtvaartterrein, zoals bijvoorbeeld de voorbereiding op de vlucht en het tijdstip van uitvoering van de vlucht. Daarnaast moeten, gelet op artikel 20, tweede lid, onder i van de Luchtvaartwet, in de aanwijzing voorschriften worden opgenomen ter beperking van de geluidsbelasting. Artikel 25h van de Luchtvaartwet schrijft voor dat het toezicht op de naleving van de voorschriften uitgeoefend wordt door de Minister van Verkeer en Waterstaat.

Op grond van de artikelen 33 en 34 van de Luchtvaartwet is het de exploitant en de gebruikers verboden te handelen in strijd met de voorschriften in de aanwijzing, tenzij daarvoor ontheffing is verleend. Overtreding van de voorschriften is strafbaar gelet op artikel 62 van de Luchtvaartwet.

Naast de in de vorige alinea genoemde strafrechtelijke mogelijkheden kent de Luchtvaartwet ook bestuursrechtelijke mogelijkheden om op te treden. Op grond van artikel 35 van de Luchtvaartwet kan, indien de vastgestelde grenswaarde van de geluidszones in de loop van de periode waarop het gebruiksplan betrekking heeft overschreden wordt als uiterste middel het luchtvaartterrein tijdelijk geheel of gedeeltelijk gesloten worden verklaard. Tenslotte is in artikel 73c en volgende van de Luchtvaartwet een dwangsomregeling opgenomen. Ook deze regeling kan worden toegepast indien voorschriften in de aanwijzing worden overtreden.

7.3 Uitvoering van de handhaving

De wijze waarop het gebruik van het luchtvaartterrein door de Inspectie Verkeer en Waterstaat wordt getoetst aan het geprognosticeerde gebruik is vastgelegd in het betreffende handhavingsvoorschrift¹⁸ (artikel 30a Luchtvaartwet). Dit handhavingsvoorschrift is vastgesteld door de Minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer nadat de Commissie ex artikel 28 van

¹⁸ Handhavingsvoorschrift Lelystad, vastgesteld op 1 november 1999.

de Luchtvaartwet is gehoord. Het bevat tevens de hoofdlijnen van de wijze waarop door de Inspectie Verkeer en Waterstaat toezicht zal worden uitgeoefend op de naleving van de voorschriften in de aanwijzing.

7.4 Evaluatie

In artikel 30a, vierde lid van de Luchtvaartwet is bepaald dat over de werking van het handhavingsvoorschrift jaarlijks een evaluatierapport wordt uitgebracht aan de Commissie ex artikel 28 van de Luchtvaartwet. In het rapport kunnen voorstellen worden gedaan ter verbetering van het handhavingsvoorschrift.

Voorts zal het systeem van de handhaving periodiek worden doorgelicht om de verstrekking van gegevens, de effectiviteit van de regelgeving en de rol en positie van de diverse actoren te toetsen. De inhoud van de handhaving, de praktijk van het toepassen van de sanctiemiddelen en de informatieverstrekking zijn dan onderwerp van onderzoek.

8. Toelichting artikelgewijs

Artikelen 1 t/m 3

In deze artikelen zijn algemene bepalingen ten aanzien van het luchtvaartterrein, het gebruik van het luchtvaartterrein en de exploitant opgenomen.

Artikel 4

In het tweede lid van dit artikel is de verharde start- en landingsbaan (baan 05-23) beschreven. De baan is ingedeeld onder codenummer 4 en codeletter C volgens bijlage 14 bij het Verdrag van Chicago (Annex 14, volume I, van ICAO). Deze codering bestaat uit een combinatie van een codecijfer dat is gerelateerd aan de vliegtuigprestatiekenmerken en een codeletter gerelateerd aan de vliegtuigafmetingen. Op deze codering is de gehele maatvoering van baan-, rijbaan- en platformconfiguratie van de luchthaven gebaseerd. Deze codering hoort bij een baan van maximaal 2.100 meter lang en 30 meter breed.

Artikel 5¹⁹

Overeenkomstig artikel 25d van de Luchtvaartwet zijn binnen de 35 Ke-geluidszone de geluidscontouren behorende bij de maximale waarden 40, 45, 50, 55 en 65 Ke vastgesteld. Deze maximale waarden zijn evenals de grenswaarde 35 Ke, opgenomen in het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart (BGGL). Omdat de Regeling geluidwerende voorzieningen 1997 (RGV 1997) mede uitgaat van de waarde 50 en 55 Ke zijn ook deze geluidscontouren vastgesteld. Aan de Ke-zonering is een isolatieverplichting gekoppeld. Overeenkomstig de bepalingen van het RGV 1997 zal voor woningen gelegen in de 40 Ke geluidscontour een geluidsisolatieprogramma worden opgesteld. In artikel 5, onder b, is de 47 bkl-geluidszone opgenomen die rond de start- en landingsbaan wordt vastgesteld. In het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart (BGKL) is bepaald dat binnen de vastgestelde grenswaarde voor de bkl-geluidszone planologische beperkingen met betrekking tot nieuwbouw gelden. Aan de bkl-zonering is geen isolatieverplichting gekoppeld.

Artikel 6

In het eerste lid is voor de exploitant de verplichting opgenomen op het luchtvaartterrein slechts luchtverkeer toe te laten voor zover de vastgestelde geluidszones niet worden overschreden. Ingeval er sprake is van een dreigende overschrijding van de geluidszone, dient de exploitant, gelet op het tweede lid, die maatregelen te nemen die binnen zijn vermogen liggen om overschrijding van de geluidszone te voorkomen.

Gedacht kan worden aan een wijziging van de gebruiksrichting van de baan om lokale overschrijdingen te voorkomen, aan een aanpassing van de tijden waarop de baan voor een bepaald soort vliegverkeer beschikbaar is, aan een zogenaamde PPR-mededeling (gebruik luchthaven alleen met voorafgaande toestemming van de exploitant) en aan tariefmaatregelen. Tariefmaatregelen kunnen met name worden toegepast om generaal overschrijding van de geluidszone (als gevolg van een te groot verkeersvolume) te voorkomen.

Artikel 7

In dit artikel zijn de perioden aangegeven waarbinnen opstijgende en landende vliegtuigen geen gebruik van het luchtvaartterrein Lelystad kunnen maken. Behoudens de in lid 3, 4 en 5 opgenomen uitzonderingen is de luchthaven voor landende en startende vliegtuigen 's nachts tussen 23.00 uur en 06.00 uur gesloten.

¹⁹ Dit is in lijn met artikel IX van het overgangsrecht RBML. De RGV blijft van toepassing zolang het omzettingsbesluit op grond van artikel X RBML nog niet in werking is getreden.

In lid 3 wordt onder meer een uitzondering gemaakt voor luchtvaartuigen die in nood verkeren. Hieronder worden verstaan situaties waarbij de veiligheid van het luchtverkeer, of de veiligheid op de grond in het geding is. Bij luchtvaartuigen die worden ingezet voor reddingsacties of hulpverlening kan onder meer gedacht worden aan donorvluchten, medische vluchten, vluchten met hulpgoederen of politievluchten van maatschappelijk belang.

In de leden 4 en 5 is een zogenaamde extensieregeling opgenomen, bedoeld voor luchtvaartmaatschappijen die verkeersvluchten uitvoeren ten behoeve van het vervoer van goederen of passagiers. Met deze regeling wordt de mogelijkheid gecreëerd om in gevallen van overmacht tot 24.00 uur (lokale tijd in Lelystad) af te wijken van hetgeen geregeld is in het eerste en tweede lid.

Voor wat betreft het gestelde in lid 4 gaat het om vliegtuigen van luchtvaartmaatschappijen die te maken krijgen met onverwachte vertragende omstandigheden, zoals het tijdens de verkeersvlucht uit oogpunt van veiligheid om een onweersbui heen vliegen waardoor de reguliere aankomsttijd van voor 23.00 uur niet meer kan worden gehaald. Voorts gaat het om vliegtuigen van luchtvaartmaatschappijen die door incidentele en onvoorziene omstandigheden op de luchthaven van vertrek een latere vertrektijd door de luchtvaartautoriteiten krijgen opgelegd en als gevolg daarvan later dan gepland op de luchthaven Lelystad zullen aankomen. In die gevallen mogen tot 24.00 uur landingen op het luchtvaartterrein worden uitgevoerd. Voor eventuele landingen na 24.00 uur moet worden uitgeweken naar een ander luchtvaartterrein.

De bepaling met betrekking tot de ATC-slots in lid 5 voor het uitvoeren van starts en landingen in de periode van 23.00 uur tot 24.00 uur, ziet op de omstandigheid dat – kort voor de reguliere vertrektijd en anders dan gepland - bekend wordt dat op de luchthaven van bestemming aan een verkeersvlucht een zodanig laat 'aankomst-slot' wordt verstrekt dat de vlucht kunstmatig lang zou worden, bij vertrek van de luchthaven Lelystad vóór 23.00 uur zou dit tot de ongewenste situatie leiden dat vliegtuigen moeten 'rondcirkelen' totdat aankomst op de luchthaven van bestemming mogelijk is. Om die reden wordt voor dergelijke verkeersvluchten de mogelijkheid geboden om later van het luchtvaartterrein te vertrekken.

Er wordt van uitgegaan dat zowel de exploitant als de gezagvoerder op verantwoorde wijze, met inachtneming van de geformuleerde criteria, van deze uitzonderingsbepalingen gebruik maken. Oneigenlijk gebruik kan aanleiding vormen tot een aanpassing of verwijdering van het betreffende voorschrift.

In het kader van de handhaving van de bepalingen in dit artikel doet de exploitant van elke vliegtuigbeweging die in de periode van 23.00 uur tot 06.00 uur plaatsvindt, met opgave van reden, mededeling aan de Inspectie Verkeer en Waterstaat. Op basis van deze mededeling beoordeelt de Inspectie Verkeer en Waterstaat of er sprake is van overtreding van de bepalingen in het aanwijzingsbesluit.

Artikel 8

In dit artikel zijn beperkingen vastgelegd voor het gebruik van de luchthaven met als doel vermijdbare hinder te voorkomen. De beperkingen richten zich op de randen van de nacht en op zon- en feestdagen. Verder gelden de beperkingen voor specifieke vluchten (het uitvoeren van bepaalde circuitvluchten met een oefen karakter en vluchten met reclamesleepvliegtuigen en spuitvliegtuigen. Verder bevat dit artikel beperkingen met betrekking tot het uitvoeren van kunstvluchten, zoals luchtacrobatiek, met burgervliegtuigen.

Al deze beperkingen hebben als doel de hinder te beperken op die momenten waarop omwonenden veelal thuis zijn en waarop dit ook uit bedrijfseconomische overwegingen geen grote bezwaren oplevert.

Artikel 9

In dit artikel is vastgelegd dat de luchthaven slechts toegankelijk is voor vliegtuigen met een vleugelspanwijdte die kleiner is dan 36 m en waarvan het landingsgestel maximaal 8,99 m breed is. In samenhang met artikel 4 wordt zo het gebruik van de luchthaven door relatief grote vliegtuigen beperkt.

Artikel 10

Aan de hand van kwartaaloverzichten, die de exploitant aan de Inspectie Verkeer en Waterstaat dient over te leggen, kan de ontwikkeling van het vliegverkeer worden bijgehouden. De combinatie van het aantal vliegtuigbewegingen, de hierbij gebruikte typen luchtvaartuigen, de verdeling van de bewegingen over de tijd, de routes en het gebruik van de start- en landingsbanen bepalen de geluidsbelasting van het vliegverkeer. Dit geldt zowel voor het grote als het kleine vliegverkeer.

Artikel 11

In artikel 30b van de Luchtvaartwet is bepaald dat het voorstel voor het gebruiksplan dat de exploitant bij de Minister van Verkeer en Waterstaat indient een periode van 12 achtereenvolgende maanden beslaat. Met de exploitant van het luchtvaartterrein is op basis van artikel 30b van de Luchtvaartwet overeengekomen dat de periode waarop het gebruiksplan voor het luchtvaartterrein Lelystad betrekking heeft, loopt van 1 januari van enig jaar tot 1 januari van het daarop volgende jaar.

Artikel 13

Op een verzoek om schadevergoeding c.q. nadeelcompensatie ten gevolge van het onderhavige besluit is de Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 van toepassing. Dit wordt in dit artikel nog eens uitdrukkelijk bepaald. Voor de ruimtelijke gevolgen van het aanwijzingsbesluit is artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening van toepassing. Voor de in dit artikel van de aanwijzing bedoelde planschade is een regeling opgenomen in de bij dit besluit behorende aanwijzing ex artikel 26 van de Luchtvaartwet jo artikel 4.4, eerste lid, onder a van de Wet ruimtelijke ordening van de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu-beheer (WRO-aanwijzing).

Artikel 14

Gelet op de vele wijzigingen ten opzichte van het Aanwijzingsbesluit van 23 april 1991, is de gehele aanwijzing omwille van de leesbaarheid opnieuw vastgesteld.

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

ir. Camiel Eurlings

Aanwijzing Wet ruimtelijke ordening

Aanwijzing ex artikel 26 Luchtvaartwet juncto artikel 4.4, eerste lid, onder a, van de Wet ruimtelijke ordening inzake aanpassing van de Ke en BKL-geluidszones rond het luchtvaartterrein Lelystad bij het aanwijzingsbesluit voor het luchthaventerrein Lelystad ex artikel 18 Luchtvaartwet (VENW/DGLM-2009/1798).

DE MINISTER VAN VOLKSHUISVESTING, RUIMTELIJKE ORDENING EN MILIEUBEHEER,

Handelende in overeenstemming met de Minister van Verkeer en Waterstaat;

Gelet op artikel XVIA, eerste lid, van de Wet van 18 december 2008 (Stb. 561), in samenhang met de Wet van 7 juli 1994, Stb. 601, houdende wijziging van de Luchtvaartwet en op artikel 26, eerste lid, van de Luchtvaartwet juncto artikel 4.4, eerste lid, onder a, van de Wet ruimtelijke ordening;

Gelet op het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart (Stb 1996, no. 668) en het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart (Stb 1996, no. 666);

Met in achtneming van de brief van 31 maart 2009 (kenmerk: Kamerstukken II, 2008/2009, 29665, nr. 138) aan de voorzitter van de Tweede kamer der Staten-Generaal over het voornemen om onderhavig besluit te nemen;

Gezien de adviezen van (nr.....) van de commissie, als bedoeld in artikel 21 van de Luchtvaartwet;

Besluit aan de raad van de gemeenten Lelystad, Dronten en Zeewolde de volgende aanwijzingen te geven:

Algemene bepalingen

Artikel 1

In dit besluit wordt verstaan onder:

de Minister	:	de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer;
de Wet	:	de Wet ruimtelijke ordening;
Lvw	:	de Luchtvaartwet;
BGGL	:	het besluit geluidsbelasting grote luchtvaart;
BGKL	:	het besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart;
besluit	:	het aanwijzingsbesluit krachtens de Wet ruimtelijke ordening artikel 4.4 getiteld "Geluidszones rond het luchtvaartterrein Lelystad";
aanwijzing	:	de geometrisch bepaalde planobjecten als vervat in het GML-bestand NL.IMRO met de bijbehorende regels;
aanduiding	:	een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik, de bestemming(en) en/of het bebouwen van deze gronden.

Aanwijzingen met betrekking tot bestemmingsplannen

Artikel 2

1. Overeenkomstig artikel 4.4, eerste lid, onder a van de Wet stelt de gemeenteraad een jaar na dagtekening van dit besluit bestemmingsplannen vast voor de gronden, gelegen binnen het Luchtvaartwet aanwijzingsbesluit "Aanwijzing luchthaventerrein Lelystad" zoals opgenomen in bijlage D behorende bij het besluit als bedoeld in artikel 18 van de Luchtvaartwet.
2. Het gebied, waarop de aanwijzing betrekking heeft, wordt begrensd door de locatie van de berekende 35 Ke geluidscontour en de 47 bkl geluidscontour met uitsluiting van het luchtvaartterrein Lelystad. Bij de vaststelling van de bestemmingsplannen wordt in de bestemmingsregeling de inhoud van dit besluit in acht genomen. Daartoe zijn in dit besluit, overeenkomstig de in bijlage D van het aanwijzingsbesluit "Aanwijzing luchthaventerrein Lelystad" opgenomen kaarten met de daarop aangegeven geluidsbelastinglijnen (contouren), de volgende geluidszones in dit besluit als aanduiding opgenomen:
 - geluidszone waarbinnen de geluidbelasting vanwege het vliegverkeer 35 Ke of meer mag bedragen;
 - geluidszone waarbinnen de geluidbelasting vanwege het vliegverkeer 40 Ke of meer mag bedragen;
 - geluidszone waarbinnen de geluidbelasting vanwege het vliegverkeer 45 Ke of meer mag bedragen;
 - geluidszone waarbinnen de geluidbelasting vanwege het vliegverkeer 50 Ke of meer mag bedragen;
 - geluidszone waarbinnen de geluidbelasting vanwege het vliegverkeer 47 bkl of meer mag bedragen;
 - geluidszone waarbinnen de geluidbelasting vanwege het vliegverkeer 57 bkl of meer mag bedragen.

De in bijlage D van het aanwijzingsbesluit "Aanwijzing luchthaventerrein Lelystad" genoemde geluidszones 55 Ke en 65 Ke liggen binnen de grenzen van het aangewezen luchtvaartterrein en vergen als gevolg van die specifieke situatie geen overname in omliggende bestemmingsplannen.

Artikel 3

Ten aanzien van gronden gelegen binnen de "35 Ke-contour", zoals is opgenomen in bijlage D.4, weergegeven is het BGGL van toepassing en gelden:

- a. ten aanzien van nieuwbouw de artikelen 4 en 5 BGGL;
- b. ten aanzien van nieuwbouw ter vervanging van bestaande geluidsgevoelige bebouwing artikel 6 BGGL;
- c. ten aanzien van bestaande bouw de artikelen 7 tot en met 13 BGGL.

Artikel 4

Ten aanzien van gronden gelegen binnen de "47 bkl-zone", zoals is opgenomen in bijlage D.5, voorzover niet tevens gelegen binnen de 35 Ke-zone van de kaart onder bijlage D.4, is het BGKL van toepassing en gelden:

- a. ten aanzien van nieuwbouw de artikelen 7, 8 en 10 BGKL;
- b. ten aanzien van nieuwbouw ter vervanging van bestaande geluidsgevoelige objecten artikel 9 BGKL.

Artikel 5

1. Bestemmingsregelingen die woningen toelaten met een hogere geluidsbelasting dan 40 of 55 Ke (respectievelijk toekomstige of bestaande geluidsbelastingssituaties) kunnen worden gehandhaafd, indien ten tijde van het vaststellings- of herzieningsbesluit voldaan wordt aan één van de in de artikel 8, 9 of 11 van het BGGL genoemde voorwaarden voor het van rechtswege gelden van een hogere waarde.
2. Voorzover het betreft bestemmingsregelingen die geluidsgevoelige objecten toelaten met een toekomstige, hogere geluidsbelasting dan 47 bkl geldt, dat deze kunnen worden gehandhaafd, indien ten tijde van het vaststellings- of herzieningsbesluit voldaan wordt aan één van de in artikel 8 of 9 van het BGKL genoemde voorwaarden voor het van rechtswege gelden van een hogere waarde.
3. Bestaande bestemmingsregelingen, die woningen toelaten worden, indien ten aanzien van deze woningen van rechtswege géén hogere waarde geldt, zodanig opnieuw vastgesteld dat deze niet meer zijn toegelaten en waar mogelijk worden zodanige bestemmingsregelingen opgenomen dat de bestaande gebouwen geheel of grotendeels kunnen worden gehandhaafd.
4. Voorzover het betreft de kleine luchtvaart geldt dat bestaande bestemmingsregelingen die ten tijde van de vaststelling van de geluidszone geluidsgevoelige objecten binnen de geluidszone toelaten, kunnen worden gehandhaafd, indien het een bestemmingsplan betreft dat na 1 januari 1988 onherroepelijk is geworden en de geluidsbelasting volgens de zone niet hoger is dan 57 bkl.

Aanwijzingen met betrekking tot de wijze waarop aan de bestemmingsplannen uitvoering dient te worden gegeven

Artikel 6

1. Beëindiging van het gebruik of de bewoning van gebouwen als bedoeld in artikel 8, 9 en 11 BGGL kan niet worden gevegd van degene die gebruiker of bewoner is op het tijdstip van vaststelling van de geluidszone.
2. Een besluit tot onteigening van gebouwen ten aanzien waarvan de in het eerste lid bedoelde bepaling van toepassing is, wordt niet genomen dan nadat de bewoning of het gebruik is gestaakt door degenen die op het in dat artikel onderdeel bedoelde tijdstip bewoner of gebruiker zijn.

Aanwijzingen omtrent de wijze en het tijdstip waarop geldelijke steun uit 's Rijks kas wordt verleend

Artikel 7

De kosten die gemoeid zijn met het tot stand brengen van een bestemmingsplan (-herziening) als bedoeld in artikel 2 komen ten laste van de gemeente.

Artikel 8

1. Indien de uitvoering van dit besluit leidt tot hogere kosten als bedoeld in artikel 6.8 van de Wet vergoeden de Minister en de Minister van Verkeer en Waterstaat deze kosten.
2. Tot de hogere kosten, bedoeld in het eerste lid, worden de kosten van de vergoedingen bedoeld in artikel 6.1 van de Wet begrepen voor zover de Minister van Verkeer en Waterstaat door de adviseur bedoeld in artikel 6.1.3.2 van het Besluit ruimtelijke ordening, onder verslaglegging, is gehoord en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij de opstelling van het advies over de op de aanvraag te nemen beslissing is betrokken.

Artikel 9

Een exemplaar van dit besluit wordt gezonden aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en de leden van de commissie bedoeld in artikel 21 van de Lvw.

's-Gravenhage,
De Minister van Volkshuisvesting,
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,

dr. Jacqueline Cramer

Toelichting algemeen

1. Bij besluit van VENW/DGLM-2009/1798, ex artikel XVIA, eerste lid, van de Wet van 18 december 2008 (Stb. 561) in samenhang met artikel 18 van de Lvw is het aanwijzingsbesluit van het luchthaventerrein Lelystad d.d. (Stcrt.) vastgesteld. De exploitant van het luchthaventerrein Lelystad heeft op 8 mei 2008 een verzoek ingediend bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer voor het vaststellen van het Aanwijzingsbesluit luchthaventerrein Lelystad van (Stcrt.).

Het verzoek betreft:

- a. De verlenging van de bestaande verharde start- en landingsbaan tot een lengte van 2.100 m;
- b. De aanleg van een taxibaan met een breedte van 15 m ten noorden van de start- en landingsbaan.
- c. De aanleg van een nieuw afhandelingsareaal aan de noordzijde van de luchthaven;
- d. De opheffing van de Microlight-baan (baan C);
- e. Een vergroting van de geluidscontour voor BKL-verkeer met een omvang van 140.000 vliegtuigbewegingen per jaar;
- f. Een vergroting van de geluidscontour voor Ke-verkeer conform de PKB¹;
- g. Vastlegging van de nieuwe grenzen van het luchtvaartterrein.
- h. De openingstijden van 06:00 tot 23:00 uur lokale tijd met een extensieregeling tussen 23:00 en 24:00 uur

Het besluit regelt het gebruik van het luchthaventerrein Lelystad en de vaststelling van de ingevolge de Lvw vereiste geluidszones.

De op de kaarten weergegeven geluidszones, zoals opgenomen in bijlage D bij voornoemd besluit dienen te worden verwerkt in bestemmingsplannen. Ingevolge artikel 26, eerste lid, Lvw geeft de Minister, indien een beschikking als bedoeld in artikel 18 van de Lvw, inhoudt dat een aanwijzing wordt gegeven met één of meer geluidszones, in overeenstemming met de Minister van Verkeer en Waterstaat, ten aanzien van gronden gelegen binnen die geluidszones aanwijzingen als bedoeld in artikel 4.4, eerste lid, onder a, van de Wet.

2. In artikel 25, eerste lid, van de Lvw, is bepaald dat bij een algemene maatregel van bestuur voor luchtvaartterreinen uniforme grenswaarden voor de maximaal toelaatbare geluidsbelasting door landende en opstijgende luchtvaartuigen worden vastgesteld. Hieraan is uitvoering gegeven door de vaststelling van het BGGL en het BGKL. De grenswaarden zijn vastgesteld op respectievelijk 35 Ke en 47 bkl. Artikel 26, eerste lid, van de Lvw impliceert dat de vastgestelde grenswaarden en maximale waarden via de verplichte aanwijzingen van de Minister doorwerken in de gemeentelijke bestemmingsplannen.
3. Volgens artikel 25g van de Lvw, dient de Minister van Verkeer en Waterstaat, respectievelijk de Minister van Defensie, in overeenstemming met de Minister regels vast te stellen omtrent de wijze van meten, berekenen en registreren van de geluidsbelasting binnen en buiten de geluidszone. Deze regels zijn voor wat betreft de berekening van de kleine luchtvaart vastgelegd in het Voorschrift voor de berekening van de geluidsbelasting ten gevolge van de kleine luchtvaart. Voor wat betreft de berekeningen van de grote luchtvaart geldt het Voorschrift voor de berekening van de geluidsbelasting in Kosteneenheden (Ke) ten gevolge

¹ Planologische kernbeslissing luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad, mei 2003.

van het vliegverkeer en de Appendices van de voorschriften voor de berekening van de geluidsbelasting.

4. Artikel 26b van de Lvw, schrijft voor, dat de Minister van Verkeer en Waterstaat, respectievelijk de Minister van Defensie, in overeenstemming met de Minister een regeling inzake geluidwerende voorzieningen vaststelt. Een dergelijke regeling is in verband met de kleine luchtvaart niet nodig gebleken. In de Nota van Toelichting bij het BGKL (Stb. 1991, 22) is in dat kader aangegeven dat vanuit milieuhygiënisch oogpunt het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen aan geluidsgevoelige objecten niet nodig is. Ten aanzien van de grote luchtvaart is hieraan uitvoering gegeven door vaststelling van het RGV 1997 (Stcrt, 47). Bij de vaststelling van de geluidszone dienen volgens artikel 26, eerste lid, van de Lvw, door de minister aanwijzingen te worden gegeven als bedoeld in artikel 4.4, eerste lid, onder a, van de Wet. Bij deze aanwijzingen kan worden aangegeven op welke wijze aan de aan de aanwijzingen aangepaste bestemmingsplannen uitvoering zal moeten worden gegeven. Voorts kan worden aangegeven op welke wijze en wanneer geldelijke steun uit 's Rijks kas kan worden verleend.
5. Alle voorschriften die nodig zijn voor de uitvoering van de zonering zelf, zijn vervat in het BGGL en het BGKL, de hierboven genoemde Voorschriften voor de berekening van de geluidsbelasting ten gevolge van de grote luchtvaart en de kleine luchtvaart en de planologische aanwijzingen ex artikel 26, eerste lid van de Lvw. Deze aanwijzingen hebben als basis artikel 4.4, eerste lid, onder a, van de Wet en vinden hun begrenzing in hetgeen in de overige uitvoeringsvoorschriften van de Lvw is of wordt opgenomen. Daaruit volgt dan, dat de onderhavige aanwijzingen vastleggen welke planologische maatregelen moeten worden getroffen, hoe daaraan uitvoering moet worden gegeven, voor welke zaken geldelijke steun uit 's Rijks kas wordt verleend alsmede op welke wijze en wanneer dat zal geschieden.
6. Uit de aard der zaak sluiten deze aanwijzingen nauw aan bij het BGGL en het BGKL. Bij deze besluiten zijn immers de grenswaarden en maximale waarden bepaald, die voor de toelaatbaarheid van bestemmingen binnen de zone maatgevend zijn. In enkele artikelen van onderhavige aanwijzingen wordt expliciet naar de voorschriften van het BGGL en het BGKL verwezen.
7. Alvorens het onderhavige besluit is genomen, is overleg gevoerd met de gemeenteraden van Lelystad, Dronten en Zeewolde, waarvoor namens deze overleg gevoerd is met vertegenwoordigers van de respectievelijke colleges van Burgemeester en Wethouders van deze gemeenten, en Gedeputeerde Staten van de Provincie Flevoland. Door middel van terinzagelegging van de ontwerp-aanwijzingen wordt de gelegenheid geboden tot het inbrengen van zienswijzen.
8. Conform artikel 30, tweede lid, Lvw, ligt het zwaartepunt van de rechtsbescherming in de aanwijzingsprocedure in bezwaar en beroep tegen de aanwijzing zelf en niet in de bestemmingsplanprocedure. De toetsing in beroep van een besluit tot aanwijzing van een terrein als luchtvaartterrein kan dan mede omvatten een beoordeling van de krachtens artikel 26, eerste lid, Lvw gegeven aanwijzingen en van de daarbij gegeven voorschriften in de zin van artikel 4.4, eerste lid, onder a, van de Wet. Hiermee wordt bereikt dat de verschillende bij een besluit betrokken aspecten op integrale wijze kunnen worden beoordeeld. Deze integrale benadering ligt voor de hand nu de Wro-aanwijzing als het ware een sequel (planologische doorvertaling) is van de aanwijzing van de Minister van Verkeer en Waterstaat. De Wro-aanwijzing dient in zoverre als een gebonden besluit beschouwd te worden.

9. Dit aanwijzingsbesluit is opgesteld onder het regiem van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening, welke op 1 juli 2008 in werking is getreden. Hierin is een wettelijk verplichting opgenomen om bestemmingsplannen en andere ruimtelijke besluiten in digitale vorm vast te stellen.

Dit aanwijzingsbesluit is naar de inhoud en de bedoeling van het besluit niet anders dan een aanwijzingsbesluit op basis van de oude Wet op de ruimtelijke ordening.

In de nieuwe Wro zijn nadere regelingen opgenomen om het betrouwbaar beschikbaar stellen en vergelijkbaar maken van ruimtelijke plannen en besluiten te bevorderen. Dit door het gebruik van standaarden voor de vormgeving, inrichting en beschikbaarstelling en voor de opzet en inrichting van de regels die bij een bestemmingsplan worden gegeven.

Daartoe is gelijktijdig met de vaststelling van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) de Regeling standaarden ruimtelijke ordening (Rsro) in werking getreden, waarin standaarden worden voorgeschreven. Het betreft het Informatiemodel Ruimtelijke Ordening (IMRO2008), de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP2008) en de Standaard Toegankelijkheid Ruimtelijk Instrumentarium (STRI2008).

Dit aanwijzingsbesluit voldoet aan bovengenoemde standaarden.

Het besluitgebied, waarop de aanwijzing betrekking heeft, wordt begrensd door de locatie van de berekende 35 Ke geluidscontour en de 47 bkl geluidscontour met uitsluiting van het in de aanwijzing genoemde luchtvaartterrein Deze geluidscontouren zijn overgenomen van de in bijlage D van het aanwijzingsbesluit "Aanwijzing luchthaventerrein Lelystad" opgenomen kaarten met de daarop aangegeven geluidsbelastinglijnen (contouren)

Overeenkomstig hetgeen daarover in de nieuwe Wro en het Bro is opgenomen zijn de in de aanwijzing genoemde geluidszones beschouwd als ruimtelijke objecten waarvan de geometrische plaatsbepaling (de locatie) is vastgelegd in een ruimtelijk referentiesysteem zijnde het Rijksdriehoekskoördinatensysteem.

Bij de aanwijzing is ter illustratie de kaart verbeelding gevoegd. Het besluitgebied en de onderscheiden geluidszones zijn op deze kaart aangegeven. Ter oriëntatie is de topografische ondergrond, de Top50vector, opgenomen waarop tevens de gemeentegrenzen zijn aangegeven.

Het (Bro) schrijft voor dat digitale besluiten ook als papieren of analoge versie beschikbaar moet worden gesteld. Voorts is in het Bro voorgeschreven dat indien de analoge versie verschilt van de digitale versie, de inhoud van de digitale informatie voor gaat op die uit de analoge versie.

Het ministerie van VROM, de Vereniging van Nederlandse Gemeenten en Interprovinciaal Overleg hebben begin april 2009 gezamenlijk besloten tot uitstel van de inwerkingtreding van de digitale verplichtingen van de Wro naar 1 januari 2010. Dit laat evenwel onverlet dat er voor 1 januari 2010 al wel digitale besluiten kunnen worden vastgesteld.

TOELICHTING ARTIKELSGEWIJS

Artikel 2

In dit artikel is bepaald dat op de betreffende bestemmingsplannen de onderscheiden geluidzones moeten worden opgenomen. De gemeenteraden moeten voor alle gronden, welke geheel of gedeeltelijk door de geluidszones worden bestreken, binnen een jaar na dagtekening van het besluit:

- hetzij de vigerende bestemmingsplannen herzien,
- hetzij, voorzover er voor die gronden nog geen bestemmingsplan van kracht is, alsnog één of meer nieuwe bestemmingsplannen vaststellen.

Omdat de geluidzone veelal het gebied van één bestemmingsplan zal overschrijden, zullen in het algemeen alleen de geluidzones die het plangebied doorlopen in het bestemmingsplan kunnen worden aangegeven. Het kan overigens de duidelijkheid ten goede komen om op een toelichtend kaartje de ligging van de geluidzone in zijn geheel aan te geven.

Het gebied tussen het luchtvaartterrein en de berekende 35 Ke-contour is de 35 Ke-geluidzone. Deze dient op de bestemmingsplannen te worden opgenomen. Daarnaast dienen geluidzones, die voor het ruimtelijk beleid relevante waarden hebben, te weten die voor 40, 45, 55 en 65 Ke in de bestemmingsplannen te worden opgenomen. Echter, met dien verstande dat de 55 en 65 Ke binnen de grenzen van het aangewezen luchthaventerrein liggen. Als gevolg daarvan en alleen in die specifieke situatie behoeven deze twee contouren geen overname in de relevante omliggende bestemmingsplannen of bestemmingsplannen waarvan delen óók buiten het aangewezen luchthaventerrein vigerend zijn.

Voorts is het voor de toepassing van de Regeling geluidwerende voorzieningen van belang om de 50 Ke-geluidzone op te nemen in het bestemmingsplan. Ook ten aanzien van de kleine luchtvaart dienen de voor het ruimtelijk beleid relevante geluidzones, te weten die van 47 en 57 bkl, op de bestemmingsplannen te worden opgenomen.

Een contour is een geluidsbelastinglijn die voorkomt op de kaarten die behoren tot het besluit op grond van artikel 18 Lvw, waarbij de zones zijn vastgesteld. Die kaarten, die zijn opgenomen in bijlagen D, zijn met behulp van computerberekeningen getekende kaarten. De daarbij opgenomen geluidscontouren bestaan uit de door de computers berekende punten met eenzelfde geluidsbelasting, waaraan een enigszins vloeiend verloop is gegeven.

Bij de vaststelling van de bestemmingsregelingen dient de inhoud van het onderhavige besluit in acht genomen te worden. In dat kader dient vooral gedacht te worden aan mogelijke beperkingen in bestemmingsplannen zowel ten aanzien van het leggen van bestemmingen als ten aanzien van gebruiksmogelijkheden van gronden en opstallen, gelegen binnen de geluidzone.

De geluidzones die in deze aanwijzing zijn opgenomen zijn geometrisch bepaalde vlakken gerelateerd aan het Rijksdriehoekscoördinatensysteem. Deze geometrisch bepaalde vlakken dienen in de bestemmingsplannen verwerkt te worden. In het geval dat er bestemmingsplannen worden opgesteld op basis van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening dienen de geluidzones zoals opgenomen in deze aanwijzing overgenomen te worden in de bestemmingsplannen. Indien er sprake is van een herziening van vigerende bestemmingsplannen op basis van de oude Wet op de Ruimtelijke Ordening dienen bij het opnemen van de geluidsbelastingscontouren op de bestemmingsplankaarten deze verfijnd en gedetailleerd te worden tot lijnen die tot op het niveau van de perceelsgrenzen en de daarop geprojecteerde of bestaande bebouwing duidelijkheid scheppen omtrent het planologische en geluidsbelastingsregime dat ter plaatse zal gelden. Bij de detaillering mogen geen grotere afwijkingen van de computerlijn ontstaan dan overeenkomt met een marge van één Ke aan weerszijden van de computerlijn. Het eindresultaat dient derhalve

vanuit het oogpunt van zonering neutraal te zijn. Hiermee wordt bewerkstelligd dat de detaillering van de contouren geen noemenswaardige (financiële) verschuivingen met zich meebrengt. De totale sanerings- en amoveringskosten zullen door de detaillering niet wezenlijk veranderen. Een en ander laat onverlet mijn bevoegdheid om onder bijzondere omstandigheden zelf nauwkeurig gedetailleerde aanwijzingen te geven.

Artikel 3

In artikel 3 worden de bepalingen genoemd van **het BGGL** waaruit planologische consequenties volgen voor de gronden gelegen binnen de vastgestelde geluidszones. Het betreffen de artikelen 4 tot en met 13 BGGL. Deze bepalingen uit het BGGL, opgesplitst in nieuwbouw (hoofdstuk 3, titel 1) en bestaande bouw (hoofdstuk 3, titel 3) worden hierna in het kort toegelicht.

Nieuwbouw

Ingevolge artikel 4 BGGL is 35 Ke de maximaal toelaatbare geluidsbelasting van woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en woonwagenstandplaatsen die op het tijdstip van vaststelling van de geluidszone daarbinnen nog niet aanwezig zijn en waarvoor nog geen bouwvergunning is verleend. Dit artikel houdt in dat een bestemmingsplan dat - ter uitvoering van de onderhavige Wro-aanwijzing - is aangepast aan de vastgestelde geluidszone, binnen de geluidszone in beginsel geen nieuwe woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen of woonwagenstandplaatsen mag toelaten. Dit geldt ook voor wijzigingen van het bestemmingsplan en vrijstellingen daarvan. Voor de periode dat de geluidszone nog niet is vastgesteld geldt interim-beleid (uitgangspunten hiervan zijn vastgelegd in brieven uit 1979/80 van de toenmalige Minister van VROM gericht aan alle colleges van Gedeputeerde Staten).

Als een bouwvergunning reeds is verleend op het tijdstip van de vaststelling van de geluidszone, dan is voor de toepassing van het BGGL geen sprake meer van nieuwbouw, maar van bestaande bouw.

In artikel 5 BGGL wordt een aantal specifieke gevallen genoemd waarin binnen de geluidszone een hogere maximaal toelaatbare geluidsbelasting voor nieuwbouw van woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen geldt dan 35 Ke.

Nieuwbouw ter vervanging van bestaande geluidsgevoelige bebouwing

Artikel 6 BGGL bepaalt dat 55 Ke in beginsel de maximaal toelaatbare geluidsbelasting is van woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen die bestaande geluidsgevoelige bebouwing vervangen in een gebied waar de geluidsbelasting op het tijdstip van vaststelling van de geluidszone niet hoger is dan 40 Ke (toekomstige geluidsbelastingssituatie).

De maximaal toelaatbare geluidsbelasting van vervangende nieuwbouw in een gebied dat op het tijdstip van de vaststelling van de geluidszone reeds een hogere geluidsbelasting dan 40 Ke ondervindt, is in beginsel 65 Ke (bestaande geluidsbelastingssituatie).

De concrete toepassing en interpretatie van dit artikel is in eerste instantie een taak van de gemeente en de provincie in het kader van het desbetreffende ruimtelijke ordeningsbesluit. Nu het bij dit artikel gaat om nieuwbouw, moet worden voldaan aan de nieuwbouweisen die het Bouwbesluit stelt aan de karakteristieke geluidwering (artikel 22, derde lid, voor woningen en artikel 194, derde lid, voor andere geluidsbelastingssituaties).

Bestaande woningen

Artikel 7 BGGL bepaalt de maximaal toelaatbare geluidsbelasting van bestaande woningen in een gebied waar de geluidsbelasting op het tijdstip van de vaststelling van de geluidszone niet hoger is dan 40 Ke (toekomstige geluidsbelastingssituaties). De maximaal toelaatbare geluidsbelasting is 40 Ke.

Artikel 8 BGGL bevat voor de in artikel 7 bedoelde bestaande woningen de mogelijke situaties waarin 55 Ke van rechtswege geldt als de maximaal toelaatbare geluidsbelasting. Deze geluidsbelasting van 55 Ke geldt slechts als de woning reeds voldoende is geïsoleerd of alsnog kan worden, of als door de eigenaar of bewoner toestemming wordt gegeven voor akoestisch en bouwtechnisch onderzoek.

Artikel 9 BGGL biedt de mogelijkheid om woningen als bedoeld in artikel 7 die gelegen zijn tussen de 55 en de 65 Ke contour, te handhaven indien de woning voldoende geluidwering bezit of indien op een tijdig schriftelijk verzoek van de eigenaar, door de betrokken luchtvaartminister alsnog voldoende geluidwering wordt aangebracht. Voor beide gevallen gelden de normen van de Regeling geluidwerende voorzieningen.

Artikel 10 en 11 BGGL . Artikel 10 bepaalt de maximaal toelaatbare geluidsbelasting van bestaande woningen in een gebied waar de geluidsbelasting op het tijdstip van vaststelling van de geluidszone hoger is dan 40 Ke. De maximaal toelaatbare geluidsbelasting is 55 Ke. Artikel 11 bevat voor de in artikel 10 bedoelde bestaande woningen de mogelijke situaties dat 65 Ke van rechtswege geldt als maximaal toelaatbare geluidsbelasting. Evenals in de artikelen 8 en 9 is hier een koppeling gelegd naar de Regeling geluidwerende voorzieningen.

Bestaande andere geluidsgevoelige gebouwen

Artikel 12 BGGL bevat de procedure die gevolgd moet worden ter bepaling van de maximaal toelaatbare geluidsbelasting van bestaande andere geluidsgevoelige gebouwen, en bevat de daarbij geldende voorwaarden. De betrokken luchtvaartminister stelt in dit geval de grenswaarden vast.

Bestaande woonwagenstandplaatsen

Tot slot bepaalt artikel 13 BGGL de maximaal toelaatbare geluidsbelasting van bestaande woonwagenstandplaatsen op 40 Ke.

Artikel 4

In dit artikel wordt voor de planologische gevolgen van deze aanwijzing verwezen naar de artikelen 7, 8, 9 en 10 **BGKL**.

Ingevolge artikel 7 BGKL, in samenhang met de onderhavige Wro-aanwijzing, mag een bestemmingsplan dat - ter uitvoering van de deze aanwijzing - is aangepast aan de vastgestelde geluidszone, binnen de 47 bkl-geluidszone in beginsel geen nieuwe woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en woonwagenstandplaatsen toelaten. Onder "geluidsgevoelige gebouwen" worden verstaan geluidsgevoelige gebouwen als scholen en ziekenhuizen e.d., zoals aangegeven in artikel 2 BGKL. Ook bij latere wijzigingen van het bestemmingsplan geldt dat dergelijke nieuwbouwplannen binnen de geluidszone in beginsel niet mogen worden toegestaan. Het BGKL is niet van toepassing op bestaande geluidsgevoelige objecten. Woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen die op het tijdstip van vaststelling van de zone daarbinnen reeds aanwezig zijn of in aanbouw zijn, of waarvoor bouwvergunning is verleend, vallen buiten de werking van het BGKL.

Artikel 8 BGKL biedt enkele specifieke mogelijkheden voor nieuwbouw van geluidsgevoelige objecten (woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en woonwagenstandplaatsen) binnen de geluidszone tot maximaal 57 Bkl. Dat wil zeggen dat hiervoor een hogere maximaal toelaatbare geluidsbelasting geldt dan 47 bkl. De beoordeling van dergelijke nieuwbouwplannen binnen de geluidszone geschiedt in eerste instantie door de gemeente en de provincie in het kader van de Wro-procedures.

De vervanging zoals bedoeld in artikel 8, eerste lid, onder c, BGKL heeft alleen betrekking op vervanging van bestaande niet-geluidsgevoelige bebouwing.

Artikel 9 BGKL handelt over vervangende nieuwbouw. In algemene zin wordt hieronder verstaan nieuwbouw op een plaats waar voordien al geluidsgevoelige objecten aanwezig waren. Met betrekking tot de vraag wanneer sprake is van vervangende nieuwbouw geldt dat, naar analogie van de hieraan toegekende interpretatie bij wegverkeers- en industrielawaai, hiervan niet alleen gesproken mag worden als in het nieuwe bestemmingsplan dezelfde maten en bestemmingsgrenzen worden aangehouden als in het oude, maar ook wanneer van beperkte veranderingen in maten en functies sprake is. Zie hiervoor het Indicatief Meerjaren Programma Geluid 1985-1989, blz. 62 en 63. Ook is het hier niet noodzakelijk dat de te vervangen geluidsgevoelige objecten op het tijdstip van vaststelling van het nieuwe bestemmingsplan nog aanwezig zijn. Ingeval geplande nieuwbouw strekt tot het opvullen van open gaten die recent als gevolg van bijvoorbeeld sloop van woningen zijn ontstaan, kan van vervangende nieuwbouw worden gesproken.

Wél moet steeds in dergelijke gevallen worden voorkomen, dat een ingrijpende wijziging van de bestaande stedenbouwkundige functie of structuur optreedt, danwel een belangrijke toename van het aantal geluidgehinderden ontstaat. Evenmin dient er sprake te zijn van een wezenlijke toename van de aan de gevel optredende geluidsbelasting.

Artikel 10 BGKL regelt dat als een bestemmingsplan - dat geldt op een tijdstip van de vaststelling van de geluidszone - voorziet in de mogelijkheid van nieuwbouw binnen de zone, deze mogelijkheid bij aanpassing van het bestemmingsplan aan de zone, wordt gehandhaafd. Er gelden dan enkele voorwaarden. Het dient een relatief recent bestemmingsplan te zijn (onherroepelijk na 1 januari 1988). Daarnaast mag de geluidsbelasting volgens de zone niet hoger te zijn dan 57 bkl. Overigens betekent dit niet dat hiermee grootschalige woningbouw binnen de zones is toegestaan. Het betreft hier plannen voor enkele tot hooguit enkele tientallen woningen.

Artikel 6

In dit artikel wordt aan de gemeenteraden opdracht gegeven om de vigerende rechten - in casu het recht tot voortzetting - te respecteren. Het voortzettingsrecht is in artikel 26a Lvw in ongedifferentieerde vorm neergelegd.

Dezerzijds wordt een ruime interpretatie voorgestaan van het begrip "degene, die op het tijdstip van het van kracht worden van de beschikking ex artikel 18 Lvw gebruiker of bewoner is".

Een enge interpretatie zou tot grote onbillijkheden aanleiding geven - denk aan voortzetting van bewoning door degene die na de zonevaststelling is gehuwd met de oorspronkelijke, doch inmiddels overleden, bewoner; aan voortzetting door het na zonevaststelling geboren kind van de oorspronkelijke bewoners; aan de voortzetting van het gebruik door de rechtsopvolger van de rechtspersoon die de oorspronkelijke gebruiker was etc.

In die gevallen waarin geen voortzettingsrecht meer wordt uitgeoefend, dient er voor gezorgd te worden dat niet tot herbewoning wordt overgegaan omdat de milieuhygiënisch ongewenste situatie dan langer blijft voortbestaan dan nodig is. Tot de middelen die de gemeenten in voorkomend geval ten dienste staan kan bijvoorbeeld worden gerekend de toepassing van bestuursdwang. Ook zou de gemeenteraad er toe over kunnen gaan om een gebouw waaraan de woonbestemming is ontvallen, onbewoonbaar te verklaren.

Nu artikel 26a Lvw het recht van de "zittende" gebruikers en bewoners tot voortzetting van het gebruik of de bewoning waarborgt, past in dat kader geen onteigening "vooraf". Het in artikel 26a Lvw bedoelde voortzettingsrecht moet worden opgevat als een recht tot ongestoorde voortzetting. "Ongestoorde" voortzetting verdraagt zich - in brede zin uitgelegd - niet met onteigening die

voortloopt op het beëindigen van het gebruik of de bewoning. Minnelijke verwerving verdraagt zich daarmee uiteraard wèl.

Voortzetting van gebruik door rechtsopvolgers van rechtspersonen hangt af van de mate waarin van (ongewijzigde) voortzetting van het gebruik kan worden gesproken.

Het gestelde in dit artikel geldt uitsluitend voor die gevallen waarin onteigening plaatsvindt wegens beëindiging van het gebruik of de bewoning van gebouwen vanwege de geluidszonering. Op een onteigening ter uitvoering van het bestemmingsplan om andere redenen (bijvoorbeeld een uitbreiding van het luchtvaartterrein) zijn deze bepalingen niet van toepassing.

Artikel 7

In artikel 7 is aangegeven dat de kosten voor het maken van (de herziening van) het bestemmingsplan zelf, dus de kosten voor de bestemmingsplanarbeid voor rekening van de gemeente komen.

Dit artikel is gebaseerd op artikel 26a, derde lid, Lvw dat als volgt luidt:

“Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer kan bij het geven van aanwijzingen als bedoeld in artikel 26, eerste lid, tevens aangeven op welke wijze en in welke gevallen geldelijke steun uit 's Rijks kas kan worden verleend ter bestrijding van de kosten ten gevolge van de uitvoering van de in overeenstemming met de aanwijzingen gebrachte bestemmingsplannen.”

De redactie van artikel 26a Lvw geeft aan dat uitsluitend de kosten, welke het gevolg zijn van de uitvoering van de bestemmingsplannen voor rekening van het Rijk kunnen komen. Met name de zinsnede "...kosten ten gevolge van de uitvoering van de in overeenstemming met de aanwijzingen gebrachte bestemmingsplannen" geeft expliciet aan dat dit dus niet de kosten zijn van de bestemmingsplanarbeid.

Deze bepaling sluit aan bij gelijksoortige bepalingen in de Wro. Zo is in artikel 6.8, eerste lid, Wro neergelegd dat de hogere kosten, die het gevolg zijn van het op verzoek of krachtens wettelijk voorschrift opnemen van bepalingen in een bestemmingsplan, aan gemeenten worden vergoed. Daarnaast wordt in dit verband ook gewezen op de analogie met betrekking tot de verplichting tot het maken van bestemmingsplannen voor aangewezen beschermde stads- en dorpsgezichten (artikel 36, Monumentenwet 1988), waarbij de bestemmingsplanarbeid eveneens niet wordt vergoed. Het maken van bestemmingsplannen blijft primair een gemeentelijke aangelegenheid, waarvan de gemeente de kosten zelf moet dragen (zie ook artikel 10.6 Wro).

Artikel 8

Artikel 6.8 Wro bevat een voorziening voor een vergoeding van de hogere kosten waarmee de gemeente wordt geconfronteerd bij ten uitvoerlegging van dit besluit. In artikel 8 worden de Minister van VROM en de Minister van V&W aangewezen als bevoegd gezag voor een verzoek van een gemeente om een vergoeding van die kosten.

De Wro bepaalt verder dat de burgemeester en wethouders van de gemeente het besluitvormende orgaan zijn voor verzoeken van burgers om tegemoetkoming in schade, die wordt veroorzaakt ten gevolge van een bestemmingsplanwijziging krachtens een aanwijzing. Artikel 6.1.3.3 Bro bepaalt dat de gemeente een procedureverordening moet hebben waarin regels zijn gesteld over de afhandeling van planschadeverzoeken, de aanwijzing van een onafhankelijk adviseur, de wijze waarop deze tot een advies komt, en de wijze waarop o.m. de betrokken bestuursorganen door de adviseur, onder verslaglegging, worden gehoord en bij de opstelling van het advies worden betrokken.

Het spreekt als vanzelf dat de Minister van V&W op een volwaardige wijze als belanghebbende bij de totstandkoming van het advies en bij het besluit tot toekenning van de tegemoetkoming in de schade wordt betrokken.

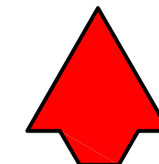
In het gelijktijdig genomen besluit ex artikel 18 Lvw is een artikel over schadevergoeding/nadeelcompensatie opgenomen.

's-Gravenhage,

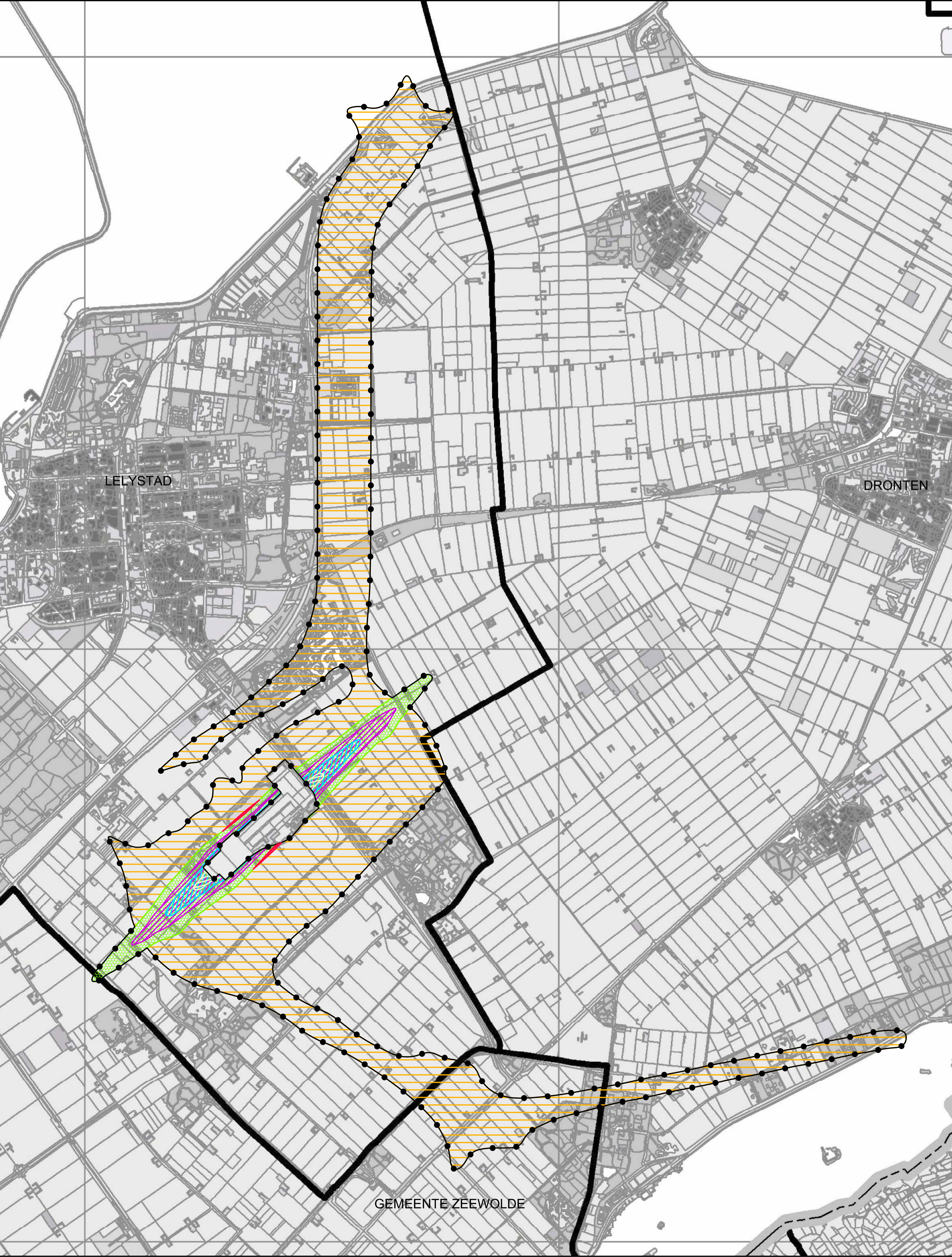
De Minister van Volkshuisvesting,
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,

Dr. Jacqueline Cramer

**KAART MET GELUIDZONES DIE ZIJN OPGENOMEN IN DE AANWIJZING
“GELUIDSZONES ROND HET LUCHTVAARTTERREIN LELYSTAD”**



SCHAAL 1 : 50.000

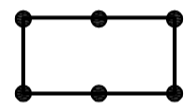


LELYSTAD

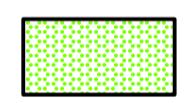
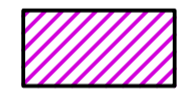




DRONTEN

GEMEENTE ZEEWOLDE


BESLUITGEBIED

 Aanwijzing geluidszones rond het luchterrein Lelystad

AANDUIDINGEN

-  geluidszone waarbinnen de geluidbelasting vanwege het vliegverkeer 35 Ke of meer mag bedragen
-  geluidszone waarbinnen de geluidbelasting vanwege het vliegverkeer 40 Ke of meer mag bedragen
-  geluidszone waarbinnen de geluidbelasting vanwege het vliegverkeer 45 Ke of meer mag bedragen
-  geluidszone waarbinnen de geluidbelasting vanwege het vliegverkeer 50 Ke of meer mag bedragen
-  geluidszone waarbinnen de geluidbelasting vanwege het vliegverkeer 47 bkl of meer mag bedragen
-  geluidszone waarbinnen de geluidbelasting vanwege het vliegverkeer 57 bkl of meer mag bedragen

VERKLARINGEN

 ondergrond ontleend aan Top50vector 2008

idn besluitgebied: NL.IMRO.0000.VROMap09AirpLelyst-1000
voortwerp

MINISTERIE VAN VROM
AANWIJZING GELUIDSZONES ROND HET LUCHTVAARTTERREIN LELYSTAD

file	99100	d.d.	05-05-09	form.	60x54	schaal	1 : 50.000	VERBEELDING
plot		wijz.		get.	HB	teknr.	99100 - 1	

BIJLAGEN

Bijlage A. Kaart met kadastrale gegevens en lijst met gegevens als bedoeld in artikel 20, tweede lid, onder b en c van de Luchtvaartwet.



Kadastrale Kaart Lelystad Airport 20 mei 2009

Legenda

- Perceel
- Gebouw
- 3271 Perceelnummer

schaal 1:4,000



www.kadaster.nl

Geproduceerd door GISMaatwerk en Advies
in opdracht van Lelystad Airport

Copyright © 2009 Dienst voor het kadaster en de openbare registers, Apeldoorn. De Dienst voor het kadaster en de openbare registers behoudt zich alle rechten voor, waaronder het auteursrecht en het databankrecht. Behoudens de door de Auteurswet 1912 en de Databankwet gestelde uitzonderingen, mag niets uit deze publicatie worden vervoelvoudigd (waaronder opslaan in een geautomatiseerd gegevensbestand), openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, fotografie, microfilm, digitale registratie of op welke andere wijze dan ook, opgevaagd of hergebruikt, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de Directeur Kadaster/Geo, Apeldoorn.



STAND VAN ZAKEN 24 april 2009

Kadastraal nummer	Adres	Grootte in m ²	Gerechtigde	Beperkte Gerechtigde
B 156	Flamingoweg 28 8218 NW Lelystad	13.065	Uniwestair BV Flamingoweg 28 8218 NW Lelystad	Geen
B 158	Flamingoweg 20 8218 NW Lelystad	4.962	A.I.S. Vliegopleidingen	
B 159	Flamingoweg 18 8218 NW Lelystad	1.992	Heli Holland Holding BV Kanaal B ZZ 7881 NB Emmer Compasuum	Generale Bank Nederland N.V. Wilhelminastraat 93 7811 JN Emmen
B 160 B 161	Flamingoweg 14 8218 NW Lelystad	56 1.585	P.F. Kenney Visseringstraat 5A 1051 KG Amsterdam M.A. Boerboom Jan Hanzestraat 17-2 1053 SJ Amsterdam	Geen
B 162	Flamingoweg 12 8218 NW Lelystad	315	Singles and Twins Aviation Hoofdstraat 249 2171 BD Sassenheim	Cooperatieve Raiffeisen Boerenleenbank "Sassenheim" B.A. Sassenheim Van Niekerk, Wijnen en Gedistilleerd B.V. Sassenheim
B 163	Flamingoweg 10 8218 NE Lelystad	1.040	EHLE Aero BV Flamingoweg 10 8218 NW Lelystad	Geen
B 164	Flamingoweg 8 8218 NW Lelystad	1.060	Pieter Muller Bospad 12 8415 AN Bontebok	ABN-AMRO-bank Kuperusplein 31 8440 AB Heerenveen
B 165	Maraboeweg 12 8218 NV Lelystad	3.580	Stichting Hangaar Lelystad Griend 39-03 8225 TM Lelystad	Amsterdam – Rotterdam Bank N.V. Amsterdam ABN Amro Bank N.V. Postbus 643 8000 AP Zwolle
B 166	Maraboeweg 11T	23	NUON Infra Oost Utrechtseweg 68 6812 AH Arnhem	
B 167	Maraboeweg 10 8218 NV Lelystad	1.600	De heer K. Hammer Harderwijkstraat 182 8244 DL Lelystad	Amsterdfam Rotterdam Bank N.V.

				Amsterdam
B 168	Maraboeweg 8 8218 NV Lelystad	5.245	De heer R. Oosterhof Hellingpad 17 8468 BD Haskerdijken	Pan Trade Finance and Investment Limited rue Céard 6 Genève
B 170 B 171	Dakotaweg 11 8218 NT Lelystad	2.000 25	De heer F.H. Schouten 6614 Brissago Via San Martino 2A Zwitserland	Rabohypotheekbank N.V. Fellenoord 15 5612 AA Eindhoven Coöperatieve Rabobank Zuid Kennemerland UA Dreef 40 2012 HS Haarlem
B 172 B 173 B 174	Emoeweg 28 8218 PC Lelystad	1.220 1.092 1.508	Holding Wings Lelystad Emoeweg 28 8218 PC Lelystad	Algemene Bank Nederland N.V. Lelystad Abn Amro Bank N.V. Muntstraat 219 8232 WC Lelystad
B 175 B 176	Emoeweg 26 8218 PC Lelystad	1.560 1.820	T.R. van der Meulen Huningaweg 25 9682 PA Oostwold- Scheemda	Geen
B 177	Emoeweg 20 8218 PC Lelystad	1.508	Stalling en behoud Lelystad BV Emoeweg 20 8218 PC Lelystad	Geen
B 178	Emoeweg 16 8218 PC Lelystad	1.865	CMC Adviesgroep Emoeweg 16 8218 PC Lelystad	Aegon Levensverzekering N.V. Lange Marktstraat 11 8911 AD Leeuwarden
B 179 B 180	Emoeweg 12 8218 PC Lelystad	1.011 3.120	Westerheide Onroerend Goed BV Wekeromseweg 1 6816 VB Arnhem	Geen
B 181	Emoeweg 25 82818 PC Lelystad	2.100	T.K. van der Meulen Holding BV Knooplaan 7 8251 SJ Dronten	Geen
B 182	Emoeweg 11 8218 PC Lelystad	1.391	KLM Aeroclub Emoeweg 11 8218 PC Lelystad	Geen
B 184	Emoeweg 8 8218 PC Lelystad	3.765	Klaverblad O/Z BV Havenweg 22 8256 BH Biddinghuizen	Rabohypotheekbank N.V. Fellenoord 15

				5612 AA Eindhoven Coöperatieve Rabobank Nunspeet Elburg UA Dorpsstraat 38 8071 BZ Nunspeet
B 185	Emoeweg 4 8218 PC Lelystad	6.740	Martinair Vestiging Vliegveld Lelystad BV Emoeweg 4 8218 PC Lelystad	RABO Bank Verkeerstorenweg 3 1786 PN Den Helder
B 186	Emoeweg 1 8218 PC Lelystad	1.764	De heer F.A.A. Driessen Marie Heinekenplein 718 1072 MN Amsterdam	Geen
B 187	Emoeweg 7 8218 PC Lelystad	1.129	Geijn Invest BV Beethovenstraat 28 II 1077 JH Amsterdam Beheersmaatschappij De Eekhoorn BV Prins Hendriklaan 20 1075 BC Amsterdam	Geen
B 193	Bij Zwaluw 2 8218 PD Lelystad	42	NV Nuon Infra Oost Utrechtseweg 68 6812 AH Arnhem	Geen
B 195	Arendweg 13 8218 PE Lelystad	3.381	T.M. Flevoland BV Constructieweg 3 8305 AA Emmeloord	Rabohypotheekbank N.V. Fellenoord 15 5612 AA Eindhoven Coöperatieve Rabobank Noordoostpolder Urk UA De Deel 1 8302 EJ Emmeloord
B 196	Arendweg 17 8218 PE Lelystad	1.018	M. Prekatsunakis Rosa Spierlaan 372 1187 PJ Amstelveen	Coöperatieve Raiffeisenbank Amstelveen BA Dorpsstraat 2 1182 JD Amstelveen Rabohypotheekbank N.V. Fellenoord 15 5612 AA Eindhoven Coöperatieve Rabobank Amstelveen UA Van Heuven Goedhartlaan 7

				1181 LE Amstelveen
B 197 B 198 B 199	Arendweg 21 8218 PE Lelystad	2.302 2.307 44	Panta Holdings	Geen
B 200	Arendweg 31 8218 PE Lelystad	1.119	Polder Aviation BV Arendweg 31 8218 PE Lelystad	Rabohypotheekbank N.V. Fellenoord 15 5612 AA Eindhoven Coöperatieve Rabo bank BV Kerkplein 9 3764 AW Soest
B 201 B 202	Arendweg 33 8218 PE Lelystad	1.814 354	T & T Onroerend Goed Beheer BV Arendweg 35 8218 PE Lelystad	Rabohypotheekbank N.V. Fellenoord 15 5612 AA Eindhoven Coöperatieve Rabobank Flevoland UA Dukaatpassage 15 8232 GC Lelystad
B 204 B 207 B 208 B 209 B 210 B 211 B 212 B 213 B 214 B 302	Pelikaanweg 50 8218 PG Lelystad		Stichting Nationaal Luchtvaartthemapark Aviodrome Pelikaanweg 50 8218 PG Lelystad	Schiphol Nederland B.V. E v/d Beekstraat 202 1118 CP Luchthaven Schiphol Rabohypotheekbank N.V. Fellenoord 15 5612 AA Eindhoven Coöperatieve Rabobank Almere UA Landdrostdreef 100 1314 SK Almere Rabohypotheekbank N.V. Fellenoord 15 5612 AA

				Eindhoven N.V. Bank Nederlandse Gemeenten Koninginnegracht 2 2514 AA 's- Gravenhage
B 205 B 206	Pelikaanweg 50 8218 PG Lelystad	1.358 1.332	Wereldhave NV Nassaulaan 23 2514 JT Den Haag	Geen
B 215 B 216 B 217	Emoeweg 7 8218 PC Lelystad	100 100 6.199	Vereniging van Eigenaars van het Complex Lelystad Aircraft Center 1 Emoeweg 7 8218 PC Lelystad Zie voor de appartements- gerechtigden B 218 A 1 t/m A 16	
B 218 A 1	Emoeweg 7 8218 PC Lelystad		Ouwersloot Holding BV Veerpolder 31 2361 KX Warmond	Geen
B 218 A 2	Emoeweg 7 8218 PC Lelystad		De heer D.N. Meijer Haringburgwal 9A 1141 AT Monnickendam	Geen
B 218 A 3	Emoeweg 7 8218 PC Lelystad		De heer C.E.G. Goezinne Debbemeerstraat 7 2131 HE Hoofddorp	Geen
B 218 A 4	Emoeweg 7 8218 PC Lelystad		De heer F.W.N. Verhoef De Rietschans 4 1231 MH Loosdrecht	Geen
B 218 A 5	Emoeweg 7 8218 PC Lelystad		Special Air Activities De Zanden 11 7395 PA Teuge	Geen
B 218 A 6	Emoeweg 7 8218 PC Lelystad		Special Air Activities De Zanden 11 7395 PA Teuge	Geen
B 218 A 7	Emoeweg 7 8218 PC Lelystad		J.H. van der Panne Westerwoud 1 3931 DJ Woudenberg	Geen
B 218 A 8	Emoeweg 7 8218 PC Lelystad		De heer J.A.G. van den Boogaard Alkmaarderstraatweg 56 1901 DC Castricum	Geen
B 218 A 9	Emoeweg 7 8218 PC Lelystad		De heer R. Schildmeijer en de heer R.J.W. van Roekel Thorbeckeplein 16 3 hoog 1017 CS Amsterdam	Geen
B 218 A 10 B 218 A 11	Emoeweg 7 8218 PC		De heer E.A. Kreunen Voorweg 146 b	Geen

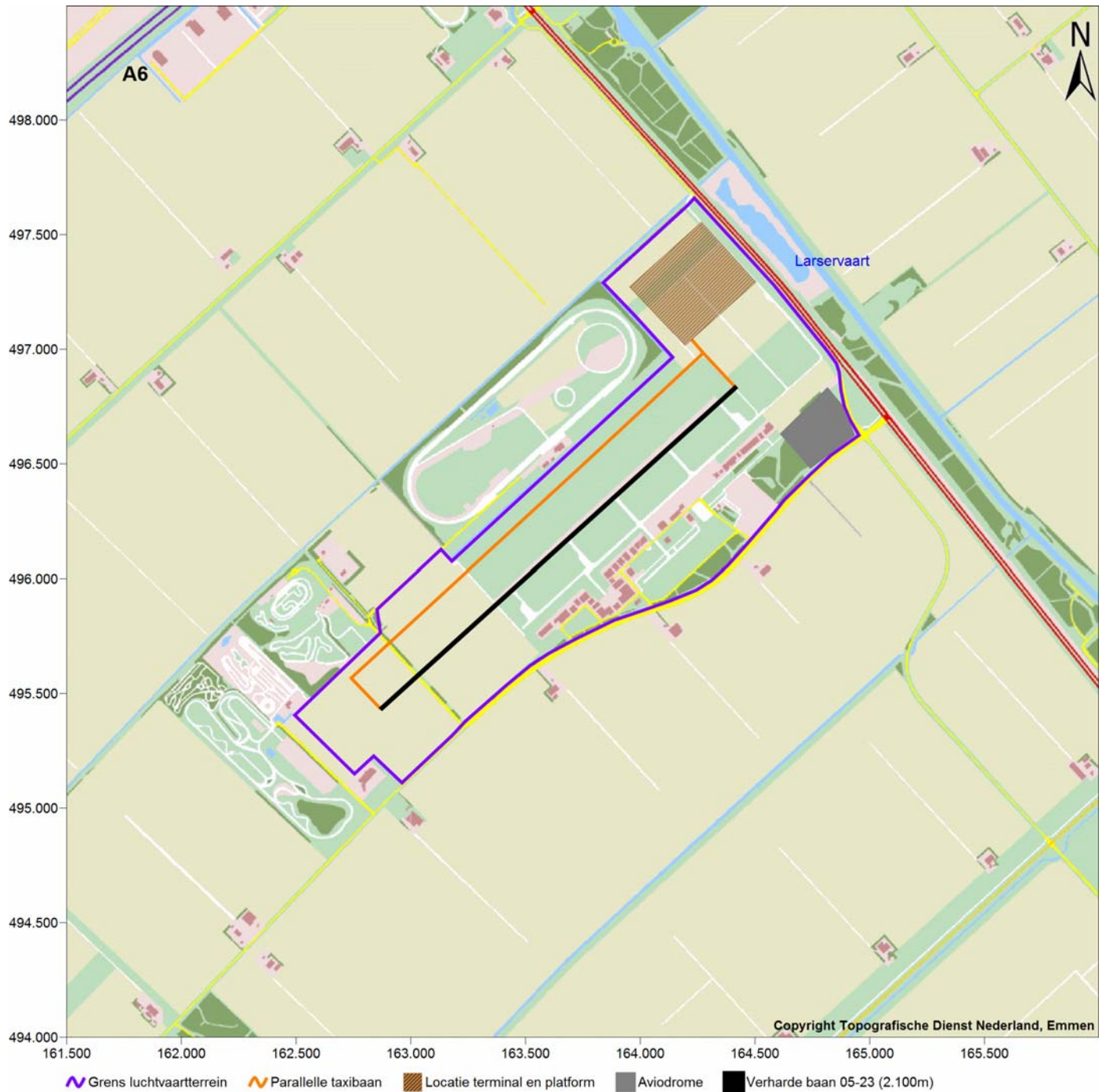
B 218 A 12	Lelystad		2716 NK Zoetermeer + de heer J. Verroen Mauritslaan 4 b 1211 KA Hilversum	
B 218 A 13	Emoeweg 7 8218 PC Lelystad		De heer H.S. Swen Van Dalenlaan 122 2082 VH Santpoort-Zuid	Geen
B 218 A 14	Emoeweg 7 8218 PC Lelystad		De heer J.W. van der Flier Postbus 2002 8203 AA Lelystad	Geen
B 218 A 15	Emoeweg 7 8218 PC Lelystad		De heer F. te Rietmolen Sluispad 31 1505 EJ Zaandam	Geen
B 218 A 16	Emoeweg 7 8218 PC Lelystad		De heer G. Flantua De Ijlander 34 A 8252 HD Dronten	ABN-AMRO-BANK NV Groot Voort 247 8041 BL Zwolle
B 219	Emoeweg 19-21 8218 PC Lelystad	8.614	Verenigingen van Eigenaren Lelystad Aircraft Center 2 Emoeweg 19-21 8218 PC Lelystad Zie voor de appartementsgerechtigde n B 220 A1 t/m A 22	
B 220 A 1	Emoeweg 19-21 8218 PC Lelystad		G.P.J. den Hollander Europaweg 26 3451 HG Vleuten	Geen
B 220 A 2	Emoeweg 19-21 8218 PC Lelystad		H.J. van der Zouw Rijksstraatweg 27 3545 NA Utrecht	Geen
B 220 A 3	Emoeweg 19-21 8218 PC Lelystad		Philar BV Bierweg 36a 1261 BL Blaricum	Geen
B 220 A 4 en A 5	Emoeweg 19-21 8218 PC Lelystad		Distance Aviation Bv Westerwoud 1 3931 DJ Woudenberg	Rabohypotheekbank N.V. Fellenoord 15 5612 AA Eindhoven Coöperatieve Rabobank Woudenberg en omstreken UA Dorpsstraat 38 3931 EH Woudenberg
B 220 A 6	Emoeweg 19-21 8218 PC Lelystad		De heer A.W.H. ten Cate Willem Slingerweg 20 1261 EJ Blaricum	Geen
B 220 A 7	Emoeweg 19-21 8218 PC Lelystad		De heer D.M. Smit Breehorn 59 8223 CP Lelystad	Ing Bank N.V. Stationsweg 4 8232 DN Lelystad

B 220 A 8 en A 9	Emoeweg 19-21 8218 PC Lelystad		Amestelle BV Noordeindeplein 6A 2311 AH Leiden	Rabohypotheekbank N.V. Fellenoord 15 5612 AA Eindhoven Coöperatieve Rabobank Den Haag en Omgeving UA Bezuidenhoutseweg 5 2594 AB 's- Gravenhage
B 220 A 10	Emoeweg 19-21 8218 PC Lelystad		Mevr. H. van Haarlem Amstenrade 51 8219 AC Lelystad	Fortis ASR Praktijkvoorziening NV Archimedeslaan 10 3584 BA Utrecht
B 220 A 11	Emoeweg 19-21 8218 PC Lelystad		Mevrouw W.M. Kleiburg Ruijgenhoeksepolder 22 3452 NG De Meern	Rabohypotheekbank N.V. Fellenoord 15 5612 AA Eindhoven Coöperatieve Rabobank Flevoland UA Dukaatpassage 15 8232 GC Lelystad
B 220 A 12 en A 18	Emoeweg 19-21 8218 PC Lelystad		Van der Flier Holding Hoge Naarderweg 51 1217 AC Hilversum	Geen
B 220 A 13 en A 14	Emoeweg 19-21 8218 PC Lelystad		Verwelius Vastgoed II BV Dam 7 1012 JS Amsterdam	Geen
B 220 A 15	Emoeweg 19-21 8218 PC Lelystad		A.Th.J. Proost Holding BV Bergse Maas 3 2641 VV Pijnacker	Geen
B 220 A 16	Emoeweg 19-21 8218 PC Lelystad		De heer en mevrouw Bavdaz Theo van Doesburglaan 3 2343 LR Oegstgeest	Geen
B 220 A 17	Emoeweg 19-21 8218 PC Lelystad		R. Dijkstra Air BV Branding 14 1186 DH Amstelveen	Geen
B 220 A 19	Emoeweg 19-21 8218 PC Lelystad		De heer H. van Essen Rijksweg 128 3784 LZ Terschuur	Rabohypotheekbank N.V. Fellenoord 15 5612 AA Eindhoven Coöperatieve Rabobank UA Torenplein 2

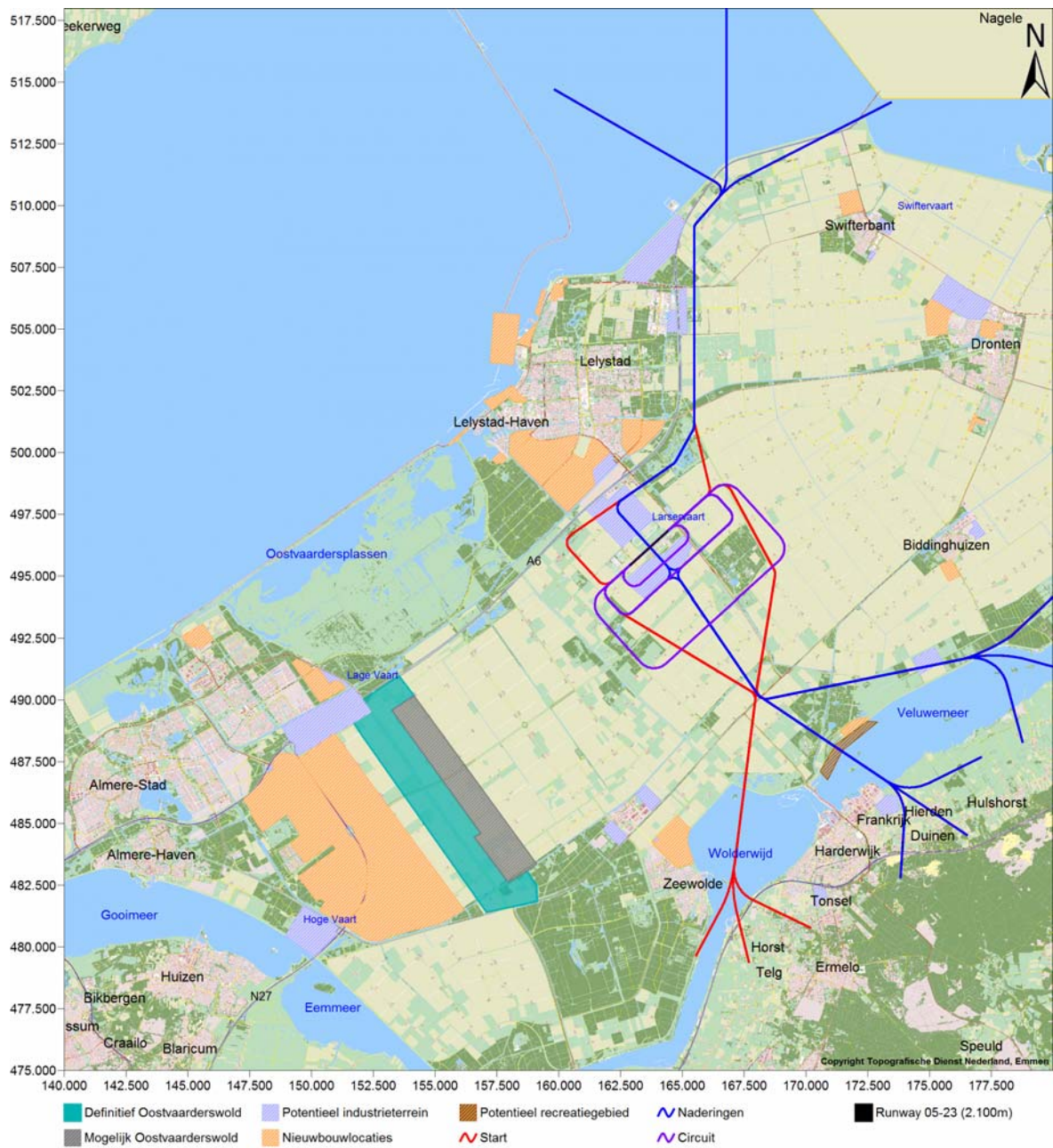
				3772 CX Barneveld
B 220 A 20	Emoeweg 19-21 8218 PC Lelystad		Wibo Vastgoed BV Oorsprongpark 4 3581 ES Utrecht	Geen
B 220 A 21	Emoeweg 19-21 8218 PC Lelystad		Waldi Beheer BV Fazant 4 1721 DW Broek op Langedijk	Geen
B 220 A 22	Emoeweg 19-21 8218 PC Lelystad		Brover Exploitatie BV Vloeddijk 97 I 8261 GG Kampen	ABN-AMRO Bank NV Wapenrustlaan 11- 31 7321 DL Apeldoorn
B 300	Airport Plaza 1 8218 NV Lelystad	1.086	Hotel Lelystad Airport BV Poolzeestraat 13-15 8226 DA Lelystad	ABN-AMRO Bank N.V. Koopmanstraat 15 1315 HD Almere
B 301	Roadrunnerweg 1 8218 PH Lelystad	606	Kuwait Petroleum Prinsenlaan 633 3067 TZ Rotterdam	Geen
B 348	Emoeweg 30 8218 NW Lelystad	1.380	Holding Wings Lelystad Emoeweg 28 8218 PC Lelystad	ABN-AMRO Bank Muntstraat 219 8232 WC Lelystad
B 350	Arendweg 37 8218 PE Lelystad		Dugo Real Estate BV Arendweg 37 8218 PE Lelystad	ABN-AMRO Bank Wapenrustlaan 11- 31 7321 DL Apeldoorn
B 366 ged.	Arendweg 8218 PE Lelystad	1.186	Fivestar Vastgoed BV Ainsworthstraat 2 7575 BT Oldenzaal	RABO Hypotheekbank NV Fellenoord 15 5612 AA Eindhoven Cooperatieve RABO Bank Twente Oost UA Lossersestraat 2 7574 AE Oldenzaal

Alle overige percelen die onderdeel uitmaken van het huidige en toekomstige luchtvaartterrein Lelystad en niet in erfpacht zijn uitgegeven, zijn volledig eigendom van N.V. Luchthaven Lelystad en hierop zijn geen beperkte rechten verleend.

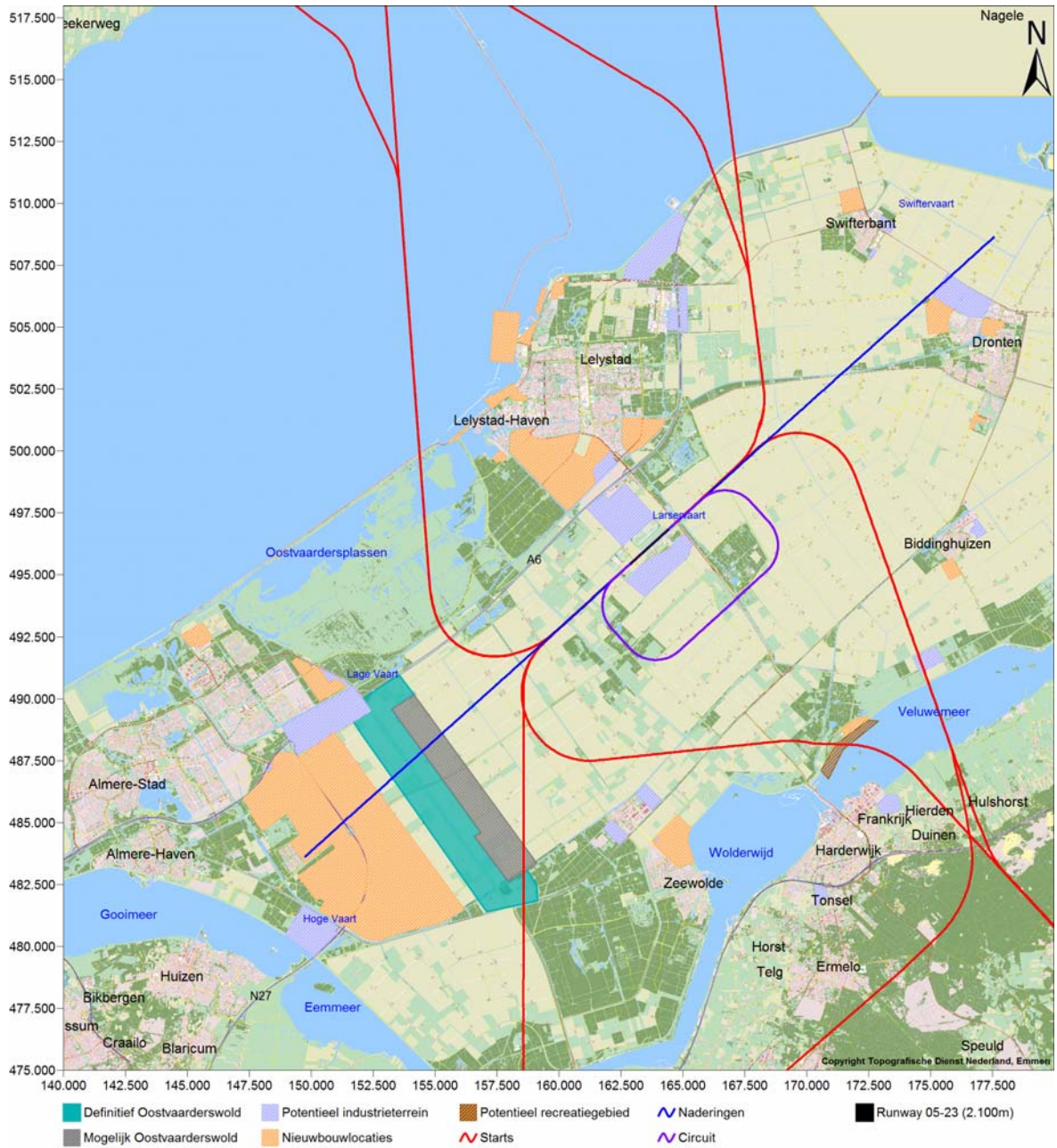
Bijlage B. Locatie van de start- en landingsbaan, het platform en de bijbehorende rijbanen voor luchtverkeer.



Bijlage C1. Vliegroutes van het Bkl-verkeer.



Bijlage C2. Vliegroutes van het Ke-verkeer.



Bijlage D1. Vlootsamenstelling van het Ke- en Bkl-verkeer op Lelystad Airport in 2015 (invoerset voor de geluidberekeningen).

Berekeningssoort	Segment	Geluids- categorie	Representatief vliegtuigtype	Werkelijke bewegingen		
				Overland	Circuit	Totaal
Bkl	Les	1	Cessna 310R	0	1.724	1.724
Bkl	Les	2	Cessna 182P	0	848	848
Bkl	Overig Bkl	1	Cessna 310R	1.026	1.254	2.280
Bkl	Overig Bkl	2	Cessna 182P	2.052	2.508	4.560
Bkl	Overig Bkl	3	Cessna 172M	12.825	15.675	28.500
Bkl	Overig Bkl	4	Piper PA28	11.798	14.422	26.220
Bkl	Overig Bkl	5	Cessna 150M	10.260	12.540	22.800
Bkl	Overig Bkl	6	Grob 115	7.182	8.778	15.960
Bkl	Overig Bkl	7	Cessna 152	3.078	3.762	6.840
Bkl	Overig Bkl	8	Katana DV20	3.078	3.762	6.840
Bkl	Reclame	3	Cessna 172M	270	540	810
Bkl	Reclame	4	Piper PA28	250	502	752
Bkl	Reclame	5	Cessna 150M	250	502	752
Bkl	Sproei	1	Cessna 310R	446	0	446
Bkl	Sproei	2	Cessna 182P	334	0	334
Bkl	Sproei	3	Cessna 182P	334	0	334
Ke	Helikopter	010	Bolkow 105	2.384	2.384	4.768
Ke	Helikopter	011	Robinson R22	3.046	12.186	15.232
Ke	Klein IFR	004	Cessna 310R	10.000	0	10.000
Ke	Overig Ke	065	Dassault Mystère 20	3.852	428	4.280
Ke	Overig Ke	070	Cessna Citation	4.950	550	5.500
Ke	Overig Ke	071	Fokker 50	3.060	340	3.400
Ke	Overig Ke	072	Jetstream 31	4.338	482	4.820
Ke	Overig Ke	074	Embraer 190	1.529	0	1.529
Ke	Overig Ke	079	Fokker 27 / DC3	3.510	390	3.900
Ke	Overig Ke	080	DC4	10	1	11
Ke	Geregeld	077	Airbus A320	1.700	0	1.700
Ke	Geregeld	469	Boeing 737	3.300	0	3.300
Totaal Bkl				53.183	66.817	120.000
Totaal Ke				41.679	16.761	58.440
Totaal Bkl + Ke				94.862	83.578	178.440

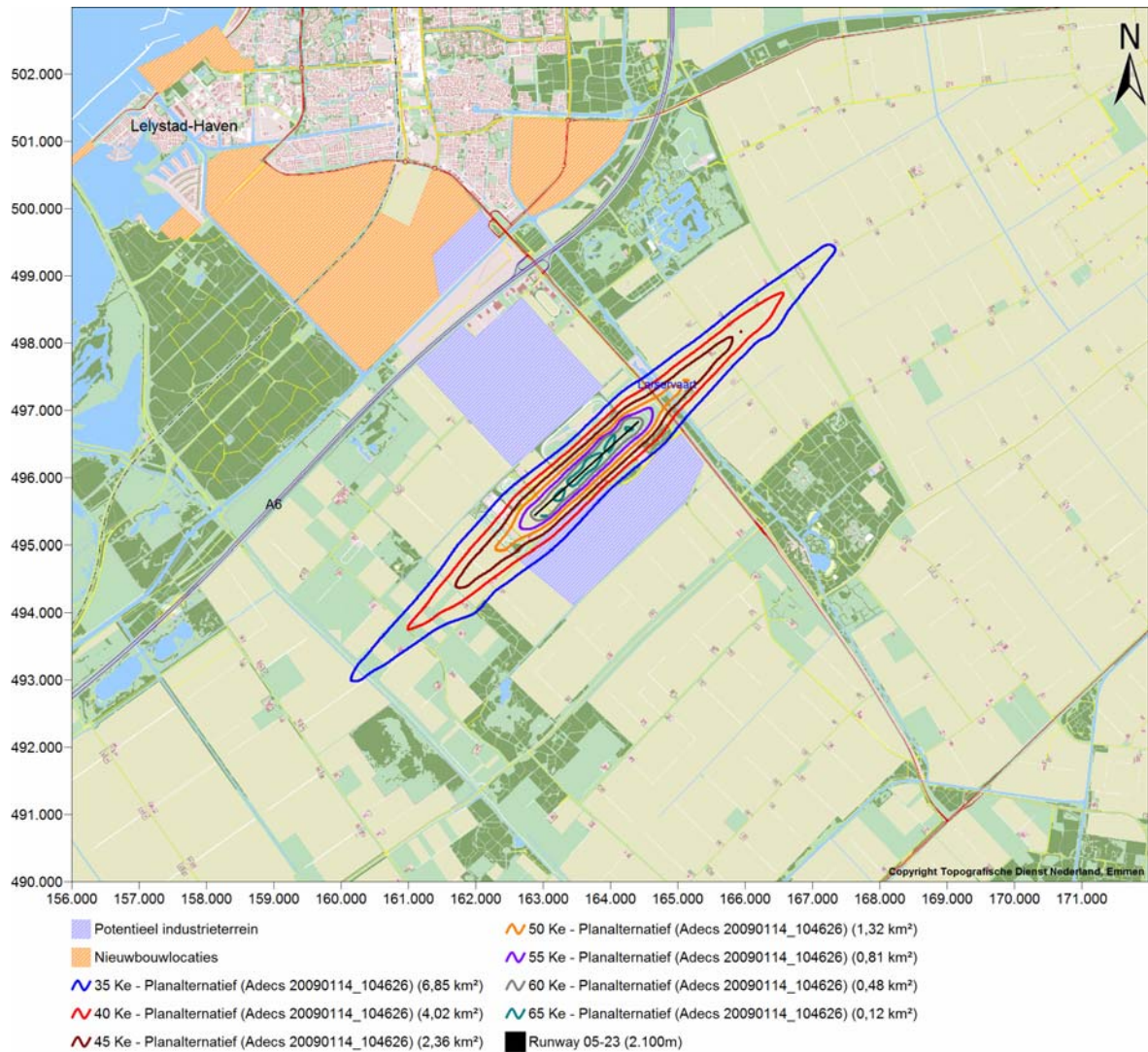
Bijlage D2. Verdeling van het Ke-verkeer op Lelystad Airport over het etmaal (invoerset voor de geluidberekeningen).

Geluidscategorie	010	010	011	077 469	065	065	079	080	079 080	070,071 072,074	
Vluchtsoort											
Uur	S+L	Circ	Alle	Alle	S+L	Circ	S+L	S+L	Circ	S+L	Circ
0-1	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
1-2	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
2-3	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
3-4	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
4-5	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
5-6	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
6-7	0%	0%	0%	2%	1%	0%	0%	0%	0%	1%	0%
7-8	7%	0%	0%	5%	10%	0%	1%	1%	1%	20%	0%
8-9	8%	9%	9%	6%	6%	9%	9%	9%	9%	4%	9%
9-10	8%	9%	9%	6%	5%	9%	9%	9%	9%	4%	9%
10-11	8%	9%	9%	6%	5%	9%	9%	9%	9%	4%	9%
11-12	8%	9%	9%	6%	5%	9%	9%	10%	10%	4%	9%
12-13	9%	9%	9%	6%	5%	9%	9%	10%	10%	4%	9%
13-14	9%	9%	9%	6%	5%	9%	9%	10%	10%	4%	9%
14-15	8%	9%	9%	6%	5%	9%	9%	10%	10%	4%	9%
15-16	8%	9%	9%	6%	5%	9%	9%	9%	9%	4%	9%
16-17	8%	9%	9%	6%	5%	9%	9%	9%	9%	4%	9%
17-18	8%	9%	9%	6%	7%	9%	9%	9%	9%	4%	9%
18-19	8%	8%	6%	10%	11%	6%	4%	5%	5%	11%	6%
19-20	3%	2%	3%	7%	11%	3%	3%	0%	0%	10%	3%
20-21	0%	0%	1%	5%	9%	1%	2%	0%	0%	10%	1%
21-22	0%	0%	0%	5%	4%	0%	0%	0%	0%	5%	0%
22-23	0%	0%	0%	5%	1%	0%	0%	0%	0%	2%	0%
23-00	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%
Totaal %	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Gem Ke nsf	1,35	1,12	1,15	2,37	2,24	1,15	1,19	1,08	1,08	2,76	1,15
GemBkl nsf	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	Nvt	Nvt	Nvt	Nvt	nvt	Nvt
GemL _{den} nsf	1,06	1,04	1,09	1,75	1,63	1,09	1,11	1,00	1,00	1,76	1,09

Bijlage D3. Verdeling van het Bkl-verkeer op Lelystad Airport over het etmaal (invoerset voor de geluidberekeningen).

Segment	Bkl Sproei	Bkl Sproei	Bkl Reclame	Bkl Les	Bkl Overig	Klein IFR
Geluids- categorie	1	2 & 3	Alle	Alle	Alle	Alle
Vluchtsoort	Alle	Alle	Alle	Alle	Alle	St+La
Uur	Alle	Alle	Alle	Alle	Alle	St+La
0-1	0%	0%	0%	0%	0%	0%
1-2	0%	0%	0%	0%	0%	0%
2-3	0%	0%	0%	0%	0%	0%
3-4	0%	0%	0%	0%	0%	0%
4-5	0%	0%	0%	0%	0%	0%
5-6	0%	0%	0%	0%	0%	0%
6-7	10%	10%	0%	0%	0%	0%
7-8	6%	6%	8%	7%	7%	11%
8-9	6%	5%	8%	7%	7%	7%
9-10	6%	6%	8%	7%	8%	7%
10-11	6%	6%	8%	7%	8%	6%
11-12	6%	6%	8%	7%	8%	6%
12-13	6%	6%	8%	7%	8%	6%
13-14	6%	6%	9%	7%	8%	6%
14-15	6%	6%	9%	7%	8%	6%
15-16	6%	6%	9%	8%	7%	6%
16-17	6%	6%	8%	7%	8%	7%
17-18	6%	5%	8%	7%	8%	7%
18-19	6%	5%	8%	7%	7%	7%
19-20	6%	6%	0,5%	5%	2%	7%
20-21	6%	6%	0,3%	5%	2%	7%
21-22	6%	9%	0,2%	5%	4%	4%
22-23	0%	0%	0%	0%	0%	0%
23-00	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Totaal %	100	100	100	100	100	100
Gem Ke nsf	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	1,95
GemBkl nsf	2,29	2,35	1,02	1,32	1,17	Nvt
GemL _{den} nsf	2,29	2,35	1,02	1,32	1,17	1,39

Bijlage D4. Ligging van de Ke-contouren.



Bijlage D5. Ligging van de BKL-contouren.



Bijlage E. Evaluatie van de milieueffecten.

Artikel 7.39 van de Wet milieubeheer (Wm) bepaalt dat de milieugevolgen van een besluit ten behoeve waarvan een MER is opgesteld, geëvalueerd moeten worden. Deze bepaling geldt ook voor het aanwijzingsbesluit luchtvaartterrein Lelystad. De evaluatie zal door het bevoegd gezag, de ministers van VenW en VROM worden uitgevoerd.

Doel van de evaluatie is het bepalen van de daadwerkelijke effecten van de activiteit op het milieu door het verzamelen van gegevens over de feitelijke ontwikkeling van de milieubelasting van de luchthaven en de omgeving en het toetsen van de prognoses over de effecten van die activiteit in het MER, opdat zo nodig kan worden bijgestuurd.

Gezien de grote mate van betrokkenheid van de provincie Flevoland bij de totstandkoming van dit besluit en met name bij de keuze voor de uitvliegroute over de Oostvaardersplassen, zal de evaluatie in samenwerking met de provincie worden uitgevoerd. Dit geldt in elk geval voor de evaluatie van de effecten op de natuur, maar ook voor de overige evaluatie-aspecten zal met de provincie worden overlegd.

Het te zijner tijd op te stellen evaluatieprogramma zal in elk geval de volgende punten moeten bevatten:

Natuur

Bij het vliegen over de Oostvaardersplassen op een hoogte van 3.000 ft zijn op basis van de huidige kennis significante negatieve effecten op de natuurwaarden niet uit te sluiten. Van belang hierbij is vast te stellen dat het niet kunnen uitsluiten van significante effecten het gevolg is van de leemte in kennis over het al dan niet optreden van significante effecten op een vlieghoogte van 3.000 ft. De bestaande kennis is dus ontoereikend om een uitspraak te doen die ook als harde conclusie kan worden gehanteerd. Vandaar dat er in het MER wordt gesteld dat significante effecten "niet kunnen worden uitgesloten". Handelend uit voorzorg zou kiezen voor het MMA (de "linksom"-route) in eerste afweging de voorkeur verdienen. De voorkeur van de regionale bestuurders, evenwel, ligt bij de route over de Oostvaardersplassen. De regio stelt bij deze keuze het belang van de bewoners boven een mogelijk effect op de natuurwaarden van de Oostvaardersplassen. Het rijk gaat onder voorwaarden in die keuze mee, in die zin dat het besluit wordt genomen in samenhang met de verplichting om de ontwikkeling van de natuurwaarden in relatie tot de vliegtuigbewegingen boven de Oostvaardersplassen nauwlettend te volgen. Daartoe zal een monitoringsprogramma worden opgesteld dat samen met de regio (bestuurders en andere belanghebbende partijen) zal worden opgesteld. Dit programma zal worden vastgelegd in een convenant. Voor aanvang van de realisering van de baanverlenging zal dit programma moeten zijn opgesteld, zodat de uitvoering van het programma tegelijkertijd met de in gebruikname van de verlengde baan van start kan gaan. In het convenant zal tevens worden aangegeven op welke wijze de resultaten uit de monitoring door zullen werken in de vliegroutes. Het uitgangspunt daarbij is dat (aanwijzingen voor) een significante teruggang in de natuurwaarden van de Oostvaardersplassen alsnog zullen leiden tot een wijziging van de uitvliegroute, waarbij de huidige "linksom"-route uit het MMA één van de te kiezen

opties zal zijn. Ook andere alternatieven, die nu om verschillende redenen nog niet reëel zijn, kunnen als nieuwe route in aanmerking komen.

Geluid

Vanuit de huidige Luchtvaartwet heeft de exploitant van een luchthaven de plicht periodiek inzicht te geven in de geluidsbelasting zoals die zich gedurende een gebruiksjaar ontwikkelt. Daarvoor berekent de exploitant van de luchthaven de geluidsbelasting in een reeks punten net buiten de 35 Ke en 47 Bkl-geluidszones. De toegestane jaarlijkse geluidsbelasting in deze punten is vastgelegd in de aanwijzing voor het luchtvaartterrein.

De Inspectie van Verkeer en Waterstaat (IVW) is de bevoegde instantie voor de handhaving. De door de exploitant berekende geluidswaarden worden door de Inspectie gecontroleerd en getoetst aan de grenswaarden. Bij een dreigende overschrijding zal de Inspectie de exploitant vragen maatregelen te nemen om overschrijding te voorkomen. Bij een feitelijke overschrijding kan de Inspectie aan de luchthaven een boete opleggen of de luchthaven zelfs gedeeltelijk of geheel sluiten.

Behalve op geluid toetst de Inspectie op de naleving van de gebruiksvoorschriften en overige nationale en internationale regelgeving. De gebruiksvoorschriften hebben onder andere betrekking op de openstellingstijden, de vliegtuigbewegingen en de aanvlieprocedures.

Lucht

Uit het onderzoek is gebleken dat de bijdrage van de luchtvaart aan de schadelijke uitstoot en luchtkwaliteit zeer beperkt is. Daarnaast is er nationale wetgeving, vastgelegd in de Wet luchtkwaliteit, die vereist dat de luchtkwaliteit aan verschillende grenswaarden moet voldoen. De ontwikkeling van de luchtkwaliteit in Nederland zal de komende worden gemonitord in het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Aangezien ook het ruime gebied rond de luchthaven hierin zal worden meegenomen en de bijdrage van de luchtvaart aan de concentraties relatief beperkt is, is het niet zinvol om een aparte monitoring van de luchtkwaliteit op en rond de luchthaven uit te voeren.

In het kader van de evaluatie zal worden onderzocht in hoeverre de exploitant het gebruik van de Auxiliary Power Unit van de vliegtuigen heeft vervangen door het gebruik van Ground Power Units.

Hinderbeleving en slaapverstoring

Om zicht te houden op de ontwikkeling van de hinderbeleving of slaapverstoring, kan op gezette tijden het onderzoek naar de effecten worden herhaald op basis van de werkelijke verkeersgegevens. De uitkomsten daarvan kunnen dan vergeleken worden met de resultaten van het onderzoek dat voor dit MER is uitgevoerd.

De-icing

In de evaluatie zal worden nagegaan op welke wijze het afstromende water van de de-icing platforms is gescheiden van het water dat afstroomt van de overige verhardingen en hoe het water van de de-icing platforms wordt geloosd.

'Shall-be-avoided'

Het instellen van zogenaamde 'Shall-be-avoided' gebieden voor het BKL-verkeer zal worden geëvalueerd. Nagegaan zal worden welke dorpskernen, waaronder die

van Harderwijk, Lelystad en Zeewolde, welke stiltegebieden, waaronder de Oostvaardersplassen en het Horsterwold en welke attractieterreinen waaronder Walibi en de Bataviawerf als 'shall-be-avoided' zijn aangemerkt in hoe dit in de praktijk heeft uitgewerkt.

P-RNAV

Geëvalueerd zal worden in welke mate invoering van P-RNAV (aan)vliegroutes zal zijn gerealiseerd.

Tariefdifferentiatie

De invoeren van tariefdifferentiatie zal worden geëvalueerd. Nagegaan zal worden wat de invloed van de tariefdifferentiatie is op het weren van relatief veel geluidproducerende en relatief sterk vervuilende vliegtuigen.

Openbaar vervoer

De stimulering van het openbaar vervoer zal een plaats krijgen in de evaluatie. Onderzocht zal worden in hoeverre het openbaar vervoer is geïntensiveerd en wat de invloed hiervan op de modal split is.

Bijlage F. Lijst met afkortingen en verklarende woordenlijst.

ATC	Air Traffic Control
AIP	Aeronautical Information Publication of the Netherlands. Naslagwerk met luchtvaartinlichtingen van blijvende aard essentieel voor de vluchtuitvoering.
Bevoegd gezag	Overheidsinstantie die bevoegd is om over de activiteit van de initiatiefnemer(s) een besluit te nemen. In het geval van de aanwijzing luchthaven Lelystad zijn dit de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
BGGL	Besluit geluidsbelasting Grote Luchtvaart
BGKL	Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart
BKL	Eenheid waarin de geluidsbelasting wordt uitgedrukt, veroorzaakt door de kleine luchtvaart.
Circuitvluchten	Vliegtuigbewegingen in de onmiddellijke omgeving van het luchtvaartterrein, in het bijzonder verband houdend met het starten, het oefenen voor het landen en het landen als onderdeel van het lesvliegen
Commissie voor de m.e.r.	Commissie van onafhankelijke deskundigen, zoals bedoeld in §2.2 van de Wet milieubeheer. De Commissie brengt advies uit aan het bevoegd gezag over de richtlijnen voor het milieueffectrapport en toets het milieueffectrapport aan de richtlijnen en de wet
CDA	Continuous Descent Approach; glijvluchtnadering
Db	Decibel
Exploitant	Exploitant van de luchthaven Lelystad, in casu Lelystad Airport
Extensieregeling	Het uitvoeren van starts en landingen tussen 23.00 uur en 24.00 uur plaatselijke tijd door luchtvaarttuigen van vluchten die volgens schema eerder dan 23.00 uur plaatselijke tijd hadden moeten vertrekken of arriveren, voor zover sprake is van onverwachte vertragende omstandigheden, die op het moment van vertrek redelijkerwijs niet voorzien hadden kunnen worden. landen
dB(A)	Decibel met de A als een correctiefactor voor de gevoeligheid van het menselijke oor

Geluidszone	Zone (rond een luchtvaartterrein) als bedoeld in artikel 25a van de Luchtvaartwet, behorende bij de vastgestelde grenswaarden (35 Ke en 47 BKL), waarbuiten de geluidsbelasting door landende en opstijgende luchtvaarttuigen de grenswaarde niet mag overschrijden
Geluidscontour	Lijn die punten verbindt waarvoor dezelfde waarde van geluidsbelasting geldt
Grenswaarde	Wettelijke milieukwaliteitsnorm die 'in acht genomen moet worden' (resultaatsverplichting)
ILS	Instrument Landingssysteem
L _{den}	Level-day-evening-night; Europese geluidsbelastingindicator voor de hinder tijdens de etmaalperiode
L _{night}	Level-night, idem voor de nachtperiode
LVNL	Luchtverkeersleiding Nederland
Ke	Kosteneenheden; Nederlandse geluidsbelastingindicator voor vliegtuiggeluid tijdens de etmaalperiode
MER	Milieu-effectrapport
M.e.r.	Milieu-effectrapportage als procedure
MTOW	Maximum take-off weight
OV	Openbaar vervoer
RBML	Regelgeving Burgerluchtvaart en Militaire Luchtvaart
RIVM	Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu
RO	Ruimtelijke Ordening
SID	Standaard instrument vertrekprocedure
STAR	Standaard instrument aankomstprocedure
VenW	Ministerie van Verkeer en Waterstaat
VROM	Ministerie Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
